

Mål og virkemidler på elbilområdet i udvalgte lande

Baggrundsnotat til Klimarådets analyse ”Flere elbiler på de danske veje”

Indhold

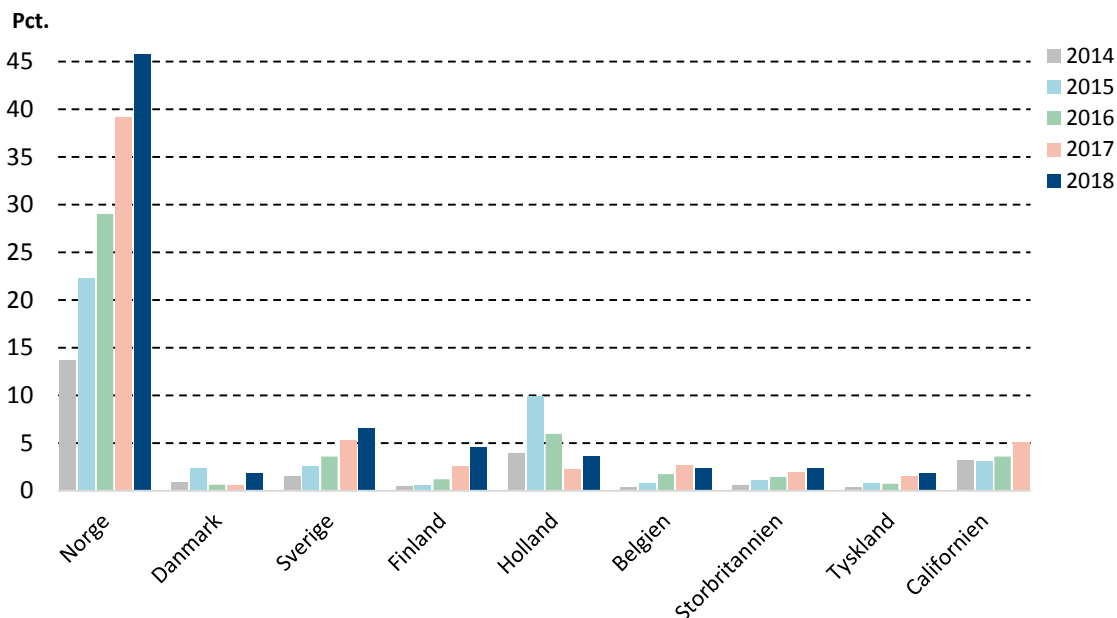
Mål og virkemidler på elbilområdet i udvalgte lande	1
1 Indledning	1
2 Udvikling i markedsandelen af elbiler	2
3 Mål og virkemidler i de enkelte lande.....	3
3.1 Danmark	4
3.2 Norge	5
3.3 Sverige	5
3.4 Finland	6
3.5 Holland.....	6
3.6 Belgien	6
3.7 Storbritannien	7
3.8 Tyskland	7
3.9 Californien.....	8

1 Indledning

Dette baggrundsnotat giver et overblik over udvalgte landes og delstaten Californiens mål og virkemidler på elbilområdet som en del af Klimarådets analyse *Flere elbiler på de danske veje*. De udvalgte lande er Danmark, Norge, Sverige, Finland, Holland, Belgien, Storbritannien og Tyskland samt delstaten Californien. I notatet er der fokus på personbiler i form af rene elbiler og plug-in-hybridbiler, der her samlet går under betegnelsen *elbiler*. Baggrundsnotatet indledes i afsnit 2 med en overordnet sammenligning af udviklingen i markedsandelen for rene elbiler og plug-in-hybridbiler gennem de seneste fem år. Dernæst dykkes der i afsnit 3 ned i de nationale mål og i de virkemidler, der i de enkelte lande har til formål at fremme salget af elbiler.

2 Udvikling i markedsandelen af elbiler

Figur 1 viser udviklingen i elbilernes markedsandel af det samlede årlige salg af biler for de udvalgte lande samt for Californien i perioden 2014 til 2018. Som det fremgår af figuren, er markedsandelen i de fleste af landene steget årligt i perioden. Sverige har eksempelvis øget andelen af elbiler fra 1,54 pct. af nybilsalget i 2014 til foreløbigt 6,98 pct. i 2018. I Norge har den årlige markedsandel af elbiler ligeledes været støt stigende, og i 2017 var hele 39,2 pct. af nybilsalget i Norge elbiler, hvilket skal ses i forhold til 13,72 pct. i 2014. Californien havde allerede i 2014 en relativt stor markedsandel af elbiler set i forhold til de fleste europæiske lande på 3,2 pct., og i 2017 var denne andel steget til 4,8 pct. En sådan gradvis stigning, som gør sig gældende for størstedelen af landene i indeværende notat, ses imidlertid ikke i Danmark og Holland i perioden. I 2015 toppede markedsandelen af elbiler i Danmark med 2,4 pct., hvorefter andelen faldt helt ned til 0,57 pct. i 2017. Andelen af elbiler i Danmark er dog steget til 1,88 pct. af nybilsalget i perioden januar til juli 2018. På lignende vis toppede antallet af elbiler i Holland i 2015 med en markedsandel på hele 9,9 pct., hvorefter den er faldet til 3,58 pct. af det foreløbige samlede salg i 2018.



