



Norsk Elbilforening

NOTAT

*24.09.2010, av Hans Håvard Kvisle, Norstart
www.elbil.no, norstart@elbil.no, tlf 90 70 45 45*

Offentlige investeringer i markedet for å oppnå 2020-målet for elektrifisering av veitransport

Oppsummering

Norstart har gjort et estimat for hva størrelsen på investeringene i markedet må være i perioden 2010-2020 for å lykkes med innfasing av elbiler. Vi forutsetter en forutsigbar og langsiktig politikk med bruk av dagens virkemidler. Da vil totalkostnaden i dagens kroneverdi være om lag 10 milliarder, det vil si i underkant av 1 milliard pr år.

Samfunnets mål må være å oppnå minimum 100.000 elbiler i 2020. Dette vil være et endelig markeds-gjennombrudd og sørge for at tiltakene deretter kan fases ut. Etter myndighetenes investering i markedet for å gjennomføre et teknologiskifte, vil elbilene på selvstendig basis være konkurransedyktige produkt. Norge kan med en slik innsats nå det omforente målet om elektrifisering av veitransporten. Samfunnet vil høste av investeringene ikke bare i de nærmeste ti åra, men i tiår og hundreår framover.

Norstart oppfordrer et samlet politisk miljø om å enes om en langsiktig politikk for elektrifisering. Det vil gi samfunnet betydelige miljøgevinster gjennom reduserte utslipp og lavere energiforbruk. Samtidig åpner det muligheten for en positiv næringsutvikling basert på Norges sterke posisjon som produsent av fornybar energi.

Norstarts aktiviteter

Norstart – Norsk Elbilforening har som formål å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Vi organiserer godt over 1.000 elbilister og har med oss flere titalls bedrifter og organisasjoner.

I Norstarts 15 år lange virke har foreningen vært sentral i utformingen av dagens norske elbilpolitikk. Innenfor elbil er Norge blant de fremste land i verden etter at en rekke enkelttiltak har vært vedtatt. Idag framstår det norske rammeverket og infrastrukturbyggingen som et beundringsverdig, helhetlig politisk arbeid for å fremme elektrifisering av veitransport.

Nødvendig med investeringer i markedet for å nå omforente mål

Norstart har grovt anslått hvilke kostnader som følger av å etablere en langsiktig og forutsigbar politikk for innfasing av ny teknologi i veisektoren. Vi tar utgangspunkt i de eksisterende rammebetingelsene som vi anser som et minimum for å lykkes med å nå omforente mål.

I 2008 foreslo en ressursgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet og ledet av Energi Norge, en andel på 10% ladbare motorvogner (rene batterielbiler og ladbare hybrider) i 2020 som målet for dagens politikk. Noe som i en rekke sammenhenger er blitt referert til og fått allmen støtte. Norstart har 10%-målet i horisonten når vi ønsker å bidra til at det skapes en suksesshistorie for elbilen.

Norstarts estimat omfatter kun rene batterielbiler, ikke hva som eventuelt vil brukes for å støtte introduksjonen av ladbare hybrider. Men vi har grunn til å tro at disse behov for incentiver vil være vesentlig mindre omfattende og kostnadskrevende.

Gevinstene av elektrifisering av veitransporten

Miljø- og samfunnsgevinstene for innfasing av elbiler er omfattende og må motregnes investeringene som er nødvendige for å endre markedet.

Ved bruk av strøm fra fornybare energikilder, som er en realitet i Norge fordi Norstart for de nærmeste åra har anskaffet opprinnelsessertifikater til alle elbiler, er CO₂-utslippene fraværende både fra drift av kjøretøy og energiproduksjon. Elmotoren avgir ingen lokale utslipp av NO_x og partikler som skader folks helse. Elbilen bidrar vesentlig til redusert støy fra veitrafikken. For utsatte grupper medfører lokal luft- og støyforurensning til en signifikant reduksjon i livskvalitet og antall leveår. Den elektriske motoren er 3-5 ganger mer energieffektiv enn forbrenningsmotoren og gir oss en fleksibilitet i valg av energikilder til transport. Vi kan kjøre ut av den fossile tidsalder og bevege oss inn i den fornybare.

