

# 挪威電池電動汽車 (BEV) 市場簡析目錄.

頁次

壹、 挪威電池電動汽車 (BEV) 市場簡介.....	1
一、 BEV 市場概況.....	1
二、 挪威市售各 BEV 概況.....	3
三、 挪威對電動車的獎勵措施.....	5
四、 挪威充電設備基礎設施現況.....	8
貳、 挪威公司設立規定.....	13
參、 結語與參考資料.....	16

# 挪威電池電動汽車（BEV）市場簡析

駐瑞典代表處經濟組陳伯彰秘書彙整

2018年9月7日

## 壹、挪威電池電動汽車（BEV）市場簡介

### 一、 BEV 市場概況

挪威有 19 個省，428 個城市，人口約 523 萬人，因位處北歐、國土狹長，各省市氣候條件變化大，人均所得約 6 萬 4,000 美金。

2017 年，BEV 在挪威的市占率高達 20%，主要客群為擁有多車輛的家庭，研究顯示該客群較能接納 BEV。市佔率高的主要關鍵是挪威大量的獎勵措施和長期穩定的 BEV 政策，挪威國會更設定 2025 年僅能銷售零排放車輛的目標，目前能實現該目標的主要選項似乎是 BEV，雖使用氫氣的燃料電池電動汽車（FCEV）可能是選項之一，但迄今仍無汽車製造商開始量產此類汽車。為了達到 2025 年開始市面僅能販售 BEV 的目標，所有挪威家庭須改以 BEV 取代傳統燃料車，因此衍生新的問題，例如長途駕駛超過 BEV 續航力範圍時，車主需在旅程中或白天充電，或調整其駕駛行為。調查顯示，挪威用戶並不擔心 BEV 的二手價值，價格不是挪威消費者購買 BEV 的主要考慮，因政府的獎勵措施降低了 BEV 的成本，使 BEV 可能相對內燃機車(ICEV)便宜，但消費者選購時主要考慮關鍵仍是電池，包括 BEV 充電耗時遠較 ICEV 加油時間長，如果是滿載的車輛耗電量更大，BEV 車主的能源費雖比 ICEV 車主少，但須以長途旅行的耗時充電為代價，且電池在北歐氣候條件下通常壽命較短也是一大障礙。但挪威也有採納 BEV 的優勢因素，包括多數家庭擁

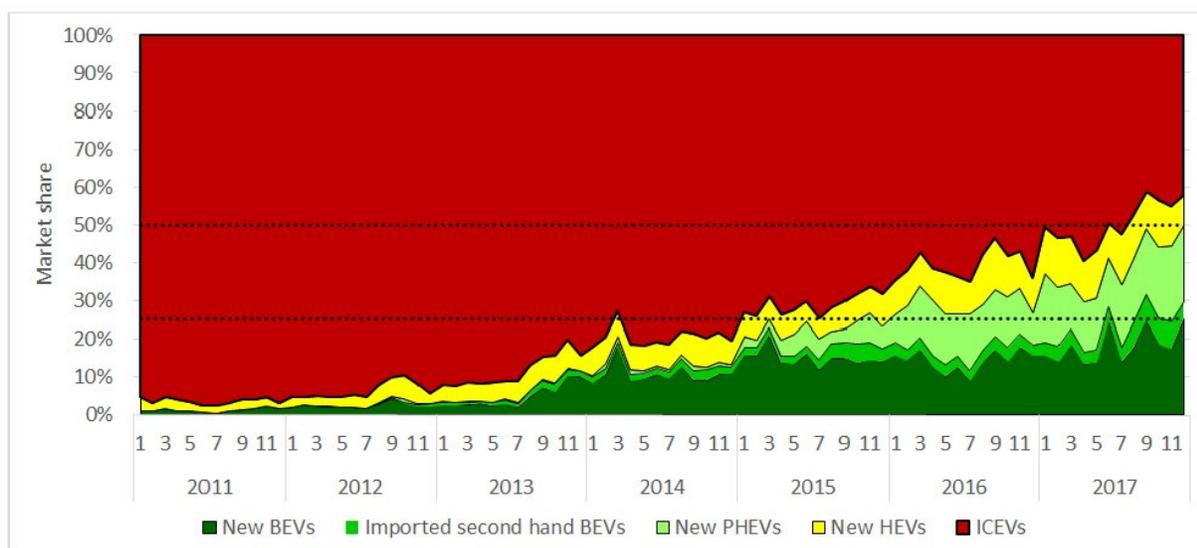
有一部以上的車輛、家庭停車場的通道良好、速度限制較低有利電池航程、電力便宜且有強大的電網等。由於挪威免收收費公路和停車費等獎勵措施及政策已經實施很長一段時間，導致汽車進口商有機會獲利並迅速將 BEV 大量引入市場，只要這些利益和獎勵措施延續，市場將持續擴大。另二手車買家也可享相關獎勵，致使二手市場需求強勁，也因此，2013 年後推出的 BEV 的折舊率已與類似的 ICEV 的折舊率相近，早期中古 BEV 折價大，主要是位處商品擴散過程的初期，及新車價格迅速下跌所致。