Figur 1 Markedsandel af elbiler (rene elbiler og plug-in-hybridbiler) i udvalgte lande samt Californien i perioden 2014-2018

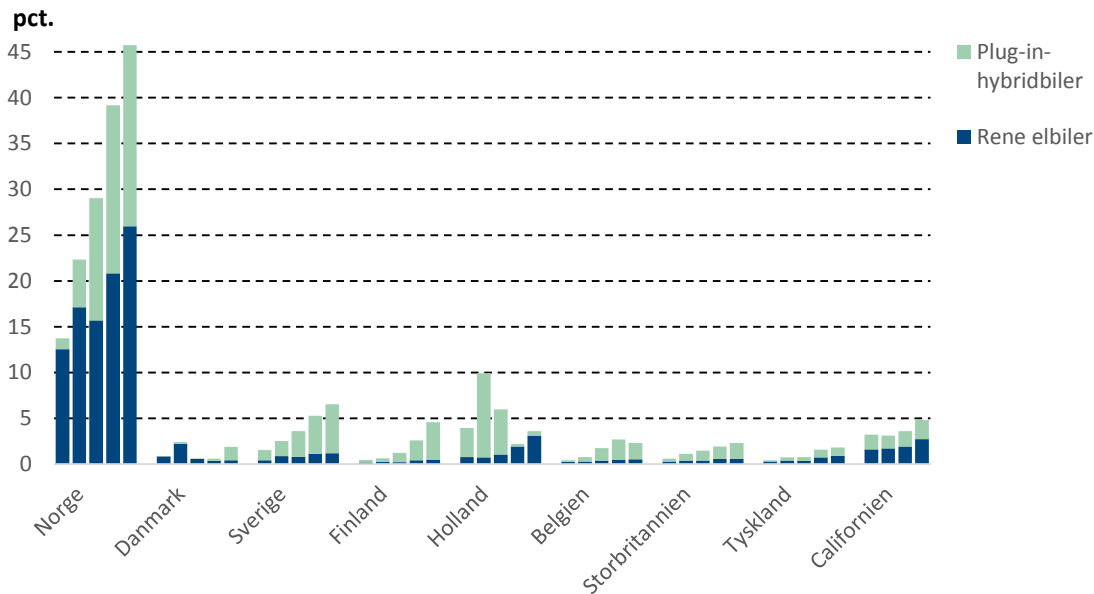
Anm. 1: I de europæiske lande er elbilerne af kategorien M1, som er passagerbiler med højst otte sæder udover førersædet.

Anm. 2: I Californien er elbilerne af kategorien 'lette køretøjer', og tallene for 2017 er kun fra 1. kvartal.

Anm. 3: Tallene for 2018 er opdateret til og med juli 2018

Kilde: European Alternative Fuels Observatory (2018) og EVAdoption (2018).

I figur 2 nedenfor fremgår samme udvikling som i figur 1, men hvor markedsandelen er delt op i rene elbiler og i plug-in-hybridbiler. Som det fremgår af figuren, udgør plug-in-hybridbiler størstedelen af elbilflåden i de fleste af landene. Dette gælder eksempelvis i Finland, hvor ca. 84 pct. af elbilsalget var udgjort af plug-in-hybridbiler i 2017. I Norge og Californien er over halvdelen af nybilsalget af elbiler dog rene elbiler i hele perioden. Danmark skiller sig ud fra de andre lande, idet kun en minimal andel af salget af elbiler var plug-in-hybridbiler i årene 2014-2016. Foreløbigt i 2018 udgør salget af plug-in-hybridbiler i Danmark dog 78 pct. af det samlede elbilsalg.

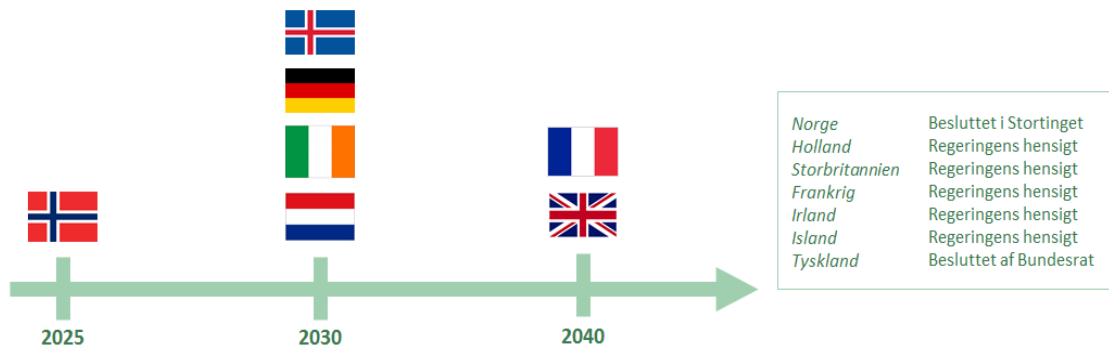


Figur 2 Markedsandel af elbiler i udvalgte lande samt Californien fra 2014-2018 fordelt på rene elbiler og plug-in-hybridbiler

