



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Nordisk Råds sekretariat
Store Strandstræde 18
PB 3043, DK-1021, København
Denmark

Deres ref

Vår ref
17/415-

Dato
03.05.2017

Svar på E4/2017

Svar fra de nordiske regjeringene på Skriftlig spørsmål om utbygging av energistasjoner og utvikling av felles standard for opplading

På vegne av regjeringene i Finland, Island, Sverige, Danmark og Norge svares det herved på spørsmål stilt av Nordisk råds medlemmer Hanna Kosonen (cent) og Irene Johansen (A).

Med hilsen

Ketil Solvik-Olsen

Svar på spørsmål E4/2017 stilt av Nordisk råds medlemmer Hanna Kosonen (cent) og Irene Johansen (A), om utbygging av energistasjoner og utvikling av felles standard for opplading

Spørsmålet er:

"Transport utgjør omlag 30 % av klimagassutslippene i Norden. En viktig oppfølging av Paris-avtalen fra 2015 er tiltak, som kan redusere utslippene fra denne sektoren. Å fremme produksjon og bruk av nullutslippsbiler er noe som Norden kan bidra til sammen. Rammebetingelsene for nullutslippsbiler er forskjellige i de nordiske landene, men en viktig del kan være å sørge for at bileierne har trygghet for, at det finnes fyllestasjoner som de kan anvende i de nordiske landene. Det vil fremme utslippsfri persontransport i Norden og dermed bidra positivt til vårt miljø og klima og fjerne et grensehinder.

Med henvisning til ovenstående stiller vi på vegne av Nordisk råds utvalg for et bærekraftig Norden, følgende spørsmål til de nordiske lands regjeringer:

- Hvilke planer har de nordiske lands regjeringer for utbygging av energistasjoner for veitransport og sjøtransport (ferjer), som har som formål å fremme nullutslippsteknologi, og vil regjeringene bidra til å få fortgang i utbyggingen ved å sette en felles målsetting for når vi skal ha tilfredsstillende dekning av slike fyllestasjoner i de nordiske land?*
- Har de nordiske land samordnet sine respektive planer både med hensyn til tekniske standarder, støtteordninger og logistikk?*
- Anser regjeringene at det ville være en fordel å ha en felles nordisk standard for opplading, til eksempel av el-biler, el-busser og el-ferjer, og hvis svaret er ja, har de planer om at gå sammen for å utvikle en felles nordisk standard?"*

De nordiske regjeringer meddeler:

Finlands, Islands, Sveriges, Danmarks og Norges regjeringer har gitt følgende svar på spørsmål E4/2017 stilt av Nordisk råds medlemmer Hanna Kosonen (cent) og Irene Johansen (A):

Innledningsvis vil vi understreke at vi er enige med Nordisk Råds utvalg for et bærekraftig Norden om at de nordiske landene sammen kan bidra med tiltak for en grønn omstilling av transportsektoren. Mobilitet på tvers av landegrensene for nullutslippskjøretøy er aktuelt både for privat bilisme og ikke minst for teknologi for mer miljøvennlig vare- og tungtransport.

Bærekraftig transport er høyt på agendaen til både de nordiske transportministerne og de nordiske miljøministrene. Den finske transportministeren var vertskap for et ministtermøte 8.mars i Helsinki der vi diskuterte hvordan vi kan gå sammen for å bidra til å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Landene fortsetter å vurdere for hvilke områder innen grønn omstilling av transportsektoren det vil være mest positivt med felles nordisk arbeid. Tema for møtet var bl.a. eksisterende tiltak og mål i de nordiske landene, offentlige anskaffelser og biodrivstoff.

I det nordiske miljøministerrådet er felles nordisk handling for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren løftet som et av flere viktige tema fra det norske formannskapets side. Tema fra ministtermøtet i Helsinki vil bli drøftet videre på nordiske de miljøministtermøtene i mai og november i år.

Svar på de konkrete spørsmålene:

Spørsmål:

- Hvilke planer har de nordiske lands regjeringer for utbygging av energistasjoner for veitransport og sjøtransport (ferjer), som har som formål å fremme nullutslippsteknologi, og vil regjeringene bidra til å få fortgang i utbyggingen ved å sette en felles målsetting for når vi skal ha tilfredsstillende dekning av slike fyllestasjoner i de nordiske land?