雖然 BEV 擴散和市場引入始於城市，但受惠於快速充電器的可用性提高，以及知識轉移，加上進口商在全國經銷商網中提供 BEV，BEV 在農村地區的銷售迅速增加，BEV 不再是城市現象，而成為多數地方車輛買家的選擇。2018 年初的調查顯示，挪威有 89% 的人口人際網中有人擁有 BEV，其中 66% 的人是 BEV 的乘客，34% 的人駕駛過 BEV，只有 22% 從未進入過 BEV。該調查還顯示，銷售的主要障礙是續航力、充電設施不足和電池壽命的不確定性。多數受訪者認為 ICEV 汽車在二手市場上的吸引力將低於 BEV。

自 2011 年以來，挪威的客用車總銷售額相當穩定，電動車的市佔率從 2011 年的幾個百分點增為 2017 年的 50%，其中 BEV 佔 20%，插電式混合動力汽車(PHEV)佔 17%，混合動力車輛(HEV)佔 13%。調查顯示，2018 年挪威新 BEV 的銷量可能達 4 萬輛，佔汽車預估總銷售數的 25-30%，BEV、PHEV 和 HEV 的市佔率增加迅速降低了新車的二氧化碳排放量，使挪威在 2017 年就已經實現了 2020 年政府將平均新車排放量降至 85 g 二氧化碳/公里以下的目標。

## 二、 挪威市售各 BEV 概況

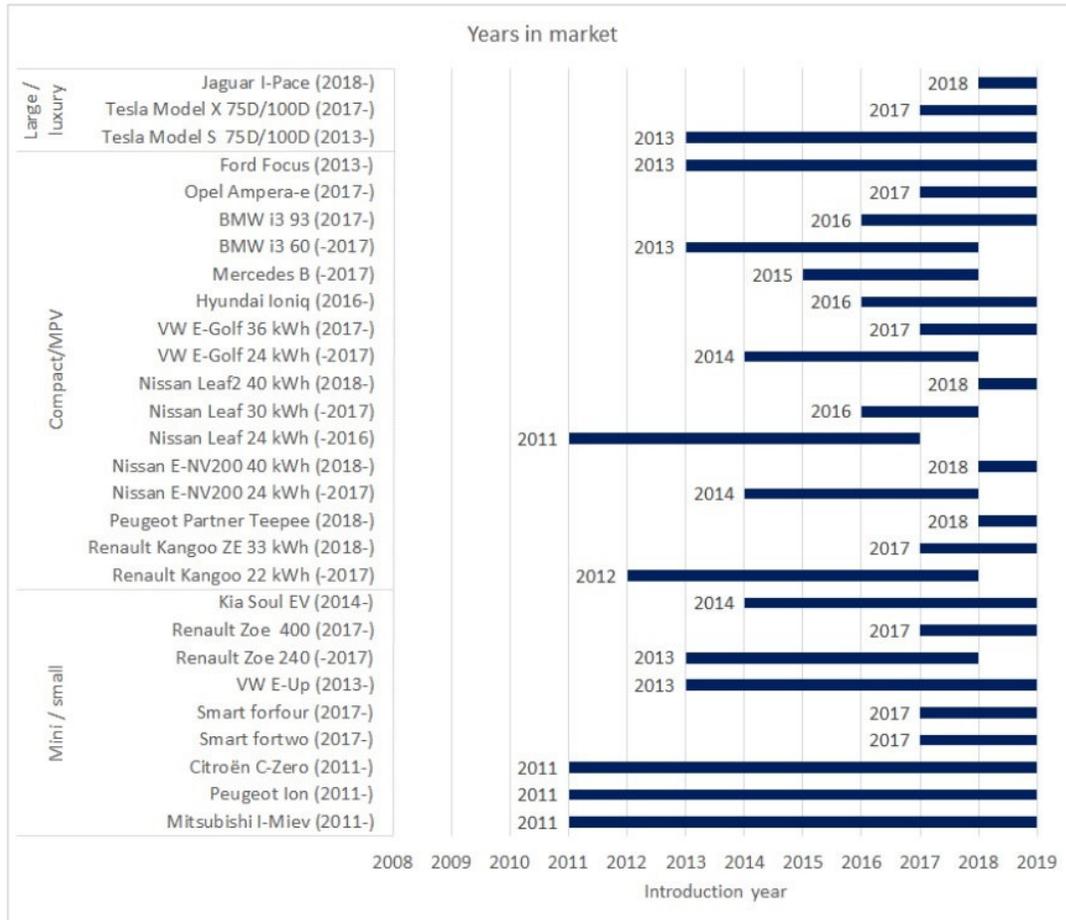
與一些歐洲國家相比，挪威人傾向於購買家庭房車和大型車輛。中型車型近年有所減少，家庭用 SUV 車型則是增加，另由於冬天嚴寒和地形所需，四輪驅動車在挪威很受歡迎，市佔率約為 40%。隨各品牌 BEV 推陳出新，各種新車型將可滿足更大型的車輛買家需求。BEV 的市佔率如下圖：



