

## Innspill fra Norsk Elbilforening til EUs Clean Power for Transport Package

Norsk Elbilforening representerer Norges stadig flere elbilister. I rundt 20 år har foreningen jobbet for å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Foreningen har i dag over 7.000 elbilister som medlemmer. Deres erfaringer med praktisk bruk av elbil kan være svært nyttig i utformingen av EUs elbilpolitikk framover.

### Hovedpunkter

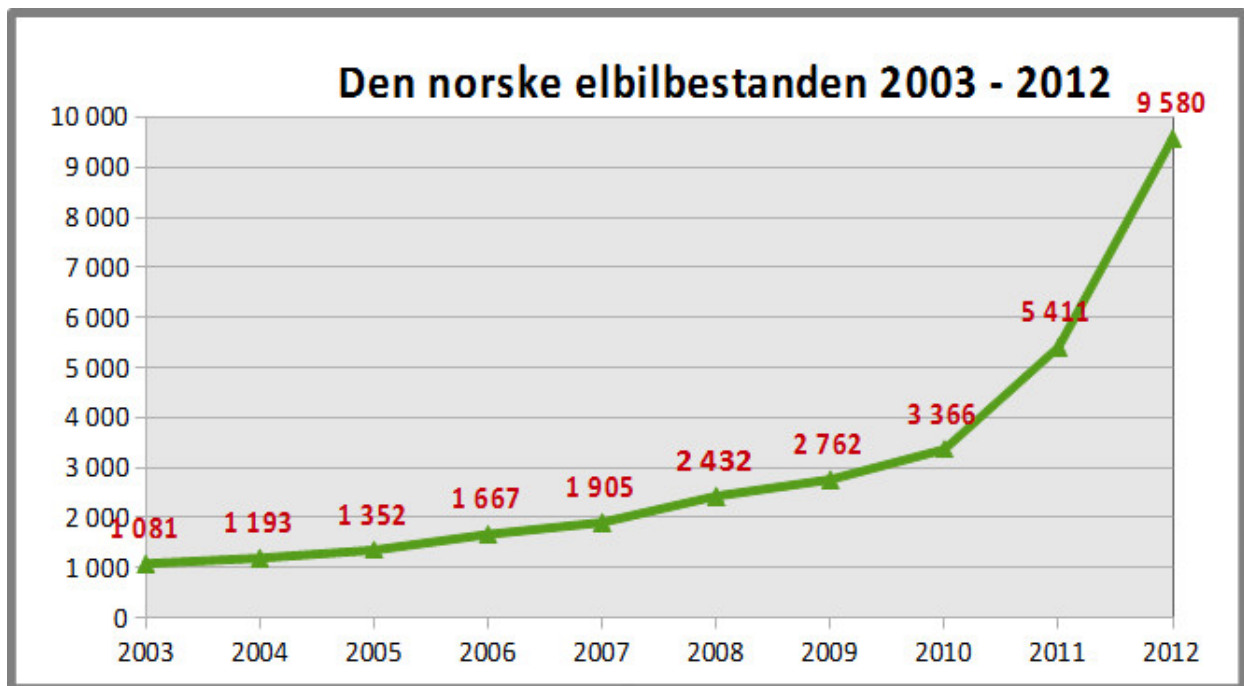
- Elbilforeningen vil berømme EU for ett svært viktig initiativ for å fremme ladbare biler i Europa.
- En avgjørende suksessfaktor for EUs initiativ er å ta hensyn til brukernes behov.
- Enkel, sikker og rimelig tilgang til lading er viktigst, ikke teknologisk avanserte løsninger.
- Krav om fritt valg av strømlleverandør fra hvert ladepunkt og støtte for intelligent strømmåling vil gjøre ladeinfrastrukturen unødvendig dyr og forsinke utbyggingen.
- Elbilforeningen støtter EUs standardisering av den nye elbilkontakten (Type 2), men frykter at økte kostnader vil dempe utbyggingstakten.
- EUs forslag til minimumskrav for utbygging av infrastruktur er svært gledelig.
- Utbygging av ladeinfrastruktur må kombineres med kjøpsincentiver for ladbare biler for at de skal være konkurransedyktige med tilsvarende fossile biler.
- Elbilforeningen er enig med EU at hovedfokus i startfasen bør ligge i befolkningstette områder hvor miljøeffekten og markedspotensialet er størst. Utbygging etter lokale behov vil på sikt gi et nasjonalt nett av ladeinfrastruktur.
- Norge må bidra med sine erfaringer som verdens elbilnasjon og inspirere andre land til å følge etter.