- Anm. 1: I de europæiske lande er elbilerne af kategorien M1, som er passagerbiler med højst otte sæder udover førersædet.
 Anm. 2: I Californien er elbilerne af kategorien 'lette køretøjer', og tallene for 2017 er fra 1. kvartal
 Anm. 3: Tallene for 2018 er opdateret til og med juli 2018.
 Kilde: European Alternative Fuels Observatory (2018) og EVAdoption (2018)

3 Mål og virkemidler i de enkelte lande

Mange lande har sat nationale mål for udbredelsen af elbiler for 2020, 2025, 2030 og/eller 2040. Målene omhandler dels et ønsket antal elbiler på vejene i fremtiden samt hensigtserklæringer om at stoppe salget af benzin- og dieslbiler i et givent år. Som det fremgår af figur 3 nedenfor, har Norge, Tyskland, Frankrig, Irland, Storbritannien og Holland en hensigt om at stoppe salget af benzin- og dieslbiler i enten 2025, 2030 eller 2040. Danmark har ingen klare nationale mål på området endnu. De enkelte landes mål er specificeret i afsnit 3.1-3.9.



Figur 3 Oversigt over europæiske lande med mål om stop for salg af benzin- og dieslbiler

- Kilde: Norwegian Ministry of Transport and Communications (2016-2017), Stortinget (2017), Government of the Netherlands (2017), Government of Ireland (2018), Sven Böll (2016), Ministère de la Transition écologique et solidaire (2017) HM Government (2018) og Government of Iceland (2018).

Klimarådet.

Med henblik på at udbrede antallet af elbiler og dermed nedsætte CO₂-udledningen fra transporten har landene indført forskellige virkemidler på elbilområdet i form af tilskud, skattefordele, lokale incitamenter og/eller støtte til udbygning af infrastruktur. Flere europæiske byer er yderligere begyndt at forbyde kørsel af gamle dieselmotorer allerede fra 2018. En oversigt over, hvilke virkemidler der findes i de forskellige lande, fremgår af tabel 1. De enkelte landes virkemidler uddybes nedenfor.

	Tilskud	Registrerings- afgiftsfordele	Ejerskabsska- ttefordele	Virksomheds skattefordele	Moms fordele	Andre finansielle fordele	Lokale incitamenter	Infrastruktur incitamenter
Norge		●	●	●	●	●	●	●
Sverige	●		●	●				●
Finland	●	●	●					●
Holland		●	●	●				
Belgien	●	●	●	●				
Storbritannien	●	●	●	●			●	●
Tyskland	●		●	●			●	
Danmark		●	●	●			●	●

Tabel 1 Virkemidler til fremme af elbilsalg i udvalgte lande

Kilde: European Alternative Fuels Observatory (2018)

3.1 Danmark

Danmark har ikke på nuværende tidspunkt nogen specifikke, nationale målsætninger for salget af elbiler, men har indført nedenstående virkemidler på elbilområdet.

Registreringsafgiften har været det hovedsagelige virkemiddel for at promovere salget af elbiler i Danmark. Til og med 2015 var rene elbiler i Danmark således helt friholdt registreringsafgiften, men blev fra 1. januar 2016 pålagt at betale en afgift på 20 pct. af de almindelige afgifter.¹ Planen var, at de rene elbiler gradvist skulle indføres i registreringsafgiften over en femårig periode, og i januar 2017 steg afgiften derfor til 40 pct.² I april 2017 besluttede et flertal i Folketinget imidlertid, at afgiften igen skulle fastholdes på 20 pct., fordi salget af elbiler var gået i stå. Det blev besluttet, at registreringsafgiften igen skal hæves til 40 pct. i 2019 og efterfølgende hæves gradvist, indtil elbiler er fuldt omfattet af afgiften i 2022. Til og med 2021 er der herudover indført et batterifradrag i grundlaget for registreringsafgiften på 1.700 kr. pr. kWh batterikapacitet for rene elbiler og plug-in-hybridbiler, dog med et loft på 45 kWh.³ I perioden 2016-2019 gives dertil et fradrag på 10.000 kr. i den endelige afgift for både rene elbiler og plug-in-hybridbiler.⁴ En fordel for elbilsejere i Danmark er dertil, at rene elbiler betaler den lavest mulige ejerafgift, mens plug-in-hybridbiler betaler mindre i ejerafgift end en tilsvarende bil med forbrændingsmotor.⁵ Virksomheder i Danmark kan desuden få kompenseret afgiften på den elektricitet, der er brugt på opladning af registrerede elbilers batterier på virksomhedens ladestander.⁶

I Danmark gælder det herudover, at der skal betales et tilslutningsbidrag ved tilslutning eller udvidelse af elinstallationer, men at dette bidrag er nedsat med 50 pct. for ladestander i det offentlige rum. Dette har til formål at forbedre infrastrukturen for elbiler i Danmark.⁷ Visse danske kommuner har også i tidens løb givet borgerne lokale incitamenter til at anskaffe sig en elbil.⁸ Fx tillader Aalborg Kommune i dag, at elbiler kan parkere på nogle af kommunens parkeringspladser samt benytte kommunale ladestander gratis.⁹