I dette notatet presenterer vi ikke de samfunnsøkonomiske gevinstene ved en elbilsuksess, heller ikke hvordan investeringene i markedet skal finansieres. Men vi setter et tall på hva vi tror vil være nødvendig innsats for å nå 100.000 elbiler i 2020. Noe som vil medføre at elbilen får sitt endelige gjennombrudd i markedet og kan kjøre videre uten de kraftfulle tiltakene som må ligge fast i innfasingperioden. Derfor vil dette tiårets investeringer bli betalt tilbake over lang tid etterhvert som elbilen blir dominerende i markedet. Etter 2020 forventer vi den virkelige masseintroduksjonen, mens for år 2050 er målsettingen at veitrafikken er en nullutslippssektor. Dette er mange år fram i tid. Men det er dagens politikere, politikk, handlinger og investeringer i markedet som skaper realismen i de langsiktige målene.

Forventet volum av elbiler

I estimatet har Norstart følgende innfasingstakt av batterielbiler:

| | <u>2010</u> | <u>2015</u> | <u>2018</u> | <u>2020</u> |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Antall akkumulert | 3.400 | 23.000 | 56.200 | 100.000 |
| Antall solgt pr år | 619 | 6.600 | 14.000 | 25.000 |

Basert på Klimakurs forventninger om antall biler totalt i 2020, vil de rene elbilene utgjøre 4% av personbilparken. For antall solgte biler i året 2020, estimerer vi elbilens andel til å være 16%. Mot slutten av perioden har vi oppnådd en reell markedspenetrering, og i de påfølgende åra vil andelen elbiler øke kraftig.

Vi gjør oppmerksom på at Norstarts anslag er noe høyere enn i Klimakur som estimerer 67.900 elbiler i 2020, noe som er 2,7% av bilparken. Hvis Klimakur har rett og Norstart tar feil i sin målsetting, vil konsekvensen være at det foreliggende estimatet for investeringskostnader er for høyt.

Størrelsen på Norstarts estimat

Basert på forventningene våre om volum elbiler, prisutvikling og kjennskap til dagens rammebetingelser, har vi estimert hvor mye det vil koste det norske samfunnet å lykkes med et teknologiskifte i veitransporten. Grovoppsettet er nedenfor. I et appendix foreligger detaljerte utregninger med forklaringer på alle forutsetninger som er gjort.

I oppsettet framkommer de ulike fritakene og støtteordningene som er inkludert i de eksisterende rammebetingelsene for elbiler, sortert på kjøp og på årlig drift. I tillegg inkluderes en investering i ladeinfrastruktur. Her angir vi tallene akkumulert pr 2015 og pr 2020.

| Estimat investeringer for innfasing av elbiler i perioden 2010 til 2020 | | | |
|---|---------------|----------------|------------|
| <i>Beløpene er i million kroner, med unntak av summer pr elbil.</i> | | | |
| Offentlig investering ved kjøp | Akk pr 2015 | Totalt 2020 | % av total |
| Engangsavgift | 76 | 412 | 3% |
| Merverdiavgift | 1 257 | 6 464 | 53% |
| Totalt innkjøp | 1 333 | 6 875 | 57% |
| Offentlig investering årlig drift | Akk pr 2015 | Totalt 2020 | % av total |
| Årsavgift | 177 | 1 118 | 9% |
| Bompenger | 177 | 1 120 | 9% |
| Parkering | 369 | 2 179 | 18% |
| Gratis offentlig strøm | 25 | 177 | 1% |
| 50% rabatt firmabilbeskatning | 30 | 178 | 1% |
| Gratis på riksveiferger | 7 | 47 | 0% |
| Totalt drift | 786 | 4 820 | 40% |
| Offentlige investeringer lading | Akk pr 2015 | Totalt 2020 | % av total |
| Ladepunkt normal | 86 | 321 | 3% |
| Hurtigladeestasjoner | 43 | 76 | 1% |
| Totalt ladeinfrastruktur | 130 | 397 | 3% |
| TOTALT nominelle kroner | 2 249 | 12 092 | |
| Akkumulert investering pr elbil | 97 766 | 120 921 | |
| TOTALT i 2010-kroner | 2 030 | 9 675 | |
| Akkumulert investering pr elbil | 88 268 | 96 747 | |
| <i>Forventet akkumulert antall elbiler</i> | <i>23 000</i> | <i>100 000</i> | |

Noen få kommentarer til dette:

- 0-sats merverdiavgift er det sterkeste incentivet og utgjør over halvparten av investeringen.
- Gratis parkering er det nest mest kostbare incentivet, og suverent det mest kostbare av det som gjelder årlige driftsutgifter. Merk at beløpet også inkluderer gratis parkering på offentlige ladestasjoner. Den reelle verdien av incentivet fri parkering vil bli regulert av tilgjengeligheten på

- parkeringsplasser.
- Investering i selve ladeinfrastrukturen er en liten del av totalkostnadene.
- I 2010-kroner forventer vi at investeringene i markedet akkumulert pr 2015 vil utgjøre ca 2 milliarder kroner. I 2020 vil tallet være ca 10 milliarder kroner. Noe som tilsvarer et snitt i perioden på under 1 milliard kroner årlig.
- Mot slutten av perioden vil investeringene øke i den kritiske fasen hvor muligheten for betydelig større volum på tilbudssiden skal møte en tilstrekkelig etterspørsel.

Vil vi lykkes – må vi satse langsiktig og vite hva vi gjør

Samfunnet har lett for å oppfatte alle avgiftsfritak som «tapte inntekter». I dette tilfellet kan vi snu problemstillingen på hodet.

Elektrifisering og utvikling av et marked for elbil slik at et teknologiskifte kan gjennomføres, kan ikke være annet enn myndighetsdrevet. Teknologinøytralitet og vente-å-se-holdning ender i status quo fordi markedet domineres av store aktører som har gjort enorme investeringer i eksisterende teknologi. Disse aktørene vil ikke uten videre tilpasse seg samfunnets nye behov, men må stimuleres til å utvikle og endre produktene sine. Samtidig må forbrukerne få incentiver til å endre bruks- og kjøpsmønster. Markedet må derfor være myndighetsdrevet ved at det offentlige gjør investeringer gjennom enkle virkemidler som å frasi seg avgiftsinntekter. I 2010 ser vi at dette er en prosess som er i gang i hele verdensmarkedet.

Den årlige økonomiske belastningen er beskjedent siden snittet er under 1 milliard kroner, og vi kan motregne umiddelbare miljø- og helsegevinster. Norge er forpliktet til å innfri noen av disse gevinstene, mens andre er det samfunnsøkonomisk fornuftig å stimulere til fordi elbilen er et «kinderegge» som reduserer problemene med utslipp av klimagasser, støy og lokal luftforurensning som skader folks helse.

Totalinvesteringen må ses i et langsiktig perspektiv hvor hensikten er å stimulere til et teknologiskifte som vil redusere veitransportens belastning på miljøet, samfunnet og folks helse. Disse belastningene er i det lange løp så betydelige og kostbare for samfunnet, at den midlertidige investeringen for å geare om markedet blir forsvinnende liten. Det handler om å ville eller ikke.

Det vil være dyrere for samfunnet å ikke lykkes. Norstart vil anbefale å ha et ekstra gear i beredskap i den kritiske fasen opp mot 2020 hvor det er de store volumene som skal inn i markedet. Idag kan vi ikke overskue om det må ekstra tiltak for å booste salget i 2018-2020, teknologiutviklingen og forbrukernes respons vil være avgjørende moment. Norstart anbefaler å avvente vurderingen av om nye virkemidler da må settes inn. Timingen er viktig slik at vi ikke introduserer tiltak før markedet er vel forberedt på tilbudssiden.

Estimatets investeringskostnader blir betraktelig lavere hvis vi ikke lykkes med å nå målsettingen. Men da er tidligere investerte midler og det langsiktige og nødvendige målet tapt. Underinvestering er en risikofaktor. Derfor er det så viktig for Norstart å synliggjøre hva vi tror er et realistisk nivå.

Kan ikke Norge bare vente på resten av verden? Elektrifisering drives fram av større markeder? Slike spørsmål bør minne oss på vårt ansvar, vår formue bygd på fossile ressurser og det faktum at vi er verdensmestre innenfor fornybar energi. Vi kan ta en ledende posisjon gjennom kombinasjon elbil og fornybar energi. Offensive politikere vil gripe sjansen. Ligger politikken fast og er åpen og forutsigbar, vil investorer se de nye mulighetene og være villige til å satse. Derfor vil det være rom for bidrag til næringsutvikling for å sikre Norge en langsiktig verdiskapning innenfor en sterkt voksende sektor. Men tilskudd til næringsutvikling ligger i andre budsjetter og kompenseres på annet vis. Likevel, en slik mulighet for nyskaping bør ikke det norske samfunnet la fare. Men først må vi sørge for å få på plass de langsiktige betingelsene for å lykkes med en ren evolusjon av veitransporten.

