

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato:
2.6.2014

Vår ref:
SS/CB

Deres dato:
14.4.2014

Deres ref:
13/1689

Høring:

Transnovas forslag til nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler

Norsk Elbilforening viser til Transnovas forslag til nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler, og vil gi følgende innspill.

Norsk Elbilforening er en medlems- og interesseorganisasjon som jobber for å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Vi representerer i dag over 12.000 elbilister.

Innledningsvis ønsker vi å uttrykke at vi er svært positive til at det nå legges fram en nasjonal strategi for å få på plass ladeinfrastruktur. Dette er noe vi har etterspurt, og Norsk Elbilforening har bidratt med innspill til arbeidet med den framlagte planen. En helhetlig plan i en fase der elbil er i ferd med å bli allemannseie er veldig viktig. Vi støtter i hovedsak den valgte prioriteringen av støttemidler, men vil påpeke at ambisjonsnivået er for lavt når det kommer til offentlig finansiering. Utbyggingstakten og omfanget må være på et nivå som hele tiden ligger i forkant av utviklingen for å sikre tilgang til lading i et marked med stadig økende etterspørsel.

Prioriteringen av støttemidler

Norsk Elbilforening mener det er en fornuftig strategi å prioritere byområder, ladekorridorer og bildelingsprogram i planen. Vi mener imidlertid at dette kun er å betrakte som et første steg. Behovet for lading vil også være til stede, og øke, på mindre steder og mindre trafikkerte strekninger. Strategien legger i for liten grad opp til utbygging i mindre korridorer, hvor kommuner, lokale kraftselskap og næringsliv ønsker og ser behov for å etablere hurtigladere.

For å kunne støtte slike lokale tiltak som faller utenfor strategien, må det allokeres egne midler til utbygging i et fond som går til gode søknader.

Vi synes videre det er galt å definere Nord-Troms og Finnmark som områder hvor det ikke vil gis støtte. En strategi for nasjonal infrastruktur må innbefatte hele nasjonen. Norsk Elbilforening mener det må være opp til aktørene i markedet om det er markedsmessig ønskelig å etablere et ladetilbud i

denne regionen. Etablering her må da kunne få den samme støtte som i landet for øvrig. Det legges til grunn at disse områdene ikke prioriteres fordi kulde er en utfordring. Vi vil få påpeke at det likevel kan være behov for tilgang til lading i de største byene i dette området. Teknologiutvikling kan også gjøre elbil mer aktuelt framover i tid.

Norsk Elbilforening er opptatt av at standardiserte betalingsløsninger kommer på plass, og er positive til tilrettelegging for dette. Dette er viktig for brukervennligheten generelt, og spesielt er det viktig for nye elbilister eller dem som ikke lader så ofte på offentlige plasser. Det er viktig at systemet oppleves som enkelt og intuitivt for forbrukeren.

For lite ambisiøs utvikling: Utbyggingen må ligge i forkant og ha overkapasitet

Norsk Elbilforening mener planen kunne vært mer ambisiøs og hatt et lengre tidsperspektiv. Det er behov for en strategi som legger opp til en ladekapasitet som ligger i forkant av elbilutviklingen. Det er essensielt for forbrukerne at tilbudet er godt og til å stole på. En forsterket infrastruktur vil føre til at flere og flere bilturer vil skje elektrisk. Fortsatt er det slik at «rekkeviddeangst» og «ladeangst» gjør at mange ikke velger elbil på lengre turer, da infrastrukturen ikke er tilstrekkelig pålitelig. Et tilstrekkelig tilbud vil igjen stimulere til et ytterligere økt salg av elbiler og ladbare hybrider.

Midlene som settes av er ikke tilstrekkelig for å sikre tilfredsstillende utbygging de neste få årene. Det bør for eksempel være grunnlag for nær å doble antallet hurtigladdere i forhold til det strategien legger opp til.