3.2 Norge

Norge har vedtaget nationale mål med betydning for elbiler for både 2020 og 2025. I 2011 vedtog det norske parlament et mål om at reducere den gennemsnitlige udledning for nye passagerbiler til 85 gram CO₂ pr. km i 2020. I 2016-2017 vedtog parlamentet endvidere et mål om, at alle nye passagerbiler, der bliver solgt fra 2025 i Norge, skal være nuludslipskøretøjer.^{10,11} I 2025 skal der altså være stop for salg af benzin- og dieslbiler, men også plug-in-hybridbiler. Der er bred opbakning til disse mål i Norge, og den norske regering har til hensigt at støtte disse mål resten af sin regeringsperiode indtil 2021. Hvordan 2025-målet konkret skal opfyldes er dog endnu ikke specificeret, og regeringen ønsker ikke et decideret forbud.¹²

For at opnå landets nationale mål, har Norge politisk sørget for, at der er en del incitamentter til at købe en elbil frem for en bil med forbrændingsmotor. Skattemæssigt er der store fordele. Siden 2001 har nordmænd været fritaget for at betale de obligatoriske 25 pct. i moms ved køb af nuludslipsbiler, dvs. rene elbiler og brintbiler. Senere har man i 2015 også fritaget disse biler fra moms ved leasing. Ligeledes har den årlige vejafgift for elbiler siden 1996 været lav, og fra 2018 fritages rene elbiler og plug-in-hybridbiler helt fra denne.¹³ Siden 1990 har rene elbiler yderligere været helt fritaget for importskat samt registreringsafgift, imens plug-in-hybridbiler med en rækkevidde på mindst 50 km får et vægtfradrag i registreringsafgiften på 23 pct.¹⁴ Til sammenligning ligger registreringsafgiften for en gennemsnitlig bil med forbrændingsmotor i Norge på ca. 30 pct. af bilens pris før afgifter.¹⁵ Skatten på firmabiler er desuden nedsat med 40 pct. ved køb af elbiler.¹⁶

Lokale incitamentter spiller også en stor rolle i Norges elbilpolitik. I mange år har det været gratis for elbiler at køre på betalingsveje, at parkere samt at tage færgen. I 2017 blev det vedtaget, at elbiler fremover højst må betale 50 pct. af priserne på betalingsveje, parkering og færger, men at det samtidig er op til kommunerne at fastlægge, præcist hvor stor en andel af priserne, elbilejerne skal betale. Siden 2005 har elbiler endvidere haft adgang til at benytte busbanerne i Norge, hvilket siden 2017 dog også har været op til kommunerne at bestemme. For at fremme opladningsinfrastrukturen er der desuden opsat offentligt finansierede hurtig-ladestanderer for hver 50 km på hovedvejene i Norge.¹⁷

3.3 Sverige

Et bredt flertal i det svenske parlament vedtog i 2017 en klimalov, som blandt andet sætter målsætninger på transportområdet. En af målsætningerne er at mindske drivhusgasudledningerne i transportsektoren, eksklusiv indenrigsflyvninger, med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 2010.¹⁸

Sverige har mellem januar 2012 og juli 2018 støttet udbredelsen af elbiler via en såkaldt *supermiljöbilspremie*, som er et tilskud, der gælder ved køb af passagerkøretøjer, som udleder mindre end 50 g CO₂ pr. km. For privatpersoner udgjorde dette tilskud i 2016 40.000 svenske kr. (ca. 28.500 danske kr.) ved køb af rene elbiler, mens det for plug-in-hybridbiler udgjorde 20.000 svenske kr. (ca. 14.000 danske kr.). Tilskuddet har ligeledes gjaldt firmabiler, hvor beløbet dog beregnes lidt anderledes.¹⁹ Udover supermiljöbilspremien har svenske elbilejere i samme periode været undtaget fra at betale den årlige ejerafgift i de første fem år. Fra juli 2018 er disse incitamentter imidlertid blevet erstattet med en ny bonus-malus-ordning, der gælder alle biler, som registreres fra og med 1. juli 2018. Ordningen indebærer, at man enten straffer eller belønner bilejere afhængigt af bilens CO₂-udledning. Således får nuludslipsbiler en bonus på 60.000 svenske kroner (ca. 43.000 danske kr.), mens benzin- og dieslkøretøjer, som udleder mere end 60 g CO₂ pr. km, opkræves en forhøjet ejerafgift i de første tre år af køretøjets skattepligt.²⁰ Bonusen til lav- eller nuludslipsbiler må dog ikke overstige en fjerdedel af prisen på den nye bil.²¹

Udover at supermiljöbilspremien også gælder firmabiler, er det som virksomhedsansat i Sverige billigere at lease en elbil som firmabil, idet beskatningen af personalegoder er mindre for elbiler end

Klimarådet.

for biler med forbrændingsmotor. Ved udgangen af 2017 udgjorde firmabiler ca. 70 pct. af nybilsalget af elbiler i Sverige.²² I Sverige er der desuden visse infrastrukturmæssige incitamentter til at købe en elbil. Fx har investeringsstøtteordningen *Klimatklivet* siden 2015 ydet investeringsstøtte til foranstaltninger, der langsigtet reducerer drivhusgasudledninger – herunder ladestandere.²³