Total sales (including first registrations of second hand imported vehicles) and market shares of BEVs, PHEVs, HEVs and ICEVs (includes non BEV second hand vehicles). Source: OFV AS 2017.

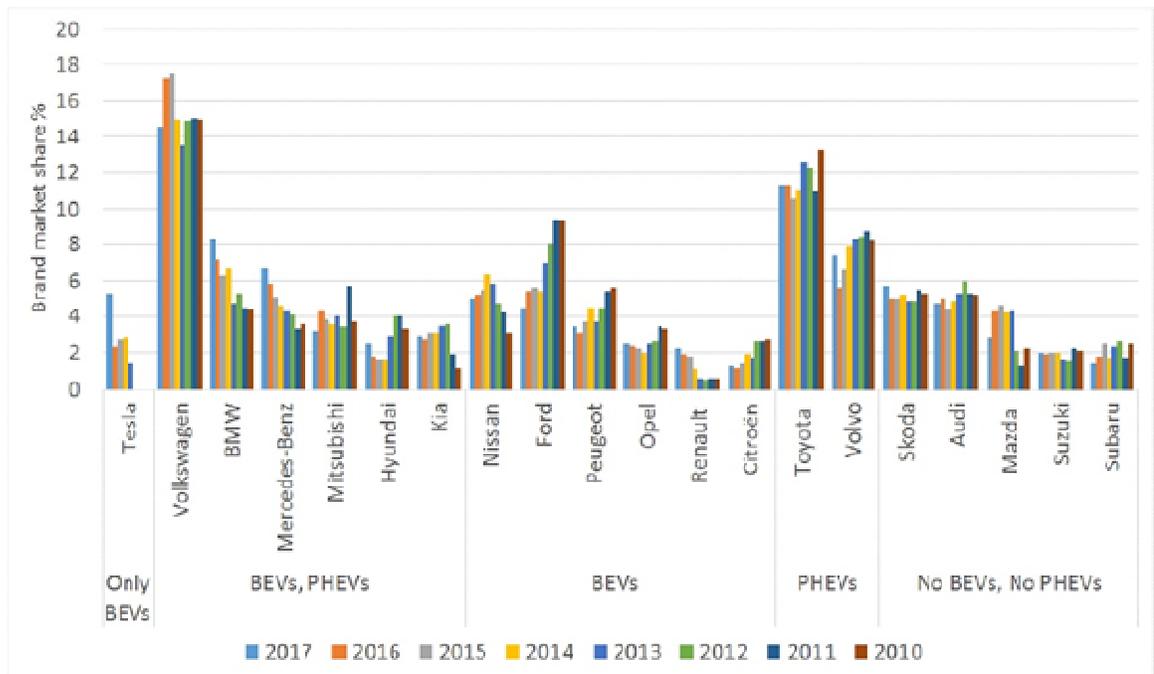
品牌對挪威買主的影響大，目前福斯和豐田主導挪威車市，具相當穩定的市場地位，但豐田沒有 BEV 產品顯然影響了 BEV 的總市佔率，福斯汽車則有兩款暢銷的 BEV 車型，推升了 2015 - 2016 年 BEV 市場的增長。福特雖有推出 BEV 車款，可惜該車款未受買主青睞，自 2010 年以來市佔率逐步下滑。日產和雷諾則自推出 BEV 車型以來，的市佔率自 2010 年以來穩步上升。但近年日產市佔率有所下降，係因其主力 BEV 車型 Leaf 已達產品生命週期的終點。賓士和寶馬的市佔率達到新高，部分原因是 BEV 和 PHEV 車型的推出。特斯拉的市佔率從 2010 年的 0% 增加到 2017 年的

5%以上。目前挪威市面上的 BEV 車款如下圖：



Available BEV models for delivery in 2016-2018 by year of introduction in the Norwegian market.

