

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Deres dato: 01.03.22
Deres ref.:
Vår ref.: 28.06/BKS
Vår dato: 02.05.22

Innspill til nasjonal ladestrategi

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi. Våre medlemmer er godt i gang med å bygge ut ladetilbud på sine stasjoner i store deler av landet. Landets energistasjoner er strategisk plassert med godt trafikkgrunnlag, og vi mener det er av stor samfunnsøkonomisk betydning at de eksisterende stasjonene benyttes til utbygging av ladeinfrastruktur.

Kunnskapsgrunnlaget for nasjonal ladestrategi utarbeidet av Miljødirektoratet og Statens Vegvesen peker på mange av de samme utfordringene som bransjen har spilt inn i forkant med hensyn til barrierer for tilstrekkelig ladeinfrastruktur. Drivkraft Norge viser for øvrig til Grønt landtransportprogramms høringsinnspill på utfordringer knyttet til lading for nyttetransporten.

Vi vil her komme inn på de momentene som vi anser som viktige for å sikre en effektiv hurtigladeinfrastruktur langs veiene våre, slik at både privatbilismen og næringstransportens behov for energi til transport ivaretas.

Likere saksbehandlingsprosesser

Våre medlemmer opplever at det er ulik praksis fra kommune til kommune i søknadsprosessen for å etablere nye ladestasjoner. Dette gjelder saksbehandlingstid spesielt, herunder godkjenning av reguleringsplaner som er ment å omgjøre områder til næring når ladestasjoner skal etableres. Dette er ofte områder rundt eksisterende energistasjoner som behøver en reguleringsendring for at stasjonen skal kunne utvide sitt areal for etablering av nye hurtigladere. Drivkraft Norge ønsker at myndighetene etablerer en likere og mer sømløs praksis for etablering av hurtigladere.

Saksbehandlingsprosessen hos nettselskapene oppleves også som tidkrevende og lite transparent. Dersom det er en målsetning å legge til rette for raskere utbygging av ladeinfrastruktur, vil en rask og transparent prosess være viktig. Det er viktig at selskapene som skal etablere nye ladestasjoner kan forholde seg til et felles system, uavhengig av hvilken nettoperatør man søker om etablering til. Rask saksbehandlingstid med klare tidsfrister skaper forutsigbarhet. Bransjens opplevelse er at nettselskapene ikke er tilstrekkelig bemannet til å behandle raskt nok søknader om å dekke behovet for bedre nettilgang for hurtigladere fra ladeselskapene. Transportsektoren er en ny kundegruppe, som har andre behov og annen etterspørsel etter energi enn de tradisjonelle kundegruppene. Det

er viktig at hele verdikjeden for elektrisitet, fra regulering til leveranse, tilpasses for å ivareta transportsektorens behov også.

Når det etableres nye hovedveier er det videre viktig at infrastrukturen legges til rette for etablering av nye, fullverdige energistasjoner. Dette innebærer eksempelvis at det i veibyggeprosessen legges til rette for fremtidige strømkabler og økt arealbehov på og rundt energistasjonene.

Etablering av hurtigladere i distriktene

Det er en utfordring med manglende lønnsomhet der trafikkgrunnlaget er lavt. Manglende lønnsomhet forsterkes av høye investeringskostnader, gjennom blant annet anleggsbidrag for å sikre tilgang til tilstrekkelig nettkapasitet for ladestasjonen.

For å sikre bedre hurtigladetilbud i distriktene, trengs det derfor risikoavlastende virkemidler som reduserer overnevnte barrierer, ved at myndighetene bidrar med målrettet investeringstilskudd og samtidig tar ansvar for at det blir tilstrekkelig strømeffekt og areal tilgjengelig for hurtigladere for både personbiler og tungtrafikken langs strategiske veistrekninger.