3.4 Finland

Finlands regering har som mål, at der skal være minimum 250.000 elbiler på de finske veje i 2030. Dette blev besluttet i 2016 som led i den nationale energi- og klimastrategi frem mod 2030.²⁴

Ved køb af en ren elbil i Finland modtager man i perioden 2018-2021 et tilskud på 2.000 euro (ca. 15.000 kr.), hvis denne koster under 50.000 euro (ca. 374.000 kr.).²⁵ Registreringsafgiften i Finland er desuden CO₂-baseret, så nuludslipbiler betaler minimumsraten, som gradvist bliver sat ned fra 3,8 pct. af bilens værdi i 2017 til 2,7 pct. i 2019, mens den højeste rate på 50 pct. gælder for biler med en høj CO₂-udledning.²⁶ Infrastrukturmæssigt gives der desuden tilskud til etablering af ladestandere i Finland.²⁷ Elbilsejere i Finland nyder dertil godt af, at ejerafgiften afhænger af bilens CO₂-udledning og brændselsforbrug. På denne baggrund betaler rene elbiler minimumsraten, mens ejerafgiften ligeledes er nedsat for plug-in-hybridbiler.²⁸

3.5 Holland

Den hollandske regering har et mål om at have 200.000 elbiler på vejene i 2020^{29,30} og om, at alle nye biler skal være nuludslipbiler fra og med 2030.³¹

I Holland var elbiler fritaget fra registreringsafgift indtil 2013. Siden da har man pålagt rene elbiler en registreringsafgift på 4 pct. af bilens værdi, mens afgiften for plug-in-hybridbiler, som udleder mindre end 51 g CO₂ pr. km, gradvist er steget fra at være 7 pct. i 2015, 15 pct. i 2016, 17 pct. i 2017, 19 pct. i 2018 og 22 pct. i 2019 og 2020, hvor sidstnævnte sats svarer til det niveau, som alle andre biler med en højere CO₂-udledning end 51 g CO₂ pr. km betaler.³² I Holland nyder elbiler derudover godt af en lempet firmabilsbeskatning, hvis udvikling følger den for registreringsafgiften. For rene elbiler er beskatningen af personalegoder således 4 pct., mens den for plug-in-hybridbiler er steget fra 7-14 pct. i 2015 til 15-21 pct. i 2016 og 22 pct. i 2017.³³ Den forholdsvis store ændring i registreringsafgiften og firmabilsbeskatningen for plug-in-hybridbiler fra 2015 til 2016 kan forklare, hvorfor salget af denne type elbil faldt fra 2015 til 2016, som det ses i figur 1.³⁴

Fra 2017 til 2020 er elbilsejere i Holland endvidere fritaget for at betale ejerafgift,³⁵ mens plug-in-hybridbiler i perioden 2018-2020³⁶ vil være pålagt en ejerafgift, som er halvt så høj som den, der gælder for biler med forbrændingsmotor.³⁷ Yderligere er der visse regionale incitamentter til at anskaffe sig en elbil i Holland,³⁸ og fx kan man anmode kommunen om at opstille offentlige ladestandere i Amsterdam.³⁹

3.6 Belgien

Belgien har ikke sat nationale mål på elbilområdet.

I Flandern-området i Belgien gives et tilskud ved køb af rene elbiler. Tilskuddet afhænger af bilens pris, så de billigste biler får de højeste tilskud. I 2016 lå tilskuddet på maksimum 5.000 euro (ca. 37.000 kr.), men det sænkes hvert år gradvist, så det i 2019 ligger på maksimum 2.000 euro (ca. 15.000 kr.) og i 2020 er faset helt ud.⁴⁰ Herudover har elbiler en række skattemæssige fordele i hele Belgien. I Flandern er rene elbiler nemlig fritaget for registreringsafgift, mens der ligger et maksimumsloft på 123 euro (ca. 900 kr.) på registreringsafgiften i Wallonien-området og i Bruxelles.⁴¹ Samtidig gives et fradrag på 30 pct. af købsprisen på rene elbiler, dog maksimalt 9.190

Klimarådet.

euro (ca. 68.500 kr.).⁴² Som elbilsejer i Flandern har man desuden den fordel, at rene elbiler og plug-in-hybridbiler, som udleder mindre end 50 g CO₂ pr. km, er fritaget for den årlige ejerafgift.⁴³ I Wallonien og Bruxelles betaler belgierne den laveste rate af den årlige ejerafgift, som derfor er på ca. 77 euro (ca. 570 kr.) mod 1.900 euro (ca. 14.000 kr.) for andre biler.^{44,45}

Virksomheder i Belgien har også incitament til at købe elbiler, idet det giver et skattefradrag for firmabiler. For rene elbiler får virksomhederne et fradrag på 120 pct. af købsprisen, mens der for plug-in-hybridbiler gælder et fradrag på mellem 50 og 100 pct. af købsprisen.⁴⁶ Udover dette kan virksomheder yderligere få et fradrag på 13,5 pct. af prisen ved at investere i ladestandere.⁴⁷

I Bruxelles, har man et mål om at blive lavudslipszone. Derfor er der varslet et forbud mod kørsel med dieselmotorer i 2030. Allerede pr. januar 2018 gælder et forbud mod kørsel i gamle dieselmotorer, som enten ikke har en EURO standard eller har EURO 1 standard.⁴⁸ Dette forbud vil gradvist omfatte flere og flere biler op til EURO 5 standarden for dieselmotorer i 2025. Fra januar 2019 vil benzinbiler med standard EURO 1 eller ingen EURO standard blive omfattet af forbuddet, og i 2025 vil kørsel i benzinbiler af EURO 2 standard ligeledes blive forbudt.