Norges bidrag i EUs elbilpolitikk er å vise fram den norske elbilsuksessen og demonstrere hva som fungerer og ikke fungerer. Sterkt fokus på brukerens behov er avgjørende for suksessen. I et brukerperspektiv er ikke avanserte tekniske ladeløsninger et mål i seg selv. Enkel, sikker og rimelig tilgang til lading er viktigst. Sammen med alle former for tiltak som kan bidra til at forbrukerne opplever så store fordeler ved å bruke elbil, at de er villig til å endre teknologivalg for kjøretøy.

Norsk Elbilforening vil først og fremst berømme EU for dette svært viktige initiativet for å redusere transportsektorens avhengighet av fossile drivstoff. Direktivet fra EU vil gi mer stabile rammevilkår for utbyggere og brukere av infrastruktur for ladbare biler. Elektrisk drift er en av nøkkelteknologiene for å kunne lykkes med målet om å dekarbonisere transportsektoren. Man går fra avhengighet av en energikilde (olje), til en energibærer som kan bruke alle typer energikilder. På kort sikt begrenser man utslippene av helseskadelige avgasser. På lengre sikt faser min inn fornybar energi i transportsektoren og reduserer dermed CO<sub>2</sub>-utslippene.

### Norske brukererfaringer

Norge er et foregangsland for å innfase elektriske biler for personlig transport. En bred virkemiddelpakke med kjøps- og bruksincentiver for nullutslippsbiler har ført til at over 10.000 privatpersoner og bedrifter på eget initiativ har valgt å kjøpe og kjøre elbil i stedet for en tradisjonell bensin- eller dieselbil.



Kilde: elbil.no

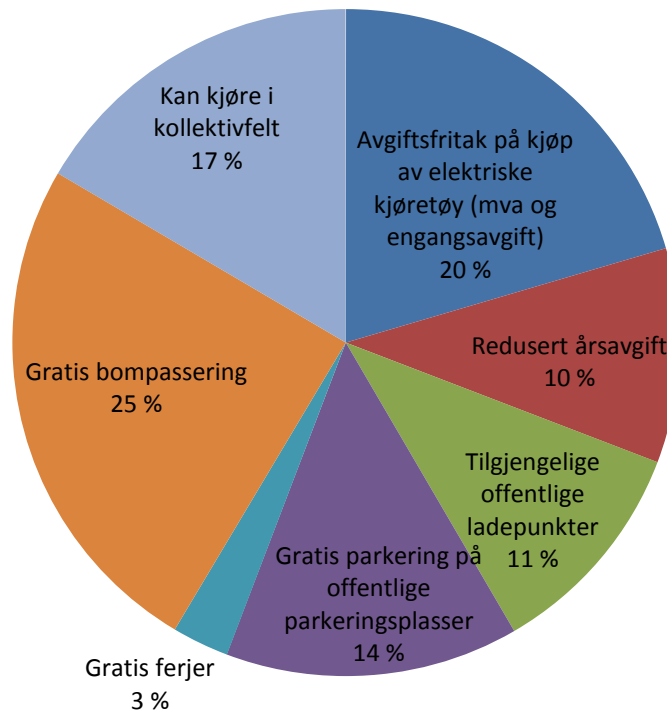
Norge har et lite forsprang på resten av EU i elbilsalget. Blant annet på grunn av at elbilister organisert i Elbilforeningen i mange år har påvirket myndighetene til å føre en aktiv elbilpolitikk. Og fordi vi har hatt lydhøre og handlekraftige, norske politikere. Tilsvarende brukerorganisasjoner bør lyttes til og støttes i EU. Andre nasjonale interesseforeninger og vår felles overbygging The European Association for Battery, Hybrid and Fuel Cell Electric Vehicles (AVERE).

En avgjørende suksessfaktor for EUs initiativ er å ta hensyn til brukernes behov. Uten brukerne blir initiativet ikke mer enn symbolpolitikk. Norge har allerede gode brukererfaringer som kan være nyttige for EUs politikktutforming.

Elbilsuksessen i Norge skyldes ikke et enkelttiltak som utbygging av infrastruktur, men kombinasjonen av incentiver som gjør kjøp og bruk av elbil konkurransedyktig med tradisjonelle biler. Avgiftsfordelene ligger i bunn som en forutsetning for elbilsuksessen i Norge. Den norske kombinasjonen høye bilavgifter generelt og avgiftsfritak for nullutslippsbiler spesielt, gjør at elbilen er konkurransedyktig i innkjøp med tilsvarende bensin- eller dieselbil. Det er ikke tilfelle i de fleste andre land hvor elbilsalget foreløpig er svært svakt sammenliknet med Norge.