BEV 技術正在不斷快速發展，續航力從 20 世紀 90 年代的 80 公里增加到 2010 年的 160 公里，到 2013 年後的部份車型已超過 500 公里。如今，50 kW 的快速充電能力是大多數 BEV 的標準配置，而 Tesla BEV 的充電功率為 120 kW。汽車品牌在家用車輛選擇過程中起著重要作用。2017 年按市場份額排名前 20 名品牌的市佔率如下圖，分為有 BEV 和/或銷售的 PHEV 以及未出售的 BEV 和/或 PHEV：



Market share development by brand and BEV/PHEV availability (in 2017) 2010 - 2017.

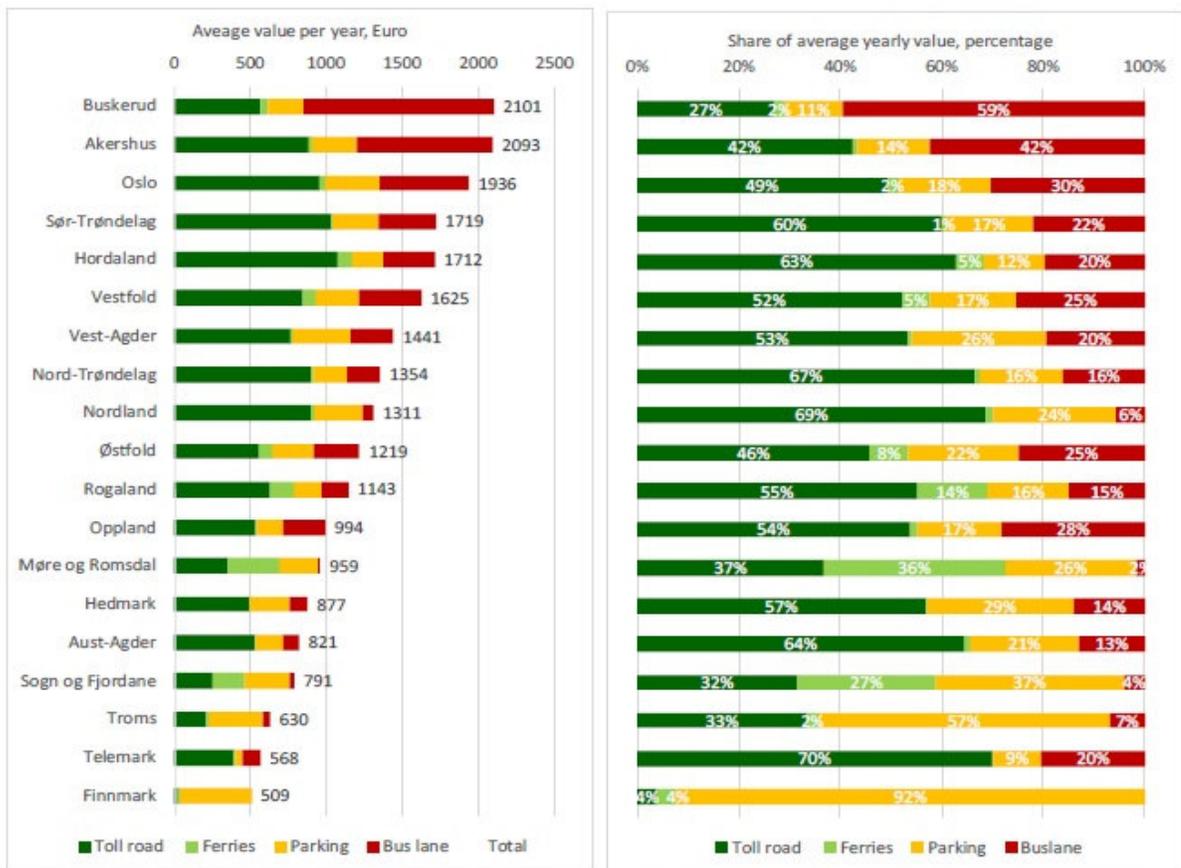
### 三、 挪威對電動車的獎勵措施

挪威對 BEV 最主要的激勵措施是免徵增值稅和公路收費，早年免徵登記稅也很重要，但現在影響較小，大多數 BEV 都不會被徵稅。其他獎勵措施還包括減徵年度稅率、免費停車、可行駛公交專用道、公路及渡輪費用減半等。例如允許 BEV 行駛公車道，但如果公交車延誤，地方政府則有權取消該措施；2017 年 1 月 1 日修訂停車規定，規定所有 BEV 都要免除市政道路上的停車費，還要求為電動車輛（BEV 和 PHEV）提供足夠的充電設施等，其他獎勵措施如下圖：