Svar:

De nordiske landene arbeider med å fremme nullutslippsteknologi etter det enkelte lands forutsetninger. En teknologinøytral tilnærming til utslippsreduksjoner fra transportsektoren bør legges til grunn. Etablering og drift av infrastruktur for nullutslippsløsninger bør på sikt bli en kommersielt virksomhet, men ulike former for statlig støtte kan anvendes i en fase der dette fortsatt er et umodent marked. Det er viktig at slike virkemidler innrettes slik at de ikke utkonkurrerer mulige kommersielle initiativ for å etablering og drift. Behovet for lade/fyllestasjoner for nullutslippskjøretøy vil avhenge av bl.a. teknologisk utvikling av kjøretøyene, geografi og klima. Dette vil si at mål for antall lade/fyllestasjoner ikke vil være hensiktsmessig.

Status og eksempler på planer i de ulike nordiske landene:

Finland

I Finland står trafiksektoren for ca 40 prosent av utsläppen inom bordefordelingssektorn och innehar därför en central roll i uppnåendet av målet för utsläppsminskningar. Hela trafiksystemet ändras på lång sikt så att det blir ytterst utsläppssnålt. Enligt Finlands nationella energi- och klimastrategi ska utsläpp inom trafiksektorn minskas med cirka 50 procent fram till år 2030 jämfört med läget år 2005. Åtgärderna för minskning av utsläppen inriktas särskilt på vägtrafiken som har den största potentialen för utsläppsminskningar.

I Finlands nationella energi- och klimastrategi beslöts att Finland år 2030 ska ha minst 250 000 eldrivna bilar. För att nå detta mål är det ytterst viktigt att se till att det uppstår ett fungerande nätverk med laddningsstationer för elbilar. Konkreta åtgärder som staten har tagit för att skapa en fungerande infrastruktur är en nationell plan för infrastrukturen samt investeringsprogram för laddningsstationer. Målet på långsikt är att laddningsinfrastrukturen ska vara intelligent och inte medföra någon betydande behov av att öka produktionskapaciteten för el. Detta är möjligt om laddningen av elbilar samordnas tidsmässigt så att den huvudsakligen sker vid de tidpunkter då elförbrukningen är som lägst (laddning nattetid). I framtiden är det möjligt att med hjälp av intelligent laddning reglera tidpunkten för laddningen och därmed åstadkomma en viktig form av efterfrågefleksibilitet på elmarknaden.

I enlighet med direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen har Finland antagit ett nationellt handlingsprogram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen. Målet är att år 2020 skal Finlands laddningsinfrastruktur bestå av minst 2000 för allmänheten tillgängliga laddningsstationer. År 2030 är målet att det finns minst 25 000 för allmänheten tillgängliga laddningsstationer. I Finland bör alla för allmänheten tillgängliga laddningsstationer uppfylla de tekniska specifikationer som bestäms i bilaga II till direktivet 2014/94/EU. För normala laddningsstationer innebär detta att de minst utrustas med de uttag eller anslutningsdon för elfordon som beskrivs i standarden EN 62196-2 och för

snabba laddningssystem av typ "Combo 2" som beskrivs i standarden EN 62196-3. Förutom detta är målet att det finns möjlighet för landströmsförsörjning vid alla stora hamnar senast år 2030.

Nätverket med laddningsstationer för elbilar i Finland ska i huvudsak byggas på marknadsvillkor. För att nå målet för 2020 har Arbets- och näringsministeriet antagit ett investeringsprogram 30.2.2017. Ministeriet stöder investeringar för laddningsstationer under åren 2017-2019 med 4,9 miljoner euro.

På nordisk ministernivå ordnades ett möte 8.3.2017 om åtgärder för att minska utsläppen från trafiken. Vid mötet identifierades dels gemensamma utsläppsminskningsmål, dels områden inom vilka de nordiska länderna skulle kunna samarbeta för att uppnå målen. På möten diskuterades även frågor gällande laddningsinfrastrukturen. I mötet deltog kommunikationsminister Anne Berner, Sveriges samordnings- och energiminister Ibrahim Baylan, Norges transportminister Ketil Solvik-Olsen samt vice konslichef Dorte Nøhr Andersen från Danmarks energi- och klimaministerium. Avsikten är att under vårens loop fortsätta utredningen om tänkbara samarbetsformer.