En bred virkemiddelpakke vil gjøre ladbare elbiler mer attraktive for en bredere gruppe av befolkningen, uavhengig av bosted og bakgrunn. For noen er tilgang til kollektivtelt avgjørende for valget av elbil, mens for andre er fritak fra engangsavgift og mva. avgjørende. Ifølge en spørreundersøkelse blant Elbilforeningens medlemmer er det ingen enkelttiltak som skiller seg ut som avgjørende for brukerne. Bare 11 % oppgir at tilgjengelige offentlige ladepunkter er blant de viktigste incentivene for elbil.

## De viktigste incentivene for elbilistene i Norge



Kilde: Medlemsundersøkelsen Norsk Elbilforening 2012

Utelukkende satsing på infrastruktur vil ikke være tilstrekkelig for å nå de ambisiøse målene om innfasing av nullutslippsbiler i EU. Det må sterke virkemidler til for å redusere gapet mellom innkjøpsprisen på nullutslippsbiler og tradisjonelle biler. EU åpner for slike nasjonale tiltak, men setter ingen krav utover utbygging av infrastruktur. Her bør EU sette sterkere krav til medlemslandene for øke antallet ladbare biler i markedet. Inkludert at hvert enkelt land skal etablere en nasjonal innfasingsplan for ladbare kjøretøy i veitransporten.

### Minimumskrav til antall ladepunkt i medlemslandene

EUs forslag til minimumskrav for utbygging av infrastruktur er svært gledelig. Norge er ikke med på listen, men sammenliknet med andre land vil Norges mål for offentlig tilgjengelige ladepunkter innen rekkevidde. Ifølge den nasjonale ladedatabasen NOBIL hadde Norge ved utgangen av 2012 om lag 3.250 offentlig tilgjengelige ladepunkter. EUs krav vil kunne bli mellom 5-7.000 innen 2020 om man sammenlikner med lista over medlemslandene i EU.

10 % av ladepunktene skal ifølge EU være offentlig tilgjengelig. Den største utbyggingen vil derfor foregå i private hjem og bedrifter. Et krav om 5-7.000 offentlig tilgjengelige ladepunkt i Norge vil tilsvare 50-70.000 ladepunkt totalt. I de fleste tilfeller vil private elbileiere selv stå for installasjon og betaling i egen garasje eller p-plass. Men en utfordring som må tas tak i er ladepunkt i boligselskaper. Her er det opp til styret å avgjøre om beboerne får tilgang til lading, noe som har vist seg å være vanskelig i mange tilfeller.

Elbilforeningen jobber for tiden med et prosjekt som skal gi informasjon til boligselskap som ønsker å tilrettelegge for lading av elbil. For å motivere boligselskapene til å bidra til utbyggingen kan en

nasjonal støtteordning, tilsvarende den i Oslo kommune, bidra til økt utbyggingstakt. Krav til boligselskap med plikt til å tilby ladeplass for sine beboere etter behov kan også være aktuelt. Det er i boligselskap det bor flest mennesker, og elbil har høyest miljøeffekt i urbane strøk hvor lokal luftforurensing kan være et problem.

EU foreslår at det skal være minst to ladepunkt per elbil i tillegg til hurtigladdere som skal dempe såkalt «rekkeviddeangst». Om kravet om antall ladepunkter totalt kombineres med denne retningslinjen, betyr det at det skal være 25.000-35.000 ladbare biler i Norge innen 2020. Om antallet ladbare biler er flere, må antall ladepunkter økes tilsvarende. Dette er trolig en unik problemstilling for Norge som foreløpig har flere elbiler enn offentlige tilgjengelige ladepunkt.