*Relative advantages of different BEV incentives in Norway in 2017 and future plans.*

Incentives	Introduction year	BEV buyers - relative advantage	Future plans (NTP 2017a, 2017b, Stortinget 2017, Lovdata 2018)
<b>Fiscal incentives: Reduction of purchase price/yearly cost gives competitive prices</b>			
Exemption from registration tax	1990/1996	The tax is based on ICEV emissions and weight. Example taxes: VW Up 3000 €. VW Golf. 6000-9000 €,	To be continued until 2020.
VAT exemption	2001	Vehicles competing with BEVs are levied a VAT of 25% on sales price minus registration tax.	To be continued until 2020.
Reduced annual vehicle license fee	1996/2004	BEVs and hydrogen vehicles 52 € (2014-figures). Diesel rate: 360-420 € with/without particulate filter.	To be continued indefinitely
Reduced company car tax	2000	The company-car tax is lower but BEVs are seldom company cars.	This incentive may be revised in 2018
Exemption from the re-registration tax	2018	A tax is levied on the change of ownership of ICEVs and PHEVs. 0-3 year old vehicles above 1200 kg: 610 Euros, 4-11 years 370 Euros. Older: 160 Euros. BEVs have an exemption.	Will be introduced from 2018
<b>Direct subsidies to users: Reduction of variable costs and help solving range challenges</b>			
Free toll roads	1997	In Oslo-area saved costs are 600-1 000 € per year. Some places exceed 2 500 €	Law revised so that rates for battery electric vehicles in toll roads and ferries will be decided by local governments, up to a maximum rate of 50% of the ICEV rate.
Reduced fares on ferries	2009	Similar to toll roads saving money for those using car ferries.	
Financial support for normal charging stations	2009	Reduce investors risk, reduce users range anxiety, expand usage.	A national plan for charging infrastructure shall be developed.
Financial support for fast charge stations	2011	More fast-charging stations influences BEV km driven & market shares.	ENOVA support programme to establish fast charging along major transport corridors. City fast charging is left to commercial actors.
<b>User privileges: Reduction of time costs and providing users with relative advantages</b>			
Access to bus lanes	2003/2005	BEV users save time driving to work in the bus lane during rush hours.	Local authorities have given the authority to introduce restrictions if BEVs delay buses.
Free parking	1999	Users get a parking space where these are scarce or expensive and save time looking for a space.	Local authorities will be given the authority to introduce rates up to 50% of the ICEV rate.
Free charging (some places)		Not regulated by national law, but often bundled with free municipal parking	Local authorities and parking operators decides whether this incentive will continue.

2016 年針對 BEV 車主的調查中表示，平均每輛 BEV 每年獲得獎勵的價值約為 1500 歐元，收費公路約佔 50%，行駛公共交通車道的時間約節省 30%，免費停車約 16%，渡輪費率約 4%，但各車主間的差異很大。約有 10% 的用戶沒有利用這些獎勵，有 10% 的車主則享受超過每年 4,000 歐元的福利，中值約為落在 1,100 歐元。各獎勵措施價值地理差異性也很大，請參考挪威各省份使用獎勵的情形如下圖：



*Geographical distribution of value of local incentives. Average per year in Euro and the share of this value for toll roads, ferries, free parking and admission to bus lanes. Norway 2016. Adapted from Figenbaum and Kolbenstedt 2016. Number of respondents: Akershus 601, Oslo 434, Buskerud 173, Sør-Trøndelag 201, Hordaland 459, Vestfold 165, Vest-Agder 104, Nord-Trøndelag 49, Nordland 78, Østfold 155, Rogaland 274, Oppland 46, Aust-Agder 74, Hedmark 64, Møre og Romsdal 96, Finnmark 6, Sogn og Fjordane 22, Troms 33 and Telemark 68.*

#### 四、 挪威充電設備基礎設施現況

充電基礎設施的可用性是 BEV 接受度的關鍵因素之一，影響 BEV 車主能否長途旅行及在家充電，充電基礎設施議題可區分為本地和區域的家庭充電、公共或工作場所充電、本地和區域快速充電、長途旅行的快速充電，以及目的地充電以允許在旅程結束時進行充電等幾個面向分析。

