



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Norsk elbilforenings høringssvar til grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Vi viser til utlyst høring på departementets nettside til fagetatenes grunnlagsdokument til NTP 2018-2029. Norsk elbilforening takker for muligheten til å komme med våre innspill, og takker departementet for møtet i forkant av høringsfristen.

Norsk elbilforening er en medlemsorganisasjon med formål å fremme elektrisk mobilitet med energieffektive kjøretøy drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Vi har 35.000 medlemmer over hele landet.

Hovedinnspill:

- Elbilfordelene må beholdes fram til elbilen kan være konkurransedyktig uten.
- Det må planlegges for et robust, effektivt og tilstrekkelig utbygget ladenettverk.
- Dette tilsier at det må etableres ett offentlig ladepunkt per 10. elbil, og ett hurtiglادepunkt per 100. elbil. Det betyr 5000 nye ladepunkter årlig fram mot 2020.
- Det må avklares hvem som har det overordnede ansvaret for utbygging av ladeinfrastrukturen og lages regionale planer for utbygging av ladeinfrastrukturen.
- Det må settes av penger til støtte til utbygging av hurtigladeinfrastruktur, herunder å øke kapasiteten i strømmettet, ved eksisterende veier.
- Ved oppgradering og bygging av nye veier må det planlegges og finansieres for ladeinfrastruktur.

Innledning:

Innledningsvis vil vi gi honnør til fagetatene for offensive mål om halvering av utslippene fra transportsektoren innen 2030, og vi registrerer at Stortinget allerede i stor grad har sluttet seg til dette. Etatene har også lagt opp til at etter 2025 skal alle nye biler som selges være nullutslippsbiler. Det slutter vi oss til, og mener er fullt mulig å oppnå. Alle de største bilfabrikantene planlegger nye modeller med over 30 mils rekkevidde, og det kommer flere nye modeller allerede fra høsten 2016. Som eksempel kan Opel Ampera-e, BMW i3 og nye Nissan Leaf nevnes. I følge en rapport fra Bloomberg¹ falt batteriprisene med 35 prosent bare i 2015. Den teknologiske utviklingen er med andre ord rivende.

Norge går mot en storskala elektrifisering av transportsektoren. Dette må det legges planer for og bygges infrastruktur rundt. Det viktigste grepet for å redusere utslippene drastisk er økt innfasing av

¹ Se <http://www.bloomberg.com/features/2016-ev-oil-crisis/>

nullutslippsbiler. Norsk elbilforening deler fagetatenes vurdering om at nullutslippsbiler, som elbilen, er det viktigste klimatiltaket i transportsektoren. Det slås videre fast i dokumentet at elbiler skal være konkurransedyktige i pris, og at de skal være billigere i bruk enn bensin- og dieselmotorer.

Norsk elbilforening vil understreke at dersom de målene etatene har skissert skal bli virkelighet forutsetter det en videreføring og styrking av dagens elbilpolitikk. Insentivene som i dag er på plass for elbiler må videreføres til elbilen er konkurransedyktig uten. Erfaringen etter at Danmark innførte 20 prosent av vanlig kjøpsavgift på elbiler fra 2016, viser hvor sårbart elbilmarkedet er for bare små endringer, og vi ser at salget i Danmark har kollapset. I 2015 var Danmark oppe på et nybilsalg av elbiler som tilsvarte 2,2 prosent av totalsalget. Hittil i år er elbilandelen på ca 0,2 prosent. Vi ser også at salget i Norge har gått ned med 16,2 prosent så langt i år. Markedsandelen i 2016 var 17,1 prosent, hittil i 2016 er den 14,9 prosent. Vi vil sterkt advare mot å svekke incentivene i Norge, som for eksempel å innføre bompengebetaling og betaling for elbil på riksvegferger nå.

For at elektrifiseringen av transportsektoren skal være mulig å gjennomføre i det tidsperspektivet som fagetatene legger opp til, er det helt avgjørende at det må lages mål og planer for hvordan disse skal oppnås. Instansene som jobber med å planlegge samferdsel må samarbeide med de instansene som jobber innenfor kraftsektoren. Når nye veier og oppgradering av eksisterende veier planlegges, må utbyggingen av ladeinfrastruktur være en del av utbyggingen. Det gjelder også innenfor bygg, hvor det må innføres lademuligheter i borettslag og sameier. Ved en storskala elektrifisering er det mye mer som må ses i sammenheng enn hva man har gjort tidligere. Alt dette kan ikke løses i NTP, men de ulike plandokumentene må ta dette opp og sette mål og foreslå tiltak, og samhandle for at Norge skal nå målene om utslippskutt. NTP bør brukes som et verktøy for å få til en helhetlig planlegging av storskala ladenettverk. For å få til dette så er det mange problemstillinger som må vurderes nærmere, som ansvarsdeling, finansiering, effekttariff og anleggsbidrag.

