

postmottak@sd.dep.no

Deres dato: 14.4.2014

Deres ref.: 13/1689

Vår ref.: 313/ITW/EB

Vår dato: 2.6.2014

Innspill til Transnovas forslag til nasjonal strategi og finansieringsplan for infrastruktur for elbiler

NPs prinsipielle utgangspunkt

Norsk Petroleumsinstitutt (NP) er positiv til at bransjen bidrar med løsninger som kan redusere utslippene i forbindelse med bilbruk. Vi konstaterer at myndighetenes incentiver for å øke utbredelsen av el-biler i Norge har resultert i en sterk salgsøkning for helelektriske biler de siste årene. I den forbindelse er det velkomment at det tas initiativ til å utrede en best mulig infrastruktur for el-biler slik Transnovas rapport legger opp til.

Transnova skriver innledningsvis i sitt forslag til nasjonal strategi at det er viktig for salget av elbiler "at flest mulig av dagens incentiver for kjøp og bruk av elbiler opprettholdes." NP mener at det i en introduksjonsfase er fornuftig å gi incentiver og ulike støtteordninger for å få ny teknologi inn på markedet, og vi ser behovet for å støtte oppbygging av nødvendig infrastruktur.

Vårt prinsipielle utgangspunkt er imidlertid at offentlige støtteordninger bør være teknologinøytrale og avvikes etter hvert som teknologien blir tilstrekkelig moden. Støtteordningene bør også være bransjenøytrale slik at støtte avgjøres på bakgrunn av den enkelte investerings egnethet, og ikke i hvilken bransje den foretas. Videre mener vi at kost-nytte vurderinger må legges til grunn.

Flere bensinstasjoner har i tillegg til omsetning av fossile drivstoff, bygd opp infrastruktur for alternative drivstoff som biodrivstoff og LPG. På sikt vil stasjonene også kunne tilby andre drivstoff som biogass og hydrogen. I det videre arbeidet med overgang til fornybart mener NP det derfor er viktig å sørge for at de alternative energikildene likebehandles. NP registrerer at EU i forbindelse med behandlingen av direktivet om krav til infrastruktur for alternative drivstoff er opptatt teknologinøytralitet, og NP støtter denne tilnærmingen.

Etter vår vurdering er det videre viktig at investeringer i infrastruktur blir foretatt hvor de gir størst effekt. Vi mener det derfor er viktigst først å bygge ut ladepunkter i større byområder hvor de kan benyttes av flåter av kjøretøy. Da så vel strøm som gass har lave lokale utslipp, vil et slikt tiltak gi bedre miljøeffekt sammenlignet med å spre investeringene jevnt over hele landet. Vi støtter derfor Transnova som legger opp til en primær satsning i byområder fram mot 2017.

Når byområdene er dekket, er det naturlig å utvide infrastrukturen slik at en også etterhvert dekker områder utenfor de større byene. Vi registrerer at Transnova satser på å bygge ut infrastruktur i såkalte ladekorridorer. Det er imidlertid noe uklart for oss om dette er for å gjøre det mulig å kjøre med elbil fra en del av landet til en annen, eller om det primært er snakk om å dekke lokal etterspørsel. Vi vil anta at utformingen av nettet med ladestasjoner vil være forskjellig i de to tilfellene. Markedet langs korridorene er derfor mer usikkert, og det er positivt at Transnova ikke har noen prinsipiell begrensning i prosentsats og støttesum for ladestasjoner langs korridorene. Etter vår vurdering er det naturlig at det gis mer støtte, desto mer usikkert markedet er.

Infrastruktur for elbiler på stasjonene

NP samler årlig inn bensinstasjonsstatistikk, og per 31. desember 2013 var det totalt 1.602 bensinstasjoner i Norge. For å være tilstede der folk bor og ferdes har selskapene funnet gode lokasjoner for sine stasjoner, både i byer og i distriktene. Når det gjelder mulighetene for å bygge ut infrastruktur for elbiler på stasjonene, er det imidlertid noen generelle utfordringer som vi ønsker å synliggjøre.

Det er foreløpig usikkert om en kan unngå at "lademarkedet" i overskuelig fremtid vil domineres av gratislading hjemme, på hytta, på jobb eller andre naturlige parkeringspunkter som f.eks. kjøpesentra i byer og tettsteder og spisesteder langs veiene. Bensinstasjonene er ikke nødvendigvis noe naturlig parkeringspunkt. Arealet for oppstilling av biler til lading er dessuten begrenset på noen stasjoner. Kundenes opphold på en bensinstasjon er vanligvis vesentlig kortere enn tiden det tar å hurtiglade en el-bil. Selv om bensinstasjonene har god spredning og god beliggenhet i forhold til bilistmarkedet, er det meget usikkert om ladepunkter på bensinstasjonene vil generere stor nok trafikk for lønnsom drift.