I Finland anser vi att nordiskt samarbete som syftar på att nå våra klimatmål är ytterst viktigt. För tillfället anses standarderna på EU nivå är tillräckliga, men samtidigt bör det beaktas att teknologin på området utvecklas snabbt och i framtiden kan det vara ändamålsenligt att vidt nordiska åtgärder som överskrider EU nivån.

Island

Island stötter kommuner og foretager landet rundt til oppbygging af ladestasjoner for elektriske biler gjennom Energifondet. En del av regjeringens politikk på energi overgangen er å styrke infrastrukturen for sjötransport i havner og utvikling av fornybart drivstoff.

Island har vært med i samordning med hensyn til tekniske standarder, spesielt i standardiseringsarbeid i EU, herunder oppfølging av direktiv 94/2014, om infrastruktur for alternative energibærere. Vi deltager i EU's MOVE-STF gruppen om alternative energibærere til transport. Med hensyn til tekniske standarder synes vi det er viktig at opfølge EU standarder over hele Europa. Der er en stor økonomisk og miljø fordel at ha en standard for oppladning med hensyn til e-ferjer, e-skip og e-busser sem reiser mellom land. Med relation til e-biler er det et international diskussion om det blir muligt at standardisere opladningen (plugs). Men Norden har et vigtigt indlegg til opladning af el-skib fordi der leder de Nordiske land utviklingen av e-skip og er derfor i god position til at udvikle en standard til opladning i havner.

Sverige

Den svenska regeringens ambition är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Alla politikområden måste bidra till att klara de stora utmaningarna. Transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet. I den proposition om ett klimatpolitiskt ramverk som regeringen nyligen lämnat till Riksdagen föreslås att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (förutom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS) ska minska utsläppen minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Förslaget till utsläppsmål för inrikes transporter är ett mål som förutsätter mycket kraftiga trendbrott jämfört med utvecklingen fram till i dag. Under perioden krävs en fortsatt snabb teknisk utveckling av fordon och drivmedel som möjliggör en substitution av fossildrivna transporter för att målen ska kunna nås. Parallellt med fokus på fordon och bränslen behövs även ett ökat fokus på att ändra resvanor samt att effektivisera och optimera transporter och användningen av existerande infrastruktur.

Sverige har introducerat ett stort antal nationella styrmedel i syfte att minska transportsektorns klimatpåverkan. Dessa styrmedel är både generella till sin natur, som koldioxidskatten, och mer specifika, inriktade på att främja introduktionen av ny teknik för fordon och drivmedel.

När det gäller introduktion av fordon med nollutsläpp så har den s.k. supermiljöbilspremien och nedsatta förmånsvärden för elbilar varit viktiga incitament. Mellan 2014 och 2015 fördubblades antalet laddbara fordon och denna ökningstakt fortsatte i princip under 2016. I mars 2017 fanns det ca 31 500 laddbara fordon i Sverige, ca två tredjedelar av dessa är laddhybrider (PHEV) och en tredjedel rena elbilar (EV).

Den svenska laddinfrastrukturen växer också, bl.a. med ekonomiskt stöd av regeringens program för lokala klimatinvesteringar, det s.k. Klimatklivet. Sedan Klimatklivet lanserades 2015 har över 6000 nya laddpunkter beviljats stöd. De kommer att byggas i hela landet, så att varje län ska ha goda förutsättningar för elektrifierade transporter. Riksdagen godkände 2016, på förslag av regeringen, att Klimatklivet förstärktes med ytterligare medel och förlängdes till år 2020.