3.7 Storbritannien

Den nuværende regering i Storbritannien har sat sig den ambition, at 50 pct. af alle nye biler i 2030 skal være såkaldte ultralavemissionskøretøjer, dvs. have en udledning på mindre end 75 g CO₂ pr. km,⁴⁹ og at praktisk talt alle nye biler skal være nuludslipbiler i 2040. I 2040 skal det således ikke være muligt at købe benzin- eller dieselmotorer, og forventningen er, at langt størstedelen af solgte biler skal være rene elbiler.⁵⁰

Den britiske regering planlægger at bruge 600 mio. pund (ca. 4,9 mia. kr.) i perioden 2015-2020 på at støtte fremstillingen og udbredelsen af ultralavemissionskøretøjer.⁵¹ For at promovere elbilsalget, får bilkøbere i Storbritannien derudover et tilskud ved køb af elbiler, så man for rene elbiler får dækket 35 pct. af prisen, dog højst 4.500 pund (ca. 38.000 kr.), mens man for plug-in-hybridbiler, som udleder mindre end 50 g CO₂ pr. km, også får dækket 35 pct. af prisen, dog højst 2.500 pund (ca. 21.000 kr.).⁵² Dertil har rene elbiler i Storbritannien siden april 2017 været fritaget for både registreringsafgift og den årlige ejerafgift, hvis bilen koster mindre end 40.000 pund (ca. 340.000 kr.).⁵³ Plug-in-hybridbiler betaler også en lavere ejerafgift, da skattesatsen opgøres efter CO₂-udledning.⁵⁴ Endelig har Storbritannien, som flere andre lande, en reduceret firmabilbeskatning for elbiler. Firmabilbeskatningen stiger nemlig gradvist, desto mere CO₂ bilen udleder.⁵⁵

Et yderligere virkemiddel på elbilområdet er, at privatpersoner i Storbritannien modtager et tilskud på 500 pund (ca. 4.000 kr.) til at installere ladestandere ved deres hjem, mens virksomheder har ret til et tilskud på 300 pund pr. stikkontakt til finansiering af ladestandere.⁵⁶ Lokale myndigheder kan endvidere få dækket op til 75 pct. af omkostningerne, dog højst 7.500 pund (ca. 62.000 kr.), ved at installere offentlige ladestandere i områder uden såkaldt 'off-street' parkering.⁵⁷ Dertil eksisterer adskillige lokale incitament - fx er der gratis eller nedsat pris på parkering til elbiler i visse af Londons bydele.⁵⁸

3.8 Tyskland

Tyskland har et nationalt mål om at have 1 million elbiler på vejene i 2020.⁵⁹ Det tyske Bundesrat (overhus) har derudover ved en afstemning i 2016 vedtaget et løfte om et fremtidigt stop for salg af benzin- og dieselmotorer i 2030.⁶⁰ Løftet er ikke lovligt bindende, men har fået udbredt omtale som et vigtigt skridt i Tysklands reduktion af landets drivhusgasudledninger^{61,62} samt som et vigtigt signal til Europa-Kommissionen om, at man i Tyskland ønsker et sådant forbud på europæisk plan i den nære fremtid.^{63,64} Det er endvidere blevet vedtaget, at tyske byer allerede fra 2018 må forbyde kørsel

Klimarådet.

af ældre dieslbiler. Dette forbud er allerede blevet implementeret i Hamborg, hvor dieslbiler med EURO 5 standard eller dårligere ikke må køre på to af de store veje.⁶⁵ Ligeledes vil forbuddet gælde i Stuttgart fra januar 2019, hvor dieslbiler med dårligere standard end EURO 5 ikke må køre i centrum.⁶⁶

Med henblik på at nå landets nationale mål har Tyskland indført adskillige incitamentter til at købe elbiler. Siden maj 2016 har det været muligt at få et tilskud på 4.000 euro (ca. 30.000 kr.) ved køb af en ren elbil og tilsvarende 3.000 euro (ca. 22.300 kr.) ved køb af en plug-in-hybridbil, dog med en maksimumpris for begge typer elbiler på 60.000 euro (ca. 447.500 kr.). Ordningen kører til 2020, og der gives tilskud til maksimalt 400.000 biler. Derudover er rene elbiler fritaget for den årlige ejeravgift i de første 10 år, hvis de er registreret inden december 2015, og skattefritaget fra den årlige ejeravgift i 5 år, hvis de er registreret fra december 2015 og indtil 2020.⁶⁷ Samtidig gælder der for plug-in-hybridbiler en reduceret afgift, som sænkes proportionalt med CO₂-udledningen. Som virksomhed er der også en skattenedsættelse på elbiler som firmabiler.⁶⁸