For bensinstasjoner i de såkalte ladekorridorene hvor det er stor trafikk i forbindelse med helgetrafikk, vil det lett kunne oppstå kø på grunn av "lang" ladetid samtidig som mange vil ønske lading på samme tidspunkter (utfart og hjemfart). Utenom disse trafikktoppene vil etterspørselen etter lading kunne være minimal.

Når det gjelder hva det enkelte selskap velger å gjøre, vil NP her presisere at dette utgjør konkurransesensitiv informasjon og er ikke gjenstand for vår vurdering.

Viktige forutsetninger

Det er per i dag utplassert noen få ladepunkter på enkelte stasjoner, men innspillene NP har fått, tyder på at ladestasjonene ikke er økonomisk lønnsomme. NP vil derfor understreke at dersom stasjonene skal være interessert i å etablere slik infrastruktur, må det være mulig å drifte ladestasjonene på kommersiell basis. Vi er derfor glad for at Transnova skriver i forslaget punkt 4.3 at det er et vilkår for å få støtte at tilbyderne skal ta betalt for ladetjenesten. Selv om dette kommer på plass, er det fremdeles en stor utfordring at mange offentlige og private aktører allerede tilbyr gratis ladestrøm. NP mener det ikke er realistisk å få til et kommersielt marked for lading før de fleste ordningene med gratis lading er avviklet.

For de kommersielle aktørene er det viktig med stabile og langsiktige rammebetingelser. I sin framskriving forutsetter Transnova at dagens støtteordninger for elbil videreføres. Etter 2017 er det imidlertid uklart hva regjeringen ønsker å gjøre, og dette skaper usikkerhet med hensyn til den videre utviklingen av elbilmarkedet. Den store usikkerheten tilsier at dersom kommersielle aktører skal inn i dette markedet, må støtten være høy.

I tillegg til kostnader knyttet til fundament, lader og drift, er det få stasjoner som har tilstrekkelig strømtilgang. Det må derfor påregnes investeringer for å sikre tilgang til mer strøm på stasjonene. Vi er usikre om det er tatt hensyn til dette i tabell 6 i forslaget punkt 3.3 der kostnadene skisseres.

Mulighet for unntak

I forslaget punkt 4.13 fremgår det at alle ladestasjonene må ha minst to ladepunkter for å kunne håndtere stor trafikk og redusere konsekvensene ved tekniske feil. NP har fått innspill om at dette på grunn av kostnader kan virke begrensende. Vi vil derfor anmode om at mulighetene for et unntak vurderes nærmere. Det vil øke sannsynligheten for at noen bensinstasjoner "tester" ut markedet for å få mer erfaring før en evt. går til større investeringer.

Helhetlig gjennomgang

NP er innforstått med at det foreliggende forslaget utgjør en begrenset del av de tiltakene som skal bidra til å redusere utslippene av CO₂ fra transportsektoren. Vi vil likevel benytte anledningen til å understreke at det er et behov for en samlet gjennomgang av virkemiddelapparatet for å kunne sikre at samfunnets ressurser brukes slik at det oppnås mest samfunnsøkonomisk nytte. Vi ser derfor fram til gjennomgangen av bilavgiftene som Regjeringen har varslet. Videre er det viktig at en ser bredere på problemstillingen enn bare CO₂. Transportpolitikken bør også bidra til å redusere andre samfunnsøkonomiske kostnader som lokal luftforurensing, kø og ulykker.

Oppsummering

Det er en forutsetning at ladestasjoner kan drives lønnsomt. Dette forutsetter igjen at dagens nett med gratis ladestrøm konverteres til ladestasjoner der en må betale for ladingen. Det er videre en forutsetning at støtte til oppbygging av ladestasjoner er tilstrekkelig, gitt den store usikkerheten i markedet. Rent prinsipielt vil vi påpeke at støtteordninger bør utformes teknologinøytralt og avvikles gradvis ettersom teknologien blir mer moden. NP presiserer at selskapenes vurderinger og strategier vedrørende investeringer i ladepunkter på bensinstasjoner vil kunne være ulike og at informasjon om selskapenes strategier vil utgjøre konkurransesensitiv informasjon.

Med vennlig hilsen
Norsk Petroleumsinstitutt



Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Fagsjef