##### (一) 自有住宅充電

挪威可能是歐洲建置 BEV 充電基礎設施難度最低的國家之一，因 75% 的挪威家庭可以將車輛直接停放在自己的土地上，另有 12-13% 的公園停放區自有停車位距住家不到 100 公尺。住家停車者可以通過車庫、車庫或室外的現有電源插座，或通過設置 BEV 專用插座或壁掛盒，輕鬆地建置充電設備。停放在住家 100 公尺內者可能有共用停車位(即公寓住戶或無車區住戶)，要建置充電設備難度較大，而那些停車位較遠，11% 沒有停車設施，則要依靠工作地點或公共充電站。大多數 BEV 車主可在自有房產中充電，約 94% 的車主在家中充電，約 80% 的人每周至少充電 3 次。挪威的大多數家庭依靠電力提供暖氣，故具備足夠的電力來處理 2-3 千瓦的 BEV 充電器，較新的房屋與電網 63 A 三相連接可輕鬆處理 7-11 kW。大多數 BEV 和壁掛式充電站可以設定在低成本和低需求時段的夜間充電，並減少尖峰期的電力負載。所有 BEV 都配有充電電纜，可以連接到現有的挪威的 Schuko 插座，此類插座是 BEV 充電的主要方式，但 Schuko 插頭無法滿足全功率連續運行的要求，因此車主家中須安裝專用的 EV 充電站。2017 年銷售的大部分 BEV 多配備專為 EV 充電而設計第 2 型連接器充電線，許多車主在家安裝具第 2 型連

接器的壁掛盒，且安裝比例持續提高，這種設備可以 3.5、7 或 11 千瓦的功率進行安全充電，並支持具強力車載充電器的新型車款。壁掛盒裝置成本約 10,000-15,000 挪威克朗，成本可望隨著時間下降。此外，挪威公司 DEFA / Salto 還開發了一種新設備，用於測量房屋電力使用情形，可用於控制 BEV 的壁掛盒，優點是當房屋用電量低時，可以更快速充電。目前在私宅中安裝充電器沒有補助，過去當作為 BEV 的「額外設備」購買時，壁掛式設備的標準安裝可扣除增值稅。

## (二) 公寓住戶的家庭充電

公寓和其他類型的停車場共用設施住戶車主的居家充電則是一大挑戰，這類停車設施建造時多數未預見及規劃 BEV 充電，即使在 2015 年至 2017 年間上市的公寓也常規劃於挪威 BEV 市場起飛之前，所以多無 BEV 專用電源插座可用，除非電氣系統升級，停車設施電氣系統才能處理增加的電力需求，否則可能引發火災。由於公用事業公司會向設施所有者收取當地電網的改進成本，因此成本會再上升，結果也會造成公寓住戶對充電設備安裝和充電付費的紛爭。因此，挪威充電站設備製造商 Zaptec 製造了一中控系統，可調節每個充電座的充電功率，以將電源線負載保持於限度內，並可向中控系統回報充電數據，以向用戶收取電費，該系統安裝可申請補助，據 2018 年 1 月統計，已有 18% 的共管公寓安裝此充電系統。

## (三) 鄰里街頭的近家充電

有些地方車主無法使用私人停車位，如典型的密集城區的路邊停車，要提供充電設施成本甚高，如果是對停車場之類的

街外安裝成本則較低。由於任何 BEV 車主都可以使用充電器，因此無法保證有空的充電器可用。目前挪威街巷只安裝了少數充電器，故少有 BEV 車主依賴街巷路的充電。續航力高的 BEV 所需充電次數少，可能每週僅充電一次，因此更適合沒有自有停車位的人，也可能有助提高對 BEV 的整體需求，但目前尚難判定高續航力車將如何影響街巷內停車和充電的整體需求。

#### (四) 工作場所充電

統計顯示，挪威 28% 的 BEV 車主每天在工作場所充電，但目前缺乏關於工作場所充電站的統計數據。工作場所充電的需求未來可能發展有二，分別是常態性的需求，即續航力低的 BEV 仍然需要充電，而續航力高的 BEV 不需要在工作時充電；另一種可能則是由於住家被無法作 BEV 充電者，希望在工作場所充電。

#### (五) 公共充電

挪威新停車法規中要求停車場應設置停車位總數 6% 的充電設施，挪威新的公共充電設施採用第 2 型連接器插座，提供更安全和快速的充電。自 2010 年起，主要汽車製造商銷售的所有 BEV 均可用及隨附第 2 型電纜。

在公共慢速充電部分，挪威在 2010 年安裝的第一個 BEV 充電座採用 Schuko 插座，因為當時沒有標準化的 BEV 專用充電插座。在 BEV 時代前，挪威公共停車場已安裝了 Schuko 插頭，以便在的寒冷地區使用 ICEV 發動機缸體加熱器，未來或可升級作為 BEV 充電用。