APPENDIX

I dette appendixet er detaljerte utregninger gjengitt på de siste sidene. Først angir vi forutsetningene og forklaringene for det grove overslaget vi har gjort.

Hovedforutsetninger

Dagens rammebetingelser med alle insentiver ligger fast.

For alle insentivene må vi gjøre et anslag over hvor stor andel av elbilene som omfattes av de ulike tiltakene, dette er spesifisert for hvert punkt. Vi vil hevde at vi ikke har underestimert denne andelen. Snarere har vi vært konservative både for andeler og kostnadsgrunnlaget, i den betydning at det heller blir for dyrt enn for billig.

Regnestykket omfatter kun rene batterielbiler og ikke ladbare hybrider (her er avgifts- og fordelsregimet uavklart).

Kostnader pr 2010 er indeksjustert med 3% årlig.

Volum- og prisgrunnlag

Volummessig er det i estimatet et 50% høyere mål enn det som ligger i Klimakur, men det harmonerer med en målsetting om 10% ladbare motorvogner i 2020, hvorav rene batterielbiler utgjør halvparten.

Siden bestanden i 2010 relativt sett er så liten, anses i denne perioden forventet vekst å være lik anskaffelse pr år.

Snittkostnad elbil er en gjetning basert på at kjøretøyene først blir dyrere fordi vi får mer komplette biler (antall seter og utstyrsnivå) enn hva som har vært til nå. Det antas noen kostnadskutt i de første fasene pga kraftige volumøkninger. I det nærmeste tiåret forventer vi en hovedtyngde av småbiler framfor større familiebler. Men mot slutten holdes et indeksjustert prisnivå fordi vi antar at vi får større batteripakker, større biler og mer avansert lade- og batteriteknologi framfor reduserte snittpriser.

Engangsavgift

Utgangspunktet er dagens regime for engangsavgift som ikke er spesielt lagd for å fremme elbiler, men generelt premiere biler med lavt CO₂-utslipp. Derfor legges snittet engangsavgift inn med utgangspunkt i Mitsubishi i-MiEV som en fornuftig «standard elbil». Det særskilte engangsavgiftsfritaket for elbiler vil derfor kun gjelde minstesatsen på 3.386 kr. Sannsynligvis vil dette være lite påvirket av mindre endringer i avgiftssystemet, f.eks. lavere innslagspunkt for fradrag CO₂-utslipp eller redusert fradragstørrelse.

Merverdiavgift

Ved kjøp av alle elbiler er det 0-sats mva. Et uavklart mva-forhold vil gjelde dem som selger kjøretøyet, men leier ut batteriene. På batterieleie er det ikke 0-sats mva. Dette forholdet er det imidlertid sett bortifra her fordi vi tror på muligheten for 0-sats også på batterieleie. Fordi det ikke er 0-sats mva ved leie/leasing, er en 100% andel for fritak mva også en overestimering. Men vi anser at det er en inkurie at ikke alle finansielle transaksjonsformer behandles likt og vil tro at innen kort tid harmoniseres regelverket til 0-sats mva på kjøp, leie og leasing.

Årsavgift

Alle elbiler betaler en mindre årsavgift. I 2010 er det 395 kr.

Bompenger

I estimatet er det antatt at 40% av elbilistene har fordel av fri passering i bomring. For en snittberegning har vi brukt bompengenivået i Oslo, hvorav 1/3 av brukerne passerer begge stasjonene vest for byen. Totalt 250 passeringer i året.

Parkering

I estimatet er det i utgangspunktet antatt at 20% av elbilistene har fordelen av fri parkering fordi mange benytter seg av gratis parkering på arbeidsplassen. Mot slutten av perioden hvor antall elbiler blir relativt høyt, vil andelen falle under 20% pga manglende tilgjengelighet på ledige p-plasser. Volumet begrenses vel så mye av antall tilgjengelige plasser totalt og konkurransen med øvrige bilister. Regnestykket omfatter også gratis parkering på offentlige ladepunkt.