Danmark

Den danske regerings langsigtede mål for 2050 er et Danmark, som lavemissionssamfund, der er uafhængig af fossile brændsler. Det omfatter alle sektorer og dermed også transportsektoren. En omstilling af transportsektoren er tidskrævende, bl.a. fordi køretøjsbestanden udskiftes i takt med, at gamle biler erstattes af nye. Hvis Danmark skal bevare et transportsystem, der giver høj mobilitet, samtidig med, at vi som samfund lever op til målsætningerne i klima- og energipolitikken, er der behov for en løbende omstilling af transportens energiforbrug. I den forbindelse spiller rammevilkår og tilgængelighed til alternative drivmidler en vigtig rolle.

I Danmark er allerede etableret el-ladepunkter svarende til cirka ét ladepunkt pr. 5 elbiler (september 2016), hvoraf størstedelen er offentligt tilgængelige. Der forventes etableret yderligere en række ladepunkter i 2017, herunder på statsvejnettet via offentlige udbud.

Opbygningen af el-ladepunkterne er primært gennemført af markedsaktører, og der lægges vægt på, at udviklingen af ladeinfrastruktur for alternative drivmidler fortsat er markedsdrevet, og kun i begrænset omfang baserer sig på statslige incitament. Det er forventningen, at udbygningen af ladeinfrastrukturen også fremover vil følge udviklingen i salget af elbiler.

Den danske regering har netop i april 2017 indgået ny aftale om justering af en elbilsaftalen fra 2015 om fremtidige afgiftsvilkår for elbiler og brændselscellebiler fra 2015, hvormed der gennemføres en række nye lempelser i indfasningen af afgifter for el- og brintbiler for at sikre fortsat udbredelse af elbiler og brændselscellebiler i Danmark. Derudover oprettes en mindre

pulje til tilskud til brændselscellebiler til anvendelse i 2017 og 2018. Tilskuddet kan bl.a. gå til udvidelse af ladeinfrastruktur for brændselscellebiler.

Norge

Norge har per i dag 8978 ladepunkt (2052 ladestasjoner) der de fleste er offentlig tilgjengelige og er etablert med offentlig støtte. I 2016 var 40% av nye personbiler elektriske- hydrogen eller hybride. Per i dag er det 100.000 elektriske kjøretøy på norske veier, i tillegg til et nesten tilsvarende antall hybrid- og plug-in-hybride kjøretøy.

I Norge er det etablert et bredt sett med virkemidler for å fremme nullutslippsteknologi i transportsektoren, herunder kjøpsfordeler, bruksfordeler og støtte til etablering av ladestasjoner, utvikling av teknologi for fartøy og næringslivet som kjøper nullutslippskjøretøy. I 2016 støttet Enova transportrelaterte prosjekt med 830 mill. kr, både i veg- og maritim sektor. Enova har etablert en egen ladestrategi for hurtiglading av elbiler langs transportkorridorene mellom de største byene i Norge.

Spørsmål:

- Har de nordiske land samordnet sine respektive planer både med hensyn til tekniske standarder, støtteordninger og logistikk?

Svar:

Samarbeid om tekniske standarder, støtteordninger og logistikk knyttet til infrastruktur for alternative energibærere i transport utvikles i stor grad på EU-nivå. EUs direktiv for innfasing av infrastruktur for alternative energibærere (direktiv 94/2014/ EU) legger blant annet til grunn at spesifikke EU- og internasjonale standarder anvendes ved etablering av lade- og fylleinfrasturktur. Myndighetene i de nordiske landene må kontinuerlig følge med på hvordan de til enhver tid eksisterende løsningene tas i bruk og fungerer i praksis og ta initiativ til samarbeid ved behov.

Spørsmål:

- Anser regjeringene at det ville være en fordel å ha en felles nordisk standard for opplading, til eksempel av el-biler, el-busser og el-ferjer, og hvis svaret er ja, har de planer om at gå sammen for å utvikle en felles nordisk standard?"

Svar:

Det er viktig å etablere felles standarder for lading av kjøretøy og skip (inkludert landsstrøm). Dette gir sikkerhet og forutsigbarhet for både brukere og produsenter. Det er også viktig at så mange land og aktører som mulig slutter seg til slike standarder. Standarder bør derfor helst utformes av europeiske eller internasjonale standardorganisasjoner. Implementeringen av ovenfor nevnte EU-direktiv vil spille en sentral rolle for bruk av felles standarder for lade- og fyllestasjoner for alternative energibærere i transportsektoren.