在快充設備方面，快速充電器可減少續航力焦慮並提高車輛

利用率，快充設備通常安裝在城市內和周圍；此外，快充有助主要道路的長途旅行，快速充電器以 50 千瓦的功率充電，每分鐘充電約 3-5 公里。Transnova 是負責充電基礎設施和新運輸解決方案的挪威政府機構，在 2011 年啟動了快充設備的計畫，該計畫公開徵求快充設備設置位置的建議後，Transnova 就制定快充設備的部署策略，第一個充電器僅使用 Chademo 插頭，隨後已被多標準充電器取代，提供 50 kW DC、符合 Chademo 和 CCS 標準，以及少數 43 kW AC 選項。Enova 於 2015 年 1 月 1 日接管了 Transnova，到 2018 年間進行了四輪招標，在挪威所有主要道路上每 50 公里安裝一次快速充電器，僅最北部省份和羅弗敦群島的招標，因業者認為無商業效益而未設置。BEV 車主平均每年使用快速充電器約 13-16 次，每次約 20 分鐘，每分鐘價格約為 2.5-3 挪威克朗。2017 年快速充電器在挪威市場的營業額應該約為 8,000 萬挪威克朗，或者每個快充設備的平均收益約 10 萬挪威克朗，在典型的雙快充充電站中，每個充電座的投資成本至少為 40 萬挪威克朗。快充設備正在快速變化，市場已推出 150 千瓦或 350 千瓦的超快速充電，分別提供每分鐘 9-15 公里和 21-35 公里的充電效率。充電器生產商 DBT 於 2016 年向市場推出了多標準充電器 (Combo CCS, Chademo, AC 電源)，可在低需求時段以 150 千瓦的全功率充電，而在高需求時期，功率將降低到 50-75 千瓦，恰好符合特斯拉的戰略。特斯拉增壓器網絡僅適用於特斯拉車輛，證明可建立快速充電器網絡以實現長途駕駛。如果一輛車連接到充電器，這些充電器的充電功率為 120 千瓦，當兩輛車連接到同一充電器單元時，這些充電器的功率則降為 60 千瓦，所有特斯拉汽車均可免費使用 Supercharger 網絡。因此，特斯拉車主在長途

旅行中享受低能源成本。在挪威，這些充電站設置於城市之間的主要道路上，以實現長途駕駛，該網絡還可以連結西歐，北歐和南歐的大部分地區。特斯拉車輛也可使用轉接器在常規快速充電器上充電。統計顯示，特斯拉車主每年快速充電 26 次，是其他 BEV 車主的兩倍。挪威有 1,000 個快速充電器，42,000 個第 2 型壁掛盒，下表提供了挪威每種主要類型的公共和家庭充電點數的估計值。不包括非標準連接器和一些非公開的工作場所充電器還有一些額外的充電點等，安裝的快速充電器約計 5 到 7 億挪威克朗的投資。

*Charging infrastructure in Norway, installed public chargers, estimate of home charging infrastructure variants, potential among non-BEV and non-PHEV owners. Source: EV association 2017b and authors estimates. Most fast chargers are multi-standard, i.e. CCS + Chademo (some also AC 43 Kw).*

Charging standard	Charge level	Charging stations	Charging points
CCS COMBO	50 kW fast chargers		729
Chademo	50 kW fast chargers		773
AC 43	43 kW fast chargers		48
Tesla	120 kW superchargers	36	272
Total number of charger units			1001
Public/workplace	Type 2 22 kW		1119
	Type 2 11 kW		148
	Type 2 3.5-7.0 kW		1697
	Other AC		186
	Schuko		4316
	Unknown		
Total number of charging units			7466
<b>Total public charging infrastructure</b>	<b>Total Fast/Supercharger + Public/workplace</b>	<b>2181</b>	<b>8467</b>
Home charging -Estimates	BEV owners Type 2 EVSE wallbox	36888	36888
	BEV owners Schuko	87450	87450
	BEV owners other plug	6625	6625
	PHEV owners Type 2 EVSE wallbox	5431	5431
	PHEV owners Schuko	54915	54915
	BEV/PHEV owners without home charging	10353	10353
	BEV + PHEV owners using EVSE Wallbox	42319	42319
BEV + PHEV owners using Schuko sockets	142365	142365	
<b>Total installed charging infrastructure</b>		<b>144546</b>	<b>150832</b>
Potential among non BEV/PHEV owners	Vehicle owner - Parks on own land	1190311	1190311
	Vehicle owner - Parks in shared facility	222191	222191
	Vehicle owner. no parking at home	174579	174579

## 貳、挪威公司設立規定

### 一、 主要投資法令

1995 年在挪威生效的歐洲經濟區自由貿易協定，要求挪威在過去禁止或限制外國投資的某些產業領域，應該改一般國民待遇原則。現在，挪威的投資制度是以平等待遇原則為基礎的，但對某些自然資源的擁有權和某些活動(捕魚/海運/公路運輸)，仍存在國家限制，國家的公股可作為確保挪威擁有權的手段。