### **Infrastruktur og tekniske standarder**

Hovedutfordringen for Norge vil være teknisk standard på ladepunktene. I dag er de aller fleste ladepunktene for normallading utstyrt med vanlig husholdningskontakt (Schuko). EU har bestemt at standard ladekontakt skal være den nye elbilkontakten (Type 2). Det betyr at alle dagens ladepunkt må oppgraderes innen utgangen av 2015. Elbilforeningen støtter oppgraderingen til den nye elbilkontakten som gir mulighet for raskere og sikrere lading, men frykter at økte kostnader vil dempe utbyggingstakten. Det er også viktig å fortsatt ivareta ladebehovet for dagens elbiler og mindre elektriske kjøretøy ved å tilby en kombinasjon av Schuko og den nye elbilkontakten på offentlig tilgjengelige ladestasjoner. Derfor har Elbilforeningen, blant annet i samarbeid med Norsk Elektroteknisk Komite, gitt en beskrivelse av neste generasjon infrastruktur for ladbare kjøretøy ([www.elbil.no/elbilfakta/teknologi/758-neste-generasjon-infrastruktur-for-ladbare-kjoretoy](http://www.elbil.no/elbilfakta/teknologi/758-neste-generasjon-infrastruktur-for-ladbare-kjoretoy)). Den tekniske løsningen gir en nødvendig oppgradering av standarden på normalladepunkt og sikkerheten ivaretas, samtidig som brukervennligheten beholdes og alle typer kjøretøy kan betjenes (også elektriske tohjulinger som vi framover forventer langt flere av).

For standardisering av hurtigladeteknologi velger EU den europeiske løsningen Combined Charging System (Combo) som framover blant annet vil komme på tyske elbiler. Den japanske løsningen CHAdeMO bør også støttes gjennom kombinerte hurtigladestasjoner for å tilby rask lading for flest mulig elbiler. Ikke ulikt bensinstasjoner som har en pumpe for bensin og en pumpe for diesel. Raskere lading gjennom type 2-kontakten vil også støttes av flere biler framover. Sistnevnte er en rimeligere og raskere ladeløsning som passer for kommersielle flåter og parkering og fullading på et par timer, f.eks. i p-hus og kjøpesentre.

### **Enkel tilgang og betaling**

Elbilforeningen støtter brukerbetaling for ladeinfrastruktur som tilbyr verdikjende tjenester. F.eks. raskere lading enn hva vi til nå normalt har hatt, sanntidsinfo om tilgjengelighet, mulighet for reservasjon m.m. Faren er at kravene til for avanserte tekniske løsninger vil gjøre ladingen så dyr at prisen kan nærme seg kostnaden for fossile drivstoff. Lavere drivstoffutgifter er en viktig brukerfordel for dem som velger elektriske kjøretøy. Den må ikke forsvinne.

Vi støtter også helhjertet EUs krav om ikke-diskriminerende tilgang til offentlig tilgjengelige ladepunkter. Dette betyr at brukerne skal gis enkel tilgang og betaling for lading uavhengig om man er kunde hos operatøren gjennom abonnementsordning e.l. Avgift eller andre hindringer skal ikke legges i veien for brukere som ikke har tidligere kundeforhold med operatøren. Lading skal være tilgjengelig med vilkår som er rettferdige, fornuftige og ikke-diskriminerende. Dette er særlig viktig for hurtiglading da denne infrastrukturen også ses som et sikkerhetsnett for å unngå «rekkeviddeangst»

og få flere til å velge elbil. Er ikke dette sikkerhetsnettet fritt tilgjengelig til en rimelig kostnad, mister det sin funksjon og det er vanskeligere å forsvare offentlige investeringer i dette.

### **Krav om fritt valg av strømleverandør**

Et annet krav fra EUs direktivforslag kan være direkte ødeleggende for videre utbygging av ladeinfrastruktur og innfasing av ladbare biler. Kravet om at alle offentlige ladestasjoner skal gi kunden mulighet til å velge strømleverandør, vil gjøre utbyggingen unødvendig dyr og komplisert. Særlig i Norge hvor det finnes over hundre store og små strømleverandører. På grunn av elbilens lave energibruk vil heller ikke volumet på elektrisitetssalget være viktig for økt konkurranse på elektrisitetmarkedet. Konkurransen mellom tilbyderne av ladetjenester omhandler i hovedsak andre forhold enn selve strømprisen. Blant annet evnen til å gjøre effektive investeringer i etablering av ladestasjon og kvaliteten og tilgjengeligheten på hele ladetjenesten. I så måte er det mer fornuftig å prise tjenesten etter tiden man lader og opptar ladeplassen heller enn for antall kWh. Her vil et mål om økt konkurranse i elektrisitetmarkedet kunne ødelegge for målet om økt andel ladbare biler. I dette tilfellet må ulike mål og virkemidler skilles.

Tilsvarende vil krav om såkalt intelligent strømmåling kunne fordyre og forsinke utbyggingen av ladeinfrastruktur i en startfase. Slik avansert teknologi må innføres gradvis, gjerne med tidsplan for innfasing for å sikre stabile rammevilkår for utbyggere og brukere. Norges elbilsuksess har blitt realisert mye fordi man har startet tidlig med gradvis utbygging basert på allerede tilgjengelig teknologi.