På lokalt plan har myndigheder endvidere mulighed for at give rene elbiler og visse plug-in-hybridbiler gratis parkering, reserverede parkeringspladser og lov til at bruge busbanen.⁶⁹

3.9 Californien

I den amerikanske delstat Californien har guvernøren sat et mål om at have 1,5 mio. nuludslipbiler, her defineret som rene elbiler, plug-in-hybridbiler og brintbiler, på vejene i 2025.⁷⁰ Herudover har guvernøren underskrevet en bekendtgørelse, der forpligter staten til at have 5 mio. nuludslipbiler på vejene inden 2030.⁷¹

Californien har udarbejdet et policy-værktøj til promovning af elbiler, som har fået international opmærksomhed. Det er det såkaldte *Zero Emission Vehicle (ZEV) Program*, som blev vedtaget i 1990, og som pålægger bilproducenter i Californien at udvikle og markedsføre nuludslipbiler. Programmet tildeler bilproducenterne ZEV-kreditter svarende til, hvor mange og hvilke nuludslipskøretøjer, de sælger. Alle bilproducenter skal hvert år opnå en vis procentdel kreditter ud af det samlede bilsalg. Overskud af kreditter kan overføres fra år til år, og bilproducenterne har mulighed for at handle med kreditterne internt.⁷² ZEV-programmet er – i mere eller mindre modificeret form – på nuværende tidspunkt blevet vedtaget i ni andre amerikanske stater,⁷³ i Kina⁷⁴ og i den canadiske provins Quebec.⁷⁵ Udover ZEV-programmet tilbydes Californiens borgere et tilskud på op til 7.000 dollars (ca. 45.000 kr.) ved køb eller leasing af nye elbiler,⁷⁶ og man har som elbilsejer derudover adgang til at benytte sig af carpool-banerne, selvom man kun er én person i bilen.⁷⁷

-
- ¹ Nordic EV Outlook 2018
 - ² http://www.skm.dk/media/1265173/091015_aftaletekst_elbiler.pdf
 - ³ <http://www.skm.dk/aktuelt/presse/pressemeddelelser/2017/april/aftale-paa-plads-lavere-afgift-skal-sparke-gang-i-elbilsalget>
 - ⁴ <https://skat.dk/SKAT.aspx?oid=2234529>
 - ⁵ Nordic EV Outlook 2018
 - ⁶ <https://skat.dk/SKAT.aspx?oid=2062223>
 - ⁷ http://energitilsynet.dk/fileadmin/Filer/0_-_Nyt_site/EL/Tilsynsafgoerelser/2018/18-08162_-_DE_-_ladestandere/18-08162_-_Dansk_Energi_-_ladestandere.pdf
 - ⁸ <https://clever.dk/opladning-hjemme-og-paa-farten/parkeringsregler-for-elbiler>
 - ⁹ <https://www.aalborg.dk/trafik-pas-og-transport/parkering/saerlige-koeretoer/el-brint-eller-hybridbiler>
 - ¹⁰ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=67773>
 - ¹¹ <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>
 - ¹² Norsk Elbilforening
 - ¹³ <https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/>
 - ¹⁴ <https://www.skatteetaten.no/globalassets/rettskilder/avgiftsgrundskriv/engangsavgift-2018-3.pdf>
 - ¹⁵ Nordic EV Outlook 2018
 - ¹⁶ Norsk Elbilforening
 - ¹⁷ Norsk Elbilforening
 - ¹⁸ <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/>
 - ¹⁹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Klimat/Miljobilar1/supermiljobilspremie1/#14002>
 - ²⁰ <https://www.transportstyrelsen.se/bonusmalus>
 - ²¹ <https://www.transportstyrelsen.se/bonusmalus>
 - ²² Nordic EV Outlook 2018
 - ²³ <https://www.naturvardsverket.se/klimatklivet>
 - ²⁴ https://tem.fi/en/article/-/asset_publisher/strategia-linjaa-energia-ja-ilmastotoimet-vuoteen-2030-ja-eteenpain
 - ²⁵ https://www.trafi.fi/oleedellakavija/tayssahkoauto/sahkoauton_hankintatuki
 - ²⁶ <http://www.indiaenvironmentportal.org.in/files/file/Nordic%20EV%20Outlook%202018.pdf> og
 - ²⁷ <http://www.eafo.eu/content/finland>
 - ²⁸ <http://www.indiaenvironmentportal.org.in/files/file/Nordic%20EV%20Outlook%202018.pdf>
 - ²⁹ <https://www.weforum.org/agenda/2017/09/countries-are-announcing-plans-to-phase-out-petrol-and-diesel-cars-is-yours-on-the-list/>
 - ³⁰ <https://www.government.nl/documents/speeches/2017/05/18/address-by-dutch-minister-for-the-environment-sharon-dijkma-at-the-zev-alliance>
 - ³¹ <https://electrek.co/2017/10/10/netherlands-dutch-ban-petrol-diesel-cars-2030-electric-cars/>
 - ³² <https://www.energielabel.nl/autos/voordeel-zuinige-auto-bpm-wegenbelasting-en-bijtelling/>
 - ³³ <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVO Outlook2017.pdf>
 - ³⁴ <http://europe.autonews.com/article/20150510/ANE/150509993/dutch-plug-in-hybrid-boom-set-to-end>
 - ³⁵ <https://www.anwb.nl/auto/autobelastingen/mrb>
 - ³⁶ <https://autorai.nl/autobelasting-2018-2020/>
 - ³⁷ <https://business.gov.nl/regulation/motor-vehicle-tax/>
 - ³⁸ https://www.rvo.nl/sites/default/files/2017/04/Highlights-2016-Electric-transport-in-the-Netherlands-RVO.nl_.pdf
 - ³⁹ <https://www.nuon.nl/producten/elektrisch-rijden/laadpaal/openbaar/laadpaal-amsterdam/>
 - ⁴⁰ <https://www.ing.be/en/retail/my-life/free-time/green-cars>
 - ⁴¹ <https://www.ing.be/en/retail/my-life/free-time/green-cars>
 - ⁴² <http://www.ieahev.org/by-country/belgium-policies-and-legislation/>
 - ⁴³ <https://www.ing.be/en/retail/my-life/free-time/green-cars>
 - ⁴⁴ <https://www.ing.be/en/retail/my-life/free-time/green-cars>
 - ⁴⁵ <http://www.eafo.eu/content/belgium>
 - ⁴⁶ <https://www.fleeteurope.com/en/taxation-and-legislation/belgium/analysis/belgian-company-car-taxation-2018-overview>
 - ⁴⁷ <http://www.ieahev.org/by-country/belgium-policies-and-legislation/>
 - ⁴⁸ <https://lez.brussels/en/content/my-vehicle#1>
 - ⁴⁹ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/709655/ultra-low-emission-vehicles-tax-benefits.pdf
 - ⁵⁰ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/724391/road-to-zero.pdf
 - ⁵¹ <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVO Outlook2017.pdf>
 - ⁵² <https://www.gov.uk/plug-in-car-van-grants>
 - ⁵³ <http://www.eafo.eu/content/united-kingdom>
 - ⁵⁴ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/709655/ultra-low-emission-vehicles-tax-benefits.pdf
 - ⁵⁵ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/709655/ultra-low-emission-vehicles-tax-benefits.pdf
 - ⁵⁶ <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVO Outlook2017.pdf>
 - ⁵⁷ <http://www.eafo.eu/content/united-kingdom#country-incentives>
 - ⁵⁸ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/electric-vehicles-and-rapid-charging>
 - ⁵⁹ https://www.gtai.de/GTAI/Content/EN/Invest/_SharedDocs/Downloads/GTAI/Brochures/Industries/electromobility-in-germany-vision-2020-and-beyond-en.pdf?v=3