Inntektstapet for de dyreste kommunale p-plassene i Oslo er 200 kr pr plass. Andre er vesentlig rimeligere slik det også er andre steder i landet. Derfor bruker vi et snitt på 100 kr pr dag, basert på 250 avgiftsdager i året.

Gratis offentlig strøm

Dette beregnes på basis av antall ladepunkt, og vi antar som nå at alle har gratis strøm ved normallading. Snittuttaket av strøm stiger etterhvert som utnyttelsesgraden av ladestasjonene øker. Men strømforbruket begrenses også av hvor mye batteriene er tappet ned, f.eks. på vei til jobb. Antar 250 dager i året, indeksjustert kWh-pris på 1 kr.

For hurtiglading forventes det at brukerne må betale for tjenesten.

50% rabatt på firmabilbeskatning

I estimatet er det antatt at 3% av elbilistene har fordelen av redusert beskatning. Forenklet blir det da snittprisen minus 50%, med 30% sjablonbeskatning og 40% marginalsatt.

Gratis på riksveiforger

Et insitamant som gjelder et beskjedent antall brukere, antas 1%. Reglene og effekten av «gratis» framstår usikkert da fører må betale, ref diverse nettdebatter.

Ladeinfrastruktur

Antall ladepunkter er beregnet utifra Klimakurs mål om et antall offentlig finansierte ladepunkt tilsvarende 15% av elbilbestanden. Merk at det i begynnelsen vil være små mengder nye punkt fordi 2010 var en kick-start for den offentlig finansierte utbyggingen. Privat utbygging kommer i tillegg, noe som nok også vil gjelde for kommersiell drift av hurtigladestasjoner. Ladestasjonene vil være tilgjengelige for alle ladbare motorvogner – også hybrider og tohjulinger. Men kun kostnadene til elbilenes andel er tatt med her.

Vi antar at prisen på utstyr til et normalladepunkt er fallende pga økende volum i markedet. Det følger også da at den offentlig finansierte andelen blir relativt sett lavere. I vårt anslag sammenlignet med Klimakur, har vi dyrere normalladestasjoner og rimeligere hurtigladestasjoner.

Kroneverdier

Kostnadene er som sagt indeksjustert med 3% pr år.

Til slutt i regnestykket er de nominelle kronene regnet om til verdier i 2010-kroner, både årlig og totalt.

På de to neste sidene er Norstarts estimat gjengitt i detalj, fordelt på alle kostnadsbærere, år og en summering til slutt. Les sidene slik at de to regnearkene står under hverandre.