Det er bra at stønadsbeløpet settes til en prosentsats og ikke til et beløp i byområdene. Det er viktig at det er behovet som er styrende for utbyggingstakten. Elbilforeningen vil advare mot å sette forventet offentlig budsjettert bidrag for lavt. Ved videre utbygging vil det bli større lokale variasjoner i utbyggingskostnad, enn det har vært, ettersom de enkle og billige lokasjonene alt er etablert innenfor tilgjengelig kapasitet. Altså lokasjoner som er tett på trafo og trafoer med kapasitet. I tillegg legger strategien opp til doble ladere i korridorer. En rekke nye utbygginger kan derfor medføre oppgradering/utskifting av eksisterende trafo, og dette vil bli kostbart. På lokasjoner hvor trafobytte/-oppgradering er nødvendig, bør staten henstille den lokale netteier til å bidra, slik at hurtigladeoperatøren slipper å ta hele kostnaden for å realisere utbyggingen.

Utviklingen i det norske elbilmarkedet, hvor vi i 2011 hadde 3 366 elbiler og i dag har snart 30 000 med rundt 100 prosent økning år for år, viser at elektrifisering av personbilparken er fullt mulig. Et viktig neste steg vil være å ha tilstrekkelig infrastruktur som en driver i salget, men også som et sikkerhetsnett, og ikke minst også for å gi økt rekkevidde. Norsk Elbilforening mener det bør bli like lett å fylle strøm som det er å fylle bensin eller diesel.

Langsiktige mål

Vi vil understreke at det er riktig at det legges opp til en revidering av strategien etter 2016. Vi skulle likevel gjerne sett at strategien inkluderte et langsiktig mål og en visjon, samt et lengre tidsperspektiv. Den innehar kun kortsiktig til mellomlang tenkning og forventninger til utvikling i markedet. Kriterier og langtidsvyer for elektrifisering av transportsektoren utover 2017 ville vært en styrke.

Utrulling av ny infrastruktur krever at stat, fylkeskommuner, kommuner og en rekke private aktører tar samfunnsansvar. Nasjonal strategi for infrastruktur handler derfor ikke bare om hvilke beløp staten skal bidra med, men vel så mye hvilken overordnet plan man har for elektrifisering av veitrafikken og hvilke behov som følger av den.

Vi mener, som under referansegruppearbeidet, at det er viktig å se for seg at veksten i antallet elbiler vil fortsette. Utviklingen så langt har kommet langt forttere enn noen forventet. Veksten fra 2011 og frem til i dag har årlig vært på 62-110 prosent økning av elbilbestanden, noe som gjør at 50 000 elbiler nås i 2015, at det kan være over 100 000 elbiler i 2017, og at 10 prosent av bilparken kan være helt eller delvis elektrisk i 2020.

Hva vet man om fremtidens elbiler? Signalene fra bilbransjen er at batterikapasiteten skal opp og hurtigladetiden ned. Øvrige bilbransje beveger seg i retning av dagens Tesla Model S med større batteripakker. Det vil skje gjennom høyere energitetthet og/eller fysisk større batterier. Noen vil spørre seg hva en slik utvikling vil ha å si for behovet for offentlig tilgjengelig lading, når de fleste elbiler kan dekke behovet gjennom hjemmeladepunkt. Større batteripakker og raskere lading gir økt rekkevidde, som medfører at elbilen vil kunne erstatte større og større andel av dagens fossile biler/fossile bilturer. Siden batteriene ikke har endeløs kapasitet, vil behovet for hurtiglading øke i takt med utviklingen. Utrulling av hurtiglading vil således ikke være bortkastet, men få en større verdi i form av større bruksområde, etter hvert som utviklingen går fremover.

I dag er det ca. 2,4 millioner fossildrevne personkjøretøy i Norge. Disse deler på nærmere 9000 bensinpumper, som gir et delingstall på 300 biler per pumpe. Dette er biler som i snitt vil kunne klare seg med en fylling i uka. Pumpene som kan betjene minst 10 kjøretøy i timen, mens et hurtigladepunkt kun tar 2-4 biler i timen. Elbiler har riktignok mulighet til å lade hjemme, men når de først brukes intensivt kan de ha behov for flere påfyllinger av drivstoff enn fossilbiler.

Hurtigladere

Norsk Elbilforening mener at det legges opp til etablering av for få hurtigladere. Generelt mener vi at tettheten, uavhengig av om det er i by eller om det er langs korridorer, må økes. Det er viktig å gi forbrukeren en viss grad av fleksibilitet knyttet til ladeinfrastrukturen. Økt antall ladere vil øke tryggheten i hverdagen og gi økt rekkevidde. Kombinasjonen bruks- og betalingsvillighet for lading vil øke når tilgjengeligheten øker. Faren for kø vil reduseres, og sårbarheten knyttet til en laders nedetid reduseres.

Det er bra at strategien legger opp til at det i korridorer skal etableres dobbelt sett med hurtigladere. Dette er etter vårt skjønn en nødvendighet for å hindre kødannelse og sårbarhet ved nedetid på lader.

Krav til utbyggingstempo og oppetid

Elbilforeningen mener at aktører som mottar støtte, må få klare, korte tidsrammer for utbygging og beskjed om at utløsende tilskudd omfordales om utbyggingsplan ikke overholdes. Frem til nå har enkeltaktører låst både utløsende støtte og lokasjoner, da Transnova i liten grad har gitt utløsende tilskudd til flere aktører tett på hverandre.

Oppetid på ladeutstyr er vesentlig, spesielt i den utbyggingsfasen som vi er inne i og som fortsetter fremover. Erfaringer med hvilke utstyrsleverandører som er stabile og ikke, bør operatørene ha dannet seg et bilde av. For elbilister er det kritisk om en ladere er nede, selv når det er dobbelt sett med ladere grunnet faren for kødannelse. Det må stilles kvalitetskrav ved offentlig tilskudd, hvor operatørene må opplyse garantert oppetid i prosent på ladeutstyr.

Det bør vurderes et krav om en tilgjengelig Schuko-kontakt, som en billig nødløsning, hvis hurtigladerne ikke fungerer som de skal. Basert på erfaring med dagens driftssikkerhet av hurtiglader og betalingsløsning/tilgangskontroll er dette viktig.

Nobil og Nobil-sanntidsdata

Norsk Elbilforening mener det er helt essensielt at hurtigladepunkt som mottar offentlig støtte, skal levere sanntidsinformasjon til Nobil, den nasjonale ladestasjonsdatabasen, i mange år fremover. Fra et brukerperspektiv er det ønskelig at slik informasjon ikke spres på ulike systemer/-apper. Det er helt nødvendig for elbileiere å vite om ladere fungerer på strekningen man ønsker å kjøre. Likeledes er det ønskelig i årene som kommer å kunne styre utenom ladekø og laderush.

Effektavgift

En av de store utfordringene for aktørene i hurtigladebransjen er effektavgift. Hurtigladeren har en høy effekt en kort periode med relativt lavt forbruk, noe som gir en høy kW-kostnad. Effekttariffens innslagspunkt varierer fra nettselskap til nettselskap, men ligger rundt +/- 120A. For å sikre bærekraft i lademarkedet, må det etableres egen nettariff beregnet for hurtiglader, hvor effektavgiften bortfaller eller har et langt høyere innslagspunkt enn i dag.

Norsk Elbilforening mener staten her bør ta grep å instruere nettselskapene til å tilpasse seg en ny type kunder/marked som har høy effekt, men lavt forbruk. Dette vil være et bidrag til samfunnsutviklingen.

Støtte til normallading – borettslag

Basert på henvendelser vet Norsk Elbilforening at det fortsatt er behov for tilskuddsprogram for normallading. Bakgrunnen er at mange bor i ulike typer boligsameier og/eller slik til at de ikke disponerer eget parkeringsareal.

Boligsameier og garasjesameier er i dag i mange tilfeller bremseklosser, ved at elbileiere og potensielle elbileiere nektes lading. Elbilforeningen har fra privatpersoner mottatt mange eksempler på begrunnelser for å nekte. Her er noen:

- «Vi har ikke ønske om å tilby deg lading»
- «Sameiet har ikke økonomi til en slik installasjon»
- «Vi manglende strømkapasitet og har ikke økonomi til å oppgradere»
- (feilaktig påstand om at) «Elbil trekker titusener at kWh med strøm»
- «Vi vil gå konkurs om strømmen ikke betales»
- «Vi mangler avregningssystemer for betaling av strøm»
- «Vi kan ikke tillate lading for da kan flere komme til å be om lading»
- «Det er ikke vårt ansvar, bruk hurtiglader»

■ «Vi frykter knallgass og brann»

■ «Brannvesenet har visstnok forbudt lading av elbil innendørs/under bakken»

Argumentene springer fra reelle bekymringer, via vikarierende argumenter, til misforståelser og direkte feilaktige slutninger. Enkelte sameier vil måtte oppgradere effekten inn i hovedtavle, noe som er dyrt. Andre behøver bare veiledning rundt hvordan dette kan løses og fortelles at dette ikke er veldig dyrt.

Elbilforeningen mener derfor det er et akutt behov for faste kommunale/fylkeskommunale tilskuddsprogrammer for å bryte ned barrierer og løse reelle utfordringer.

Flexiladere i by og beboerstrøk

En rekke beboere/trafikanter i Norge benytter seg av kommunal parkeringsgrunn, da forholdene gjør at de mangler parkeringsplass. Her mener Elbilforeningen at kommunene må ta et langt større ansvar for tilrettelegging, siden private (person eller foretak) ikke kan ta seg til rette på offentlig veigrunn. En slik tilrettelegging kan gjerne skje gjennom et offentlig/privat samarbeid som innebærer brukerbetaling etter bruk.

Offentlige normal-ladepunkt som det blir gitt støtte til, bør minimum være «mode3-Type2» og helst ha schuko-støtte. Denne ladeteknologien fremme sikker lading, er bakoverkompatibel, samtidig som den kan tilby bredt spekter av ladeeffekter.

Norsk Elbilforening mener kommuner, spesielt bykommuner, bør lokkes med belønningsmidler for å få fart på utbyggingen av normalladepunkter inntil 7,3kW. I tillegg bør private aktører stimuleres til bygging av normallading med høyere effekter. I tillegg bør det på ny vurderes å gi tilskudd til private parkeringshus.

Se ellers: <http://www.elbil.no/elbilfakta/elbillading/758-neste-generasjon-infrastruktur-for-ladbare-kjoretoy>

Husholdningskontakten Schuko

Strategien legger ikke opp til at det kan gis støtte til ladeinfrastruktur med schuko-kontakten. Svært mange husholdninger, borettslag og bedrifter har en schuko-kontakt på husveggen eller i garasjen. Den er utgangspunktet som gjør det enkelt å starte som elbilist. Schuko-kontakten gjør at elbiler kan lade nær hvor som helst, og den vil i overskuelig fremtid gjøre nytte innenfor elektrifisering. Nær sagt hvilken som helst elbil kan bruke den som et basisladepunkt, både i garasjen, på hytta eller der man er på besøk. Vi regner også med at plug-in hybrid eiere vil ha liten interesse av mer avanserte ladeplugger.

Selv om dette ikke har noe med strategien å gjøre, vil vi opplyse/advare om at nye, skjerpede nasjonale forskrifter til lading over schuko-kontakt gjør det unødigg vanskelig å bygge ut kontakttypen som ladepunkt. Dette er en utvikling Elbilforeningen er motstander av.

Vi mener det er unødvendig og fordyrende å pålegge at schuko-ladekontakter til elbil kun skal sikres med 10A. Hensikten i forskriftene i NEK-400 er å skape tryggere lading, men vi frykter dette vil skape

ladekaos, irritasjon og harme hos kommende elbilister og utbyggere som ber om å etablere ladepunkt.

Som eksempel: Oslo Lufthavn Gardermoen har i dag landets største ladested med 174 ladeplasser innendørs i P10. Dette er ladeplasser som utelukkende baserer seg på husholdningskontakt, men hvor ledningstverrsnitt, valg av sikringer og løpende vedlikehold gir en trygg og kostnadseffektiv drift og lading. Nye forskrifter vil enten øke kostnadene ved videre utbygging, eller gi et dårligere tilbud som attpåtil vil kunne gi høyere driftskostnader da sikringer ryker.

Elektrisk hilsen
Norsk Elbilforening

Christina Bu
Generalsekretær

Snorre Sletvold
Fagsjef