- ⁶⁰ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/bundeslaender-wollen-benzin-und-dieselaautos-ab-2030-verbieten-a-1115671.html>
- ⁶¹ <https://www.forbes.com/sites/bertelschmitt/2016/10/11/german-transport-minister-ice-ban-by-2030-utter-nonsense/#52b2512f9668>
- ⁶² <https://www.weforum.org/agenda/2017/09/countries-are-announcing-plans-to-phase-out-petrol-and-diesel-cars-is-yours-on-the-list/>
- ⁶³ <https://www.roadandtrack.com/new-cars/future-cars/news/a31097/german-government-votes-to-ban-internal-combustion-engines-by-2030/>
- ⁶⁴ <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/bundeslaender-wollen-benzin-und-dieselaautos-ab-2030-verbieten-a-1115671.html>
- ⁶⁵ <https://tysklandheute.dk/hamburg-indfoerer-som-foerste-by-forbud-mod-dieselmiler/>
- ⁶⁶ <https://www.reuters.com/article/us-germany-emissions/german-city-of-stuttgart-seeks-to-avert-euro-5-diesel-ban-idUSKBN1K123A>
- ⁶⁷ <http://www.ieahev.org/by-country/germany-policy-and-legislation/>
- https://www.gtai.de/GTAI/Content/EN/Invest/_SharedDocs/Downloads/GTAI/Brochures/Industries/electromobility-in-germany-vision-2020-and-beyond-en.pdf?v=3
- ⁶⁸ <http://www.eafo.eu/content/germany>
- ⁶⁹ <https://web.archive.org/web/20140826165602/http://www.kfz-betrieb.vogel.de/neuwagen/handel/articles/454644/?cmp=nl-125>
- ⁷⁰ <http://next10.org/sites/default/files/ca-zev-brief.pdf>
- ⁷¹ <https://www.gov.ca.gov/2018/01/26/governor-brown-takes-action-to-increase-zero-emission-vehicles-fund-new-climate-investments/>
- ⁷² <https://www.ucsusa.org/clean-vehicles/california-and-western-states/what-is-zev#.W3vZOU1DscN>
- ⁷³ <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVO Outlook2017.pdf>
- ⁷⁴ https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_China-NEV-mandate_policy-update_20180111.pdf
- ⁷⁵ <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVO Outlook2017.pdf>
- ⁷⁶ <https://cleanvehiclerebate.org/eng>
- ⁷⁷ <https://www.arb.ca.gov/msprog/carpool/carpool.htm>