Estimat investeringer for innføring av elbiler i perioden 2010 til 2020

| Volum- og prisgrunnlag | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Antall nye biler pr år | 619 | 1 500 | 2 600 | 3 800 | 5 100 | 6 600 | 8 400 | 10 800 | 14 000 | 18 800 | 25 000 |
| Snitt kostnad ny elbil | 220 000 | 237 000 | 244 000 | 251 000 | 248 000 | 255 000 | 250 751 | 258 274 | 266 022 | 274 002 | 282 222 |
| Akkumulert antall elbiler | 3 400 | 4 900 | 7 500 | 11 300 | 16 400 | 23 000 | 31 400 | 42 200 | 56 200 | 75 000 | 100 000 |
| Offentlig investering ved kjøp | 2 095 934 | 5 231 370 | 9 339 739 | 14 059 900 | 19 435 961 | 25 906 993 | 33 961 713 | 44 975 011 | 60 049 969 | 83 057 686 | 113 762 522 |
| Engangsavgift ^{a)} | 3 386 | 3 488 | 3 592 | 3 700 | 3 811 | 3 925 | 4 043 | 4 164 | 4 289 | 4 418 | 4 551 |
| Snitt engangsavgift | 34 045 000 | 88 875 000 | 158 600 000 | 238 450 000 | 316 199 921 | 420 750 489 | 526 577 063 | 697 338 482 | 931 076 010 | 1 287 811 132 | 1 763 890 248 |
| Merverdiavgift ^{b)} | 55 000 | 59 250 | 61 000 | 62 750 | 62 000 | 63 750 | 62 688 | 64 568 | 66 505 | 68 501 | 70 556 |
| Snitt merverdiavgift | 36 140 934 | 94 106 370 | 167 939 739 | 252 509 900 | 335 635 883 | 446 657 482 | 560 538 776 | 742 313 493 | 991 125 979 | 1 370 868 818 | 1 877 652 769 |
| TOTALT | 36 140 934 | 94 106 370 | 167 939 739 | 252 509 900 | 335 635 883 | 446 657 482 | 560 538 776 | 742 313 493 | 991 125 979 | 1 370 868 818 | 1 877 652 769 |
| Offentlig investering årlig drift | 8 143 000 | 12 087 565 | 19 056 416 | 29 573 017 | 44 207 735 | 63 858 612 | 89 796 315 | 124 302 122 | 170 505 986 | 234 369 883 | 321 867 973 |
| Årsavgift | 2 395 | 2 467 | 2 541 | 2 617 | 2 696 | 2 776 | 2 860 | 2 946 | 3 034 | 3 125 | 3 219 |
| Verdi pr elbil | 8 160 000 | 12 112 800 | 19 096 200 | 29 634 756 | 44 300 027 | 63 991 929 | 89 983 781 | 124 561 625 | 170 861 949 | 234 859 173 | 322 539 931 |
| Bompenger ^{c)} | 6 000 | 6 180 | 6 365 | 6 556 | 6 753 | 6 956 | 7 164 | 7 379 | 7 601 | 7 829 | 8 063 |
| Snittverdi pr elbil | 17 000 000 | 25 235 000 | 39 783 750 | 61 739 076 | 92 291 722 | 133 316 519 | 187 466 211 | 259 503 386 | 339 811 074 | 441 991 916 | 581 243 834 |
| Parkering ^{d)} | 25 000 | 25 750 | 26 523 | 27 318 | 28 138 | 28 982 | 29 851 | 30 747 | 31 669 | 32 619 | 33 598 |
| Snittverdi pr p-plass | 680 | 980 | 1 500 | 2 260 | 3 280 | 4 600 | 6 280 | 8 440 | 10 730 | 13 550 | 17 300 |
| Antall plasser dette gjelder | 525 000 | 1 776 750 | 2 652 250 | 3 961 135 | 5 571 269 | 10 868 194 | 14 955 505 | 20 385 159 | 27 647 257 | 37 675 326 | 51 404 802 |
| Gratis offentlig strøm ^{e)} | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Daglig uttak kWh i snitt | 1 346 400 | 2 090 340 | 3 294 000 | 5 105 340 | 7 320 958 | 10 557 012 | 14 172 446 | 19 618 456 | 26 910 757 | 36 990 320 | 50 800 039 |
| 50% rabatt firmabilbeskattning | 102 | 147 | 225 | 339 | 492 | 690 | 942 | 1 266 | 1 686 | 2 250 | 3 000 |
| Antall elbiler dette gjelder | 340 000 | 504 700 | 795 675 | 1 234 782 | 1 845 834 | 2 666 330 | 3 749 324 | 5 190 068 | 7 119 248 | 9 785 799 | 13 439 164 |
| Gratis på rikseifeirer | 10 000 | 10 300 | 10 609 | 10 927 | 11 255 | 11 593 | 11 941 | 12 299 | 12 668 | 13 048 | 13 439 |
| Snittverdi pr elbil | 35 514 400 | 53 807 155 | 84 678 291 | 131 248 106 | 195 537 545 | 285 258 597 | 400 123 581 | 553 560 815 | 742 856 271 | 995 672 417 | 1 341 295 742 |
| TOTALT | 35 514 400 | 53 807 155 | 84 678 291 | 131 248 106 | 195 537 545 | 285 258 597 | 400 123 581 | 553 560 815 | 742 856 271 | 995 672 417 | 1 341 295 742 |
| TOTALT | 71 655 334 | 147 913 525 | 252 618 030 | 383 758 006 | 531 173 428 | 731 916 079 | 960 662 357 | 1 295 854 308 | 1 734 725 250 | 2 366 541 235 | 3 218 952 511 |
| Andel | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| TOTALT | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 | 1 117 768 625 |
| Andel | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| TOTALT | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 | 177 295 712 |
| Andel | 40% | 40% | 40% | 40% | 40% | 40% | 40% | 40% | 40% | 40% | 40% |
| TOTALT | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 | 2 179 382 487 |
| Andel | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| TOTALT | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 | 25 354 598 |
| Andel | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% | 3% |
| TOTALT | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 | 46 670 924 |
| Andel | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% |
| TOTALT | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 | 786 044 094 |

