

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Oslo, 30.05.2014
Vår ref: Morten Sandberg/ 14-14587

Deres ref:

Hørings svar fra Virke - Forslag til Nasjonal strategi og finansieringsplan for elbiler

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 14.4.2014, med tilhørende dokumenter, spesielt Transnovas Forslag til "Nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for el-biler.

Hovedorganisasjonen Virke har 18 000 medlemsvirksomheter med 230 000 ansatte. Av de 1500 virksomhetene tilordnet Virke KBS (Kiosk, bensin og service) tilhører ca 830 stasjonsnett med salg av fossilt drivstoff og andre energibærere. Mange av disse har opplegg for og kompetanse på hurtiglading av elbiler.

Forbrukerhensyn

Virkes utgangspunkt er at de sterke insentivene som politiske myndigheter har innført til fordel for elbiler samtidig innebærer ut fra alminnelige forbrukerhensyn et statlig ansvar for etablering av adekvat ladeinfrastruktur.

Vi mener det er riktig at man i henhold til forslaget satser på stasjoner med hurtigladeteknologi og ikke ladepunkter med Schuko (husholdingskontakter). Strategien bør konsentreres geografisk til de største byområdene og til hovedkorridorene i vegnettet.

Bildeling

Det legges opp til et eget finansieringsprogram hva gjelder ladetilbudet for elbildeling i byområder. Tildelinger under slike program bør ikke være automatiske, men ses i sammenheng med eksisterende hurtigladestruktur lokalt med tanke på nytte/kostnad av tiltaket og utvikling av et godt kommersielt tilbud.

Programmet bør likeledes vurderes med tanke på konkurranse/samarbeid med eksisterende bildeleordninger i bestemte boligområder. Tiltak som fremmer innslaget av teknologinøytrale bildeleordninger bør antakelig økes uavhengig av ladestruktur.

Det er en utfordring med eksisterende ladestruktur med husholdingskontakter at den leder til langtidsparkering på plasser der det er ønskelig med sirkulasjon både av hensyn til lokalområdets og ladeinfrastrukturens tilgjengelighet for andre brukere. Hurtiglading tar

Hovedorganisasjonen Virke

Besøksadresse:
Henrik Ibsens gate 90
NO 0255 Oslo
Postadresse:
P.O. Box 2900 Solli
NO-0230 Oslo
Tel +47 22 54 17 00
Fax +47 22 56 17 00
E-post
info@virke.no
Bankgiro
6030.05.18543
Org nr.
970 134 646 MVA

imidlertid også en viss tid sammenliknet med fylling av bensin og diesel. Man bør derfor unngå å lokalisering av hurtigladestasjoner i bysentrum på gateplan. Elbillading bør generelt legges til parkeringshus eller andre egnede områder.

Konkurrans hensyn

Offentlig finansiering av kommersielle ladepunkter vil kunne ha en EØS-dimensjon som forutsetter notifikasjon og godkjenning fra EFTAs overvåkingsorgans side. Vi tar det for gitt at finansiering av både kommersielle og ikke-kommersielle ladepunkter vil skje iht transparente og objektive kriterier.

Det er en utfordring å sikre at tilrettelegging av ladeinfrastrukturen skjer på en ikke-diskriminerende og ikke konkurransevridende måte. Vi kan ikke se at konkurranse hensyn er tillagt vekt eller tilstrekkelig utredet i forslaget til strategi fra Transnova.

En betydelig andel av de kommersielle selskapene som forbindes med "bensinstasjonsmarkedet" tilbyr allerede hurtiglading. Næringsgrunnlaget for el-lading alene kommer neppe kommer til å bli bærekraftig. Det er summen av ladetid, bilpleie, bevertning og toalettfasiliteter mm som vil få kundene til å velge sine prefererte ladesteder. Alt dette er allerede på plass i dagens stasjonsnett.

Mange av de kommersielle aktørene i dette markedet vurderer derfor sin framtidige rolle som tilbydere i et "energistasjons-marked" for kjøretøy. På strategisk nivå innebærer det ikke bare at de i framtida legger opp til å håndtere endringer i ladeteknologi og energikapasitet i et større elbilmarked, men også kunne betjene kjøretøy basert på andre aktuelle energibærere som hydrogen og gass i tillegg til fossile drivstoff.

"Bensinstasjonsdelen" av det nåværende og den framtidige kommersielle delen av markedet for hurtiglading er i utgangspunktet lokalisert på egnede steder hva gjelder lokaltrafikk og eksisterende trafikkmønster langs nasjonale hovedkorridorer.