Om elbilfordelene:

Fagetatenes grunnlagsdokument slår fast at elbiler må være konkurransedyktige i pris, og at de skal være billigere i bruk enn bensin- og dieselmotorer. Det betyr at avgiftsdifferensiering (kjøpsfordelene) for kjøretøy må videreføres. De andre fordelene (bruksfordelene) som parkering, bom-fritak, kjøprising og gratis riksvegferger må beholdes inntil elbilen er konkurransedyktig uten.

Grunnlagsdokumentet tar til orde for at flere av bruksfordelene bør avvikles. Dette er vi uenig i. Det er viktig at det ikke skapes mer usikkerhet i markedet om elbilens fordeler i den innfasingsperioden Norge nå er i.

Allerede ser vi at det innføres betaling for elbiler i bomringen i den nye Oslopakke 3. Elbiler skal betale allerede fra 2018, og fra 2020 betaler elbilene mer enn 50 prosent av det bensin- og dieselmotorer skal betale. Vi vil igjen advare mot slike grep. Vi er enig i at det på sikt må innføres betaling også for elbiler, men mener at det er alt for tidlig nå. Markedet er fortsatt sårbart for denne typen endringer i incentivene. Dersom man på sikt skal innføre bompenger, må betalingen aldri overstige 50 prosent av beløpet bensin- eller dieselmotorer skal betale.

Grunnlagsdokumentet slår også fast at der hvor det er mangel på vegkapasitet eller arealer (kø, parkering) skal nullutslippskjøretøy prioriteres, og at tilgang til kollektivfelt for el- og hydrogenkjøretøyer opprettholdes der kollektivtrafikken ikke hindres vesentlig. Det er også mulig å innføre samkjøringsordninger slik som det er gjort i Oslo-området i rushtrafikken, der man kun får tilgang med el- eller hydrogenbil dersom det er to eller flere i biler. Dette støtter vi.

Små endringer kan dra teppet under hele den elbilrevolusjonen Norge er en drivkraft i. Det allerede nevnte eksemplet fra Danmark viser dette tydelig. Fortsatt er bare 3 prosent av personbilene i Norge

en elbil. Norsk elbilforening gjennomfører årlig undersøkelsen Elbilisten. I Elbilisten 2016 svarer 66 prosent av dagens elbileiere at gratis bomplassering er en av grunnene til at de valgte elbil. Hele 48 prosent oppgir at de ikke ville ha valgt elbil i dag uten gratis bomplassering som elbilfordel.

Elbilfordelene er viktig fordi forbrukerne fortsatt er usikre på elbilteknologien. Nedgangen i salgstall viser at elbilen fortsatt ikke er konkurransedyktig. Insentivene er ment for å gi kjøperen en dytt for å kjøpe en elbil framfor en fossilt drevet bil. Det kreves fortsatt ganske mye av forbrukeren med tanke på planlegging av kjøring, ladekø, utfordringer ved kaldt vær og så videre. Når teknologien har kommet dit at elbilene har mye bedre rekkevidde enn i dag og ladeinfrastrukturen er bygd godt ut, kan man vurdere å starte en nedtrapping. Men salgstallene viser at vi definitivt ikke har kommet dit ennå.

Antall ladepunkter og dimensjonering av infrastruktur:

Transportplanen understreker at det er viktig å komme i gang med en storstilt utbygging av ladeinfrastruktur snarest for å halvere utslippene innen 2030. Norsk elbilforening mener det er svært viktig at utbyggingen av ladestasjoner ligger i forkant av salget, slik at de som vurderer å kjøpe elbil ikke trenger å bekymre seg for hvorvidt de får ladet når de skal kjøre litt lengre avstander enn til og fra jobb. Dagens Enova-satsing på ladeinfrastruktur, hvor de bygges ut hurtigladeestasjoner hver 50. kilometer langs hovedveinettet, er en god start, men er langt ifra å være tilstrekkelig for en storskala elektrifisering av vegtransporten. Elbilforeningen mener at EUs Clean Power for Transport-direktivs anbefalinger om ett offentlig ladepunkt per 10. elbil er en god og riktig målsetting. I tillegg bør det bygges ut minst ett hurtigladepunkt per 100. elbil. For å nå målene må det bygges ut 5000 nye offentlige ladepunkter årlig fram mot 2020. I dag er det omtrent 6800 ladepunkter, og så langt i 2016 er det bygd ut omtrent 600 ladepunkter. Vi nevner også at omtrent 4800 av dagens punkter er Schuko-kontakter (husholdningskontakt), som bør oppgraderes til den nye standarden for ladestasjoner, den såkalte Type 2-kontakten. Vi er altså langt unna målet.

Særlig viktig er det for bilister i distriktene at det bygges ut hurtiglading. I de mest distriktspregede fylkene som Sogn og Fjordane og Finnmark er ladeinfrastrukturen så dårlig at elbil kun eigner seg til lokalkjøring. Dersom elbilen skal utkonkurrere fossilt drevne biler, må bilistene være trygge på at de får ladet når de har behov for det. Dagens Enova-utbygging løser bare en liten del av denne utfordringen.

I forbindelse med vegprosjekter blir det i dag planlagt for anlegg som leverer motordrivstoff. Det må nå startes planlegging for energistasjoner som leverer både fossilt drivstoff og strøm til elbiler.

Teknologiutviklingen knyttet til elbil går raskt. Både batteriene og ladeteknologien er i stadig utvikling, og om et par år kan man se for seg effekter på over 150 kW per hurtiglader, og opp mot 350 kW på noe lengre sikt (mot dagens 50 kW). Sammen med en betydelig økning i antall elbiler vil dette stille helt andre krav til lade- og strømnettet enn det vi ser i dag. I forbindelse med NTP bør det planlegges for hvordan et slikt storskala ladenettverk kan se ut, og hvordan man skal bygge det ut.

Det er et stort behov for å planlegge for lademuligheter for taxi og næringstransport. Disse har også høyere betalingsvilje, større behov for hurtiglading og ingen toleranse for ladekø.

Avklaring av det overordnede ansvaret for utbygging av ladeinfrastruktur:

Det må avklares hvem som skal ha ansvaret for planlegging av utbygging av ladeinfrastrukturen. Enova har foreløpig kun tatt ansvar for hurtigladepunkt i korridorer mellom byene, men dette er bare en del av en helhetlig ladeinfrastruktur. Behovet er allerede svært stort i byer og tettbygde strøk. Vi må med andre ord ha et helhetlig system for hvem som skal gjøre hva. En mulighet er at Enova skal

ha ansvaret for hovedvegnettet/ nasjonale transportkorridorer, mens en annen instans som Statens vegvesens regionskontorer, fylkeskommunene eller kommunene kan ha ansvaret i byer og tettsteder. Det må være et krav at det lages regionale planer for utbygging av ladeinfrastruktur. Det er eksempler i dag hvor fylker og kraftselskaper jobber sammen for å finne ut av dette.

Støtte til utbygging av ladeinfrastruktur:

Norsk elbilforening mener det er en samfunnsoppgave å sørge for at utbyggingen av ladeinfrastruktur ligger i forkant av salget av elbiler og er en driver for elektrifisering av transportsektoren. Det er gode samfunnsøkonomiske argumenter for at denne utbyggingen bør subsidieres når målet er å skifte fra en teknologi til en annen.

For å sikre god nok utbygging i byer og tettsteder må det settes av nok midler til den instans som har ansvaret (for eksempel Statens vegvesens regionskontorer, fylkeskommunene eller kommunene) slik at de har mulighet til å nå målene og sørge for en god nok utbygging av både normal- og hurtiglading. Staten bør ta grep ved å instruere nettselskapene til å tilpasse seg en ny type kunder og et nytt marked som har høy effekt, men lavt forbruk. Samtidig må bransjen bidra ved for eksempel å installere stasjonære batteripakker slik at effekttopper kan unngås. Uavhengig av hvem som gjør jobben med å sette opp hurtigladepunkter, vil det være behov for offentlig støtte. Det må settes av en pott til utvikling av nettet, slik at dette ikke blir en barriere for elektrifisering av transportsektoren.

Med vennlig hilsen

Christina Bu
generalsekretær

Morten Edvardsen
politisk seniorrådgiver