Drivkraft Norge har ved flere anledninger pekt på Enovas støtteordning for etablering av ladeinfrastruktur ikke har vært treffsikker. Til nå har Enova utlyst støtte for etablering av hurtigladere for et område der det på forhånd er bestemt lokasjonen av hurtigladere. Resultatet ble at mange aktører ikke ga tilbud da de ikke kunne tilby et ladetilbud på alle lokasjonene som var forhåndsdefinert. Det er derfor gledelig å se at Enova nå har åpnet opp for at [støtte rettes mot enkeltlokasjoner](#). Da kan ladeaktører konkurrere og skreddersy sine tilbud i områder med lavt trafikkgrunnlag bedre, og med det sikre et bedre tilbud enn dagens. Her er det viktig at målet om full ladedekning ikke blir et hinder for å bedre ladetilbudet i områder med lavt trafikkgrunnlag.

Bevisst plassering av nye hurtigladere

Når en stasjon endres fra bensinstasjon til energistasjon, innebærer dette å både levere en økende andel fornybart drivstoff til biler med forbrenningsmotor, samt å sørge for langsiktige og lønnsomme rammebetingelser for å tilby andre fornybare energiformer som elektrisitet og hydrogen.

Forbrukere som skal lade bilen behøver ofte mer enn bare strøm. De behøver fullverdige servicetilbud som inneholder et bredt mat- og drikketilbud samt gode toalettfasiliteter. Yrkessjåfører kan dessuten ha behov for dusj i tillegg, noe de største energistasjonene kan tilby. Ofte vil det være arealer rundt eksisterende energistasjoner som kan omdisponeres til etablering av ladestasjoner. Igjen vil reguleringer og søknadsprosesser være avgjørende for om slike synergieffekter tas i bruk på en effektiv måte. Dette gjelder også for plassering av døgnhvileplasser. Et samspill med energistasjonsbransjen kan føre til mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur, samt sørge for det mangfoldet av energibærere framtidens transportnæring vil trenge.

Effekttariffens utforming er viktig for effektiv utrulling av hurtigladere

Drivkraft Norge ønsker å peke på viktigheten av at ny beregning av nettleie ikke blir ytterligere forsinket. Nettleie og effektbaserte tariffer må tilpasses ladeaktører på en måte som gir et forutsigbart kostnadsnivå. Særlig på ladestasjoner uten jevn kundetilstrømming Gode slik det eksempelvis kan være i distriktene. Det er behov for at nettleien i større grad reflekterer faktisk forbruk, for å gi forutsigbare kostnader for aktører som skal tilby en ladeinfrastruktur.

Gode betalingsløsninger for sluttbruker

Kunnskapsgrunnlaget peker på at det er utfordringer for sluttbruker mht. til bruk av hurtigladestasjoner. Dette spesielt knyttet til betalingsløsninger, funksjonalitet og tilgjengelighet. Ladebransjen er fremdeles en fersk bransje, der det skjer en rask utvikling av både bilens ladeteknologi og av selve ladestasjonene. Mange av elbilene i dagens marked har ikke teknologien til å kunne dra nytte av mulighetene i de nyeste hurtigladerne, som plug-and-charge. Selve betalingsløsningen er en annen utfordring som det pekes på. Drivkraft Norges medlemmer skjønner godt at det er utfordrende å benytte nye betalingsløsninger når man er vant med den teknologien som kortbetaling er basert på. Spørsmålet er om det er god nok grunn til å ikke bruke andre løsninger som kan være en mer effektiv, fremtidsrettet og sikker betalingsløsning. Bransjen jobber kontinuerlig med å sørge for at brukeropplevelsen blir best mulig, og at kundens behov blir møtt slik kunden ønsker det, gjennom dialog med brukerne. Pålegg fra myndighetene om hvilke løsninger som skal brukes vil ikke være formålstjenlig, da det igjen kan føre til innlåsing mot løsninger som ikke er effektive på noe lengre sikt. Igjen er det viktig å understreke at ladebransjen fremdeles er i begynnelsen av etableringsfasen, og at teknologien som skal brukes fremdeles ikke er moden i alle faser.

Unngå å plukke vinnere

På side 5 i kunnskapsgrunnlaget står det følgende:

«Salgs målet i NTP er teknologinøytralt, det er altså ikke tatt stilling til om nullutslippskjøretøyene benytter batteri-elektriske eller hydrogen-elektrisk framdrift. Det er flere rapporter som viser at batteri-elektriske lastebiler er dyrere enn diesellastebiler i dag og i