### **Utbygging basert på lokale behov**

EU ser på elbil som et alternativ til tradisjonelle biler i hovedsak i byer og urbane strøk på grunn av begrenset rekkevidde. Elbilforeningen er enig i at hovedfokus i startfasen bør ligge i befolkningstette områder hvor utslippsfrie biler har størst effekt og hvor markedspotensialet er størst. Høy bruksfrekvens vil også gi verdifulle brukerdatabaser for videreutvikling av markedet. Utbygging etter lokale behov vil på sikt gi et nasjonalt nett av ladeinfrastruktur.

I Norge har mange kommuner etablert offentlig ladeinfrastruktur på parkeringsarealene. Dette er et viktig bidrag for å få flere til å kjøre elektrisk. Vi ønsker at lokale myndigheter fortsetter med å elektrifisere alle p-plasser. Men dette må ikke ødelegge for private aktørers mulighet til å utvikle en forretning som bidrar til at ladeinfrastrukturen ytterligere utvikles. Derfor bør lokale myndigheter levere enkle basisløsninger for elbillading.

Gjennom forskrifter må det stilles krav til privat sektor som totalt sett er dominerende i markedet for parkering. Nettopp ved parkering har elbilistene den mest passende anledningen til å lade. Da bør tilbudet være omfattende og lett tilgjengelig. EU er i direktivutkastet inne på behovet for å innføre reguleringer som sikrer et ladetilbud på private p-plasser ved kontorer, forretningsområder, kjøpesentra o.l. Noe Norge også bør følge opp.

Det er en utfordring å få tilstrekkelig mange nok til å velge elbil slik at vi når en kritisk masse for at private aktører kan utvikle en kommersiell ladeinfrastruktur. For ikke å forhindre deres aktiviteter, er det viktig at det er disse aktørene som står for utbyggingen av infrastruktur utover basisbehov som er enkel normallading. Ulike former for raskere lading, reserverte ladeplasser og parkering i oppvarmede garasjeanlegg er eksempler på tjenester som private aktører bør stå for og ta betalt for. Da har disse mulighet til å utvikle en forretning for elbillading, akkurat slik de har hatt samme muligheten for allmenn parkering av kjøretøy.

### **Felles database for offentlig tilgjengelige ladepunkter**

Norges nasjonale ladestasjonsdatabase NOBIL, eiet av Transnova og etter avtale forvaltet av Norsk Elbilforening, kan være aktuell for EU å adoptere. Elbilforeningen jobber allerede for å eksportere databasen til andre nordiske landene.

NOBIL gir komplett informasjon om ladeinfrastrukturen i Norge. Offentlig eierskap av databasen sikrer at tilgangen på data på et ikke-diskriminerende vis er åpen for alle. Dermed kan hvem som helst utvikle tjenester som tilgjengeliggjør informasjon for elbilistene. Blant annet finner vi denne informasjonen nå på en rekke kartvisninger for nett, mobil og i elbilenes navigasjonssystem. Det offentlige tar ansvaret for å samle informasjonen, akkurat som for veidata, mens private aktører får anledning til å formidle den i konkurranse med hverandre. Dataen er standardisert og gjør det enkelt for brukerne å finne nærmest ladestasjon.

### **Norges rolle internasjonalt**

Internasjonalt framstår Norge som verdens elbilnasjon og Oslo som verdens elbilhovedstad. I antall solgte elbiler er vi i den europeiske toppen, målt mot antall innbyggere er vi suverene. Vår modell som har vist seg vellykket, kan ikke uten videre adopteres av andre. Men den kan være til inspirasjon og motivasjon for at hele Europas veitransport kan elektrifiseres. Det er vår oppgave og plikt som elbilnasjon å formidle kunnskap og gode erfaringer videre. Dette vil også være nødvendig for å sikre volum for en bilindustri som skal fortsette å investere i nullutslippsteknologi. Da er ikke Norge nok som marked. Vi håper at den norske regjeringen ser denne utfordringen, og nødvendigheten av den, og vil benytte mange anledninger til å promotere norsk elbilpolitikk slik at EU også kan lykkes med sine mål.

### **Kontaktpersoner:**

Snorre Sletvold, leder Norsk Elbilforening  
Mobil: 900 88 848, Epost: [snorre@elbil.no](mailto:snorre@elbil.no)

Petter Haugneland, kommunikasjonsleder Norsk Elbilforening  
Mobil: 982 34 699, Epost: [petter@elbil.no](mailto:petter@elbil.no)