Hurtiglading av elbiler, tar lenger tid enn fylling av drivstoff på konvensjonelle kjøretøy. Foreløpig er det kun et fåtall stasjoner som tilbyr lading; og da såkalt flexilading på 22 KW. Selv om legger opp til å organisere tilbudet av hurtiglading slik at det i størst mulig grad legges til tidspunkter og steder faller sammen med planlagte stans i elbilbruken, vil flexilading være mer arealkrevende enn påfylling av konvensjonelt drivstoff.

Flexilading gir for liten effekt til å få massemarkedet til å vurdere elbil som hovedbil i husholdningen. Det er først når høyeffekts ladestasjoner som lader med en effekt på minimum 80 -100 KW kommer (det er allerede en realitet hos Tesla) at vi vil få et kommersielt interessant marked. En Nissan Leaf har en effekt på 24 KW. Om den kommer innom en stasjon som tilbyr 100 KW ladeeffekt, vil det bety en ladetid på max 15 minutter. Å lade fra 20 % til 80 % kapasitet vil da kunne ta kun noen få minutter.

Det er nødvendig for at elbil skal være et meget relevant alternativ til biler med fossilt drivstoff. Uavhengig av avgiftsfordeler, gratis parkering, lavere veiavgift og lov til å kjøre i kollektivfelt, er det er til syvende og sist økonomi og bruksegenskaper som vil være avgjørende for valg av hovedbil og framkomstmiddel.

Derfor tror vi det er viktig å sette spørsmålstegn ved en strategi som sier vi bør investere i flexiladere like mye som høyeffektsladere. Flexiladere har kanskje sin plass i parkeringshus. Man bør imidlertid huske at KW effekten på framtidens el-biler vil øke betraktelig. Det er viktig å ta høyde for en slik utvikling.

Det er et åpent spørsmål om Plan- og bygningslovens bestemmelser tar tilstrekkelig høyde for økte areal-behov og overføringskapasitet til knyttet til elbillading.

Det har imidlertid vært kontakt mellom Transnova og representanter for energibransjen og representanter for utsalgssteder for bensin-, annen energi og tilhørende tjenestevirksomhet. Vi legger derfor til grunn at mange av våre foreløpige vurderinger som presentert ovenfor som tilsier at stasjonsleddet markedet generelt har gode forutsetninger for mer omfattende hurtigladevirksomhet i noen grad er kjent og forstått av Transnova.

Det er uklart om eventuelle variasjoner i kommunenes overføringskapasitet i lokalnettet kan skape problemer. Strategien bør gi rom for finansiering av eventuelle tiltak i lokalnettet slik at energi/bensinstasjoner på egnede lokasjoner hva gjelder kjøremønster, servicetilbud og annen virksomhet ikke faller ut av strategien.

Lokal overføringskapasitet er en av flere forutsetninger for konkurransemessig likebehandling mellom virksomheter i forskjellige kommuner, mellom ulike kjeder og energiselskaper og mellom ulike handels- og servicelokasjoner.

Markedsutvikling og kapasitetsbehov.

I dokumentet vurderes forslaget til strategi opp mot et antatt forsyningsbehov til 200 000 elbiler og ladbare hybrider for å nå et 85 grams mål for CO2 utslipp per kilometer. Transnova ser for seg en elbilpark i størrelsesorden 125 000 i 2020.

Det er et politisk faktum at man ønsker å beholde dagens insentiver for el-biler innenfor et samlet volum på 50 000 elbiler, før de eventuelt endres.

Moderne elbiler er like plasskrevende både på vei og i parkeringssammenheng som andre biler. Det betyr at moderne elbiler medvirker til de samme typer kapasitets- og køproblemer ved arbeidsreiser som andre biltyper. Økningen i antallet elbiler er allerede i dag en utfordring for kollektivtrafikkens framkommelighet i kollektivfelt på viktige strekninger.

I forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett ble det lagt fram tall for provenyrtap i størrelsesorden 3 mrd kroner knyttet til elbilenes avgiftsfritak. Det er prinsipielle utfordringer knyttet til det faktum at elbiler ikke betaler veibruksavgift gjennom drivstoffet på samme måte som andre kjøretøy, men belaster veisystemet like mye som andre kjøretøy. Veibrukskomponenten i drivstoffavgiftene på bensin og diesel, er hhv mer enn fem og seks ganger så høy som CO2 komponenten.

Det gjenstår å se hvilke endringer i insentivsystemene i elbilpolitikken som vil komme, hvilke elementer som vil videreføres og hvor konkurransedyktige elbilene vil være i et mer modent og mer energinøytralt system. På den bakgrunn er vi også skeptisk til en ukritisk utrulling av et stort antall ladestasjoner.

Vennlig hilsen

Hovedorganisasjonen Virke

Torstein Schroeder
Direktør Virke KBS

Morten Sandberg
Seniorrådgiver