為吸引外商到挪為投資，外國公司或機構在挪威購得資產或進行商業活動，均無需特別許可，除了以下的產業活動：挪威大陸棚的原油鑽取、為了進行農業活動或休閒活動欲取得的土地、附地上建築物超過 10 萬平方公尺的土地或較小的土地但其中具農作物的土地超過 25,000 平方公尺的土地、特殊礦產或礦產活動、和水力發電有關的瀑布、電廠或輸送電力設施等。

### 二、投資申請之規定、程序、應準備文件及審查流程

外籍人士可以因在挪威進行商務活動，設立公司行號，依本人受新設公司之雇用，申請在挪威的工作簽證和居留證。相關證件可向丹麥駐臺商務辦事處申請，以下是取得證件的要件：

- 1.一份詳細介紹公司營業內容及申請人工作內容之文件。
- 2.財務企劃書和營業企劃書。
- 3.銀行帳戶。
- 4.公司管理局登記文件。

5. 學歷證明。
6. 工作證明。
7. 履歷表。
8. 新設公司辦公地點及公司名稱。
9. 政府單位核准文件。
10. 申請人住所。
11. 護照影本、合格個人上半身照片和申請費付款證明。

### 三、投資相關機關

1. Invest in Norway：  
[www.innovasjon Norge.no/en/start-page/invest-in-norway](http://www.innovasjon Norge.no/en/start-page/invest-in-norway)
2. 挪威移民局：[www.udi.no](http://www.udi.no)（審查並核准居留證及工作簽證事宜）
3. 挪威公司管理局：[www.brreg.no](http://www.brreg.no)（負責公司註冊事宜）
4. 挪威稅務局：[www.skatteetaten.no](http://www.skatteetaten.no)（稅務事宜）

### 四、投資獎勵措施

挪威對於吸引外商投資，並無太多獎勵措施，外商和本國商所受的規範一樣，公司稅皆為 24%。股東紅利部分，為避免雙重課稅，營業稅部分已課過公司稅者，股東紅利無須再繳稅；但若有股東積極參與公司營運，且紅利佔營收 2/3 或以上，則該紅利將是為股東之收入，須依個人所得稅制課稅。至於個人自僱的公司，則由稅務局依分割制度，就裁定公司營運收入部分，課以 24% 的公司稅；個人所得部分，則課以個人所得累進稅。

## 五、其它投資相關法令

倘欲設立工廠或從事對環境有影響的產業，挪威有相當嚴格的環保法令限制，而且多是運用經濟條款做為限制，例如對於污染物及排泄物的稅收和費用、改變環境費用或對當地的補助等。挪威政府也針對某些特定地（如農地）、經常性重覆使用地、危險的化學物品、廢棄物管理以及工廠排泄物或放射物等訂定嚴謹的法令嚴加控制。

## 參、結語與參考資料

資料顯示，市場各汽車品牌未來 1-5 年研擬推出的新世代 BEV 將在技術和實用能力方面更具競爭力，具備更長的續航力、更快的充電，以及與傳統汽車類似的安全和便利設備。緊湊的動力傳動系統可釋放出可作其他用途的空間。隨著全球對電動車認知和知識的擴大，電動車輛將在獎勵措施下繼續推動市場成長。

挪威的 BEV 市場每年都在增長，BEV 越來越成為挪威人的標準車輛技術選擇，現在接近 40-50% 的市佔率，在充電基礎設施也已擴大，整個車輛市場在 2010 年至 2017 年期間相當穩定，每個家庭的內燃機汽車數量呈下降趨勢。新的 BEV 現在通過傳統汽車進口商的廣泛的全國性經銷商網絡獨家銷售，BEV 需要較少的維護，將逐步改變車輛的維修和保養等經銷商的業務。挪威投資環境開放，BEV 市場相對成熟及成長快速，具龐大市場商機。

台灣智慧電動車輛產業具備「強盛 ICT 產業優勢增值，完整且彈性的產業鏈」、「關鍵零組件廠商具國際技術水平」、「電動車輛廠商已可商業化量產」、「科研機構積極推動下世代關鍵前瞻技術研發」等優勢，可考慮積極投入開發挪威電動車市場商機。

### 資料來源

1. Institute of Transport Economics, Norwegian Centre for Transport Research 所著「Electromobility Status in Norway」報告
2. Invest in Norway 及挪威稅務局
3. 台灣車輛研究測試中心總經理黃隆洲「台灣電動車產業發展現況與兩岸合作契機」報告