



Norsk **elbil**forening

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

27. sep. 2019

Høring - rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Norsk elbilforening takker for muligheten til å gi høringssvar på rapporten fra ekspertutvalget som har sett på teknologi og fremtidens transportinfrastruktur. Elbilforeningen representerer over 75 000 elbiler i Norge, og vår visjon er en elektrisk framtid med miljøvennlige reiser for alle.

Denne rapporten skal inngå som del av det faglige grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033, og utvalget har hatt i mandat å fremme forslag om hvordan samfunnet skal kunne håndtere planleggingen av fremtidens infrastruktur, gitt den teknologiske utviklingen i sektoren.

Omleggingen til nullutslippsbiler krever mer enn hva markedet alene kan klare å løse. Norske myndigheter har et mål om at det fra 2025 kun skal selges nullutslippsbiler i Norge. Det innebærer at vi skal gå fra dagens elbilpark på ca. 240 000 biler, til 1,2 millioner elbiler – i løpet av 6 år. Med andre ord skal det komme i snitt 150 000 nye elbiler på veiene hvert år. For å ikke sakke akterut på antallet elbiler per hurtiglader, må det bygges minst 1000 nye hurtiglader pr år. Det er viktig for at vi ikke skal få enda større køproblemer ved hurtigladerne enn det vi har i dag.

I regjeringsplattformen står det at regjeringens mål er at Norge skal halvere utslippene fra transport innen 2030. Dersom det skal være mulig å nå disse målene, kreves det planlegging og politisk handlekraft på ulike felt, særlig når det gjelder infrastruktur for lading. Ulike offentlige instanser må jobbe sammen på en annen måte enn før. Ekspertutvalgets rapport oppsummerer dagens virkemidler.

Vi vil i det følgende ta for oss de ulike kapitlene der vi har kommentarer:

3.2 Elektrifisering og andre nullutslippsløsninger i transport

Det er riktig, som utvalget peker på, at den norske elbilpolitikken har virket. Ingen land har klart å få fart på salget av elbiler uten økonomiske virkemidler som kjøpsavgifter og bruksmessige fordeler. Dette har gjort at elbiler kan konkurrere i pris mot biler med forbrenningsmotor. Det er likevel viktig å understreke at selv om vi har høye salgstall for elbiler i Norge, består den norske personbilparken fortsatt av 92 prosent biler med forbrenningsmotor. Kun 8 prosent av bilene på norske veier er nullutslippsbiler. Det vil

komme biler framover med noe større rekkevidde, men produksjonskostnadene for elbiler har ennå ikke gått ned så mye at det vil være forsvarlig å innfase avgifter ennå.

Hurtigere hurtiglading ligger heller ikke rett rundt hjørnet for det store segmentet av elbiler som allerede er på veien eller de som er på vei inn i markedet, og det er heller ikke slik at lengre rekkevidde reduserer behovet for storstilt utbygging av hurtigladeinfrastruktur – heller tvert imot. I spørreundersøkelsen Elbilisten 2019 ser vi at andelen som oppgir at de hurtiglader månedlig eller ukentlig er 27 % høyere blant de som har elbil med lang rekkevidde, enn de som har elbil med kortere rekkevidde. I disse tallene er eiere med Tesla holdt utenfor, ettersom de i stor grad har hatt tilgang til gratis superlading på Tesla sine egne stasjoner. Om man inkluderer teslaeiere vil snittet vil andelen for de som har biler med lang rekkevidde og hurtiglader jevnlig bli enda høyere.

4.5 Rask teknologisk endring skaper nye infrastrukturbehov og nye kunnskapsbehov

Elbilforeningen støtter utvalgets anbefaling om at overgangen til utslippsfri transport må avspeiles i planleggingen av kraftnettet – men også planleggingen av veiene. Derfor må Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Statnett og Statens vegvesen samarbeide om plassering av nye, store ladeparker. Nasjonal transportplan må også ta opp i seg behovet for større ladeparker hver 150. kilometer langs hovedvegnettet, og sammen med NVE og Statnett må Statens vegvesen sørge for at disse blir plassert i områder der det er nok kapasitet i strømmettet, og der det er hensiktsmessig å bygge ut mer kapasitet. Slike store ladeparker må ha minst 50 lynladere (150 kW effekt og oppover). I dag opplever 64 % av dagens elbilister kø av og til eller oftere når de hurtiglader. Særlig utfartsstrekninger og knutepunkt er utsatt. 49 % opplever at hurtigladeren ikke virker av og til eller oftere. Store ladeparker vil bidra til å redusere "ladeangst" ved at ladekøene går fortere og at det finnes fungerende ladepunkt. Investeringene i ladeparker må for det meste komme fra kommersielle aktører, men strømforsyning og -nett er fortsatt et offentlig anliggende. Det samme gjelder arealplanlegging. Derfor mener vi det er avgjørende at det kommer på plass en grundig analyse av behov, utfordringer og plassering av ansvar i dette arbeidet. Disse innspillene kom Elbilforeningen også med i forbindelse med infrastrukturplanen for alternative drivstoff, hvor innspillene våre på dette dessverre ikke ble hensyntatt.

Elektrifisering av transportsektoren krever ikke bare at underliggende etater samhandler mer, men også ulike departementer. Det er Samferdselsdepartementet som har ansvaret for utbygging av vei, men det er Olje- og energidepartementet som har ansvaret for strømforsyningen og nett-politikken.

I dag er utformingen av nettariffene et hinder for elektrifisering av transporten i hele landet. Den største utfordringen når det gjelder hurtigladestasjoner i dag er innretningen av effekttariffer, som er utformet i en tid da hurtigladestasjonetablering ikke var en aktuell problemstilling. Høye kostnader gjennom betaling av nettariff, hindrer spesielt etablering av hurtigladestasjoner i områder med mindre trafikk. Vi ser at ladestasjoner som ligger i mindre sentrale områder eller områder der lading stort sett benyttes til helgebruk, i mange tilfeller ikke vil være lønnsomme. Siden hensikten med hurtigladere er å tilby mye effekt på kort tid,

vil hurtiglādere vanligvis få relativt høy effekttariff, og stasjoner som brukes lite kan få like høy effekttariff som stasjoner som brukes mye (gitt like mange hurtiglādere på stasjonene). Dette gjør at den faste kostnaden må fordeles på en forholdsvis mye lavere inntekt enn stasjonene med mye besøk. For å redusere behovet for offentlig støtte til ladeinfrastruktur, må rammevilkårene til ladeoperatørene endres, herunder spesielt innretningen av effekttariffen.

Effekttariffen må ikke bli et hinder for overgang til elbil i mindre sentrale strøk. En mulig endring i dagens system er å innføre et bunnfradrag for hurtiglādere med mindre enn et gitt strømforbruk i året (f.eks. 5000 kWh/mnd). Selv med et nytt tariffsystem på plass, vil det være områder i Norge hvor det ikke er kommersielt lønnsomt å sette opp ladestasjoner på lang tid. Norge har en spredt befolkning, og vi har fortsatt offentlig støtte til servicestasjoner i mindre sentrale strøk (gjennom Merkur-programmet). Enova (eller en annen offentlig myndighet) må ved behov gi driftsstøtte til hurtiglādestasjoner i de mindre sentrale delene av landene, selv i et modent elbilmarked.

På vegne av Norsk elbilforening,

Erik Lorentzen
Leder, fag og rådgivning

Morten Edvardsen
Politisk seniorrådgiver