



Klima- og miljødepartementet

Oslo, 13. mars 2020

Innspill til ny fireårig avtale mellom Klima- og miljødepartementet og Enova

Med dette notatet oversender Norges Automobil-Forbund (NAF) vårt innspill til den kommende avtalen mellom Klima- og miljødepartementet (KLD) og Enova for årene 2021-2024.

Det er et politisk mål at alle nye biler som selges i 2025 er nullutslippsbiler. Veksten i antall elbiler er stor. Ved utgangen av 2019 fantes det om lag 250 000 elbiler i Norge, eller snaut 10 prosent av bilparken. I 2020 vil det bli solgt om lag 80 000 elbiler. I 2025 vil andelen være rundt 36 prosent, om de høyeste prognosene slår til¹.

De store ladeoperatørene oppgir at det i 2019 ble satt opp under 400 nye hurtigladepunkter, til en samlet ladekapasitet på om lag 40 000 kW². Det er 30 000 kW lavere enn det som trengs for å få ladeinfrastrukturen opp på en akseptabel standard³ slik vi i NAF ser det. I årene framover er det en forholdsvis stor andel av bilkjøpere som ikke kan lade hjemme som skal over på elektrisk. Derfor vil behovet for ladere vokse raskere enn antall biler.

TØIs 360 graders analyse av potensialet for nullutslippskjøretøy viser at «målet for personbiler er mest krevende å nå. De største teknologiske og praktiske utfordringene vil fortsatt være rekkevidde, lade-hastighet og ladeinfrastruktur. En omfattende utbygging av ladeinfrastruktur, som i enkelte områder ikke vil kunne bli lønnsom på grunn av stor variabilitet i behovene gjennom året, er nødvendig».

Det er tre ting som NAF mener bør være på plass i den neste avtalen med Enova:

Samle ansvaret for tilstrekkelig utbygd ladeinfrastruktur

Vi har i dag et politisk mål for salg av elektriske biler, men det skal være opp til markedet å bestemme hva som er et riktig antall og hastighet på hurtiglading. Markedet er imidlertid langt unna å ta det ansvaret. NAF har beregnet at det må bygges rundt 5 000 nye hurtigladere fram mot 2025, og effekten må raskest mulig opp på 150 kW som standard, og økes til 350 kW om et par-tre år. Hvis vi skal få dette til, må det offentlige på banen med sterkere løsninger enn til nå. NAF forventer at dette reflekteres i den kommende avtalen mellom Klima- og miljødepartementet og Enova.

Ansvaret for utlysning av offentlig støtte til utbygging av ladeinfrastruktur for elbil har ligget hos Enova. Hvis dette ansvaret skal ligge hos Enova også i neste fireårsavtale må Enova få ansvar for at det samlede ladenettverket i Norge holder tritt med utviklingen i elbilparken, både i antall og styrke.

¹ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43853>

² <https://www.transportlogistikk.no/naf-krever-storre-fart-pa-ladeutbyggingen-i-2020/>

³ Se NAFs ladeplan, <https://www.naf.no/elbil/fakta-om-elbil/sju-forslag-til-ladeplan-fra-naf/>



Statsforetaket må gi oppdateringer på tilstanden i lademarkedet og foreslå tiltak for å komme i balanse og møte utviklingen.

Stimulere til flere destinasjonsladere og ladehubber

Det har lenge vært en distriktsprofil på Enovas ladeprogram. Enova bør i økende grad også bidra til at det blir flere store ladehubber enn i dag. Ladehubber gir større sjanser for at man finner en ledig lader på steder med stor trafikk, mange biler og høy pågang. Ladehubbene bør lokaliseres til de stedene hvor årsdøgnstrafikken og elbilparken tilsier det, for eksempel i, utenfor og mellom de største byene.

Destinasjonsladere bør bli mer utbredt. I dag må man stoppe for å lade. Destinasjonsladere vil avlaste hurtigladenettverket og er en smart måte å lade på, fordi du kan lade når du stopper - framfor å stoppe for å lade.

Krav til mer forbrukervennlig lading

Det grønne skiftet forutsetter at man får med seg folk på omstilling. Men i dag møter man som forbruker ladekø, ladere som ikke virker, uanstendig prising, prismodeller som ikke er sammenliknbare, mangelfull skilting til ladingen og en jungel av ulike apper og betalingsløsninger å navigere i. I tillegg til å legge til rette for økt utbygging, bør Enova sørge for at det settes krav til oppetid, bedre skilting og priser som er enkle å sammenlikne. NAF mener det mest rettferdige er å prise per kilowatttime.

Vennlig hilsen

Thor Egil Braadland

Seniorrådgiver Politikk

Kathinka Thilert

Rådgiver Politikk