| Offentlige investeringer lading | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Totalt 2020 | Akk pr 2015 |
|--|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| Ladepunkt normal ¹⁾ | | 46 200 000 | 4 532 000 | 4 667 960 | 9 615 998 | 9 904 478 | 11 476 813 | 27 081 106 | 33 870 726 | 42 563 475 | 55 191 906 | 75 595 296 | 320 699 758 | 86 397 248 |
| Antall pr år | | 2 100 | 200 | 200 | 400 | 400 | 450 | 1 260 | 1 620 | 2 100 | 2 820 | 3 750 | | |
| Akkumulert antall punkter | | 2 100 | 2 300 | 2 500 | 2 900 | 3 300 | 3 750 | 5 010 | 6 630 | 8 730 | 11 550 | 15 300 | | |
| Kostnad pr ladepunkt | | 22 000 | 22 660 | 23 340 | 24 040 | 24 761 | 25 504 | 21 493 | 20 908 | 20 268 | 19 572 | 20 159 | | |
| Hurtiglådestasjoner | | 0 | 10 000 000 | 10 300 000 | 8 490 000 | 7 649 999 | 6 750 003 | 6 952 503 | 7 161 078 | 6 149 369 | 6 333 850 | 6 523 866 | 76 310 668 | 43 190 002 |
| Antall pr år | | 0 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | | |
| Akkumulert antall stasjoner | | 0 | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | | |
| Kostnad pr ladestasjon | | | 1 000 000 | 1 030 000 | 849 000 | 765 000 | 675 000 | 695 250 | 716 108 | 614 937 | 633 385 | 652 387 | | |
| TOTALT | | 46 200 000 | 14 532 000 | 14 967 960 | 18 105 998 | 17 554 477 | 18 226 816 | 34 033 609 | 41 031 804 | 48 712 844 | 61 525 756 | 82 119 162 | 397 010 426 | 129 587 250 |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| Oppsummering | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Totalt 2020 | 2015 |
| Offentlig investering ved kjøp | | 36 140 934 | 94 106 370 | 167 939 739 | 252 509 900 | 335 635 883 | 446 667 482 | 560 538 776 | 742 313 493 | 991 125 979 | 1 370 868 818 | 1 877 652 769 | 6 875 490 143 | 1 332 990 308 |
| Offentlig investering årlig drift | | 35 514 400 | 53 807 155 | 84 678 291 | 131 248 106 | 195 537 545 | 285 258 597 | 400 123 581 | 553 560 815 | 742 856 271 | 995 672 417 | 1 341 295 742 | 4 819 552 921 | 786 044 094 |
| Offentlige investeringer lading | | 46 200 000 | 14 532 000 | 14 967 960 | 18 105 998 | 17 554 477 | 18 226 816 | 34 033 609 | 41 031 804 | 48 712 844 | 61 525 756 | 82 119 162 | 397 010 426 | 129 587 250 |
| TOTALT nominelle kroner | | 117 855 334 | 162 445 525 | 267 585 990 | 401 864 003 | 548 727 905 | 750 142 895 | 994 695 966 | 1 336 906 113 | 1 782 695 094 | 2 428 066 991 | 3 301 067 674 | 12 092 053 490 | 2 248 621 653 |
| Akkumulert antall elbiler | | 3 400 | 4 900 | 7 500 | 11 300 | 16 400 | 23 000 | 31 400 | 42 200 | 56 200 | 75 000 | 100 000 | | |
| Årlig investering pr akk.elbil | | 34 663 | 33 152 | 35 678 | 35 563 | 33 459 | 32 615 | 31 678 | 31 680 | 31 721 | 32 374 | 33 011 | | |
| Total investering pr akkumulert elbil i periodene: | | | | | | | | | | | | | 120 921 | 97 766 |
| TOTALT i 2010-kroner | | 117 855 334 | 157 714 102 | 252 225 460 | 367 762 491 | 487 537 636 | 647 079 851 | 833 042 212 | 1 087 027 012 | 1 407 275 969 | 1 860 911 169 | 2 456 304 369 | 9 674 735 604 | 2 030 174 874 |
| Total investering pr akkumulert elbil i periodene: | | | | | | | | | | | | | 96 747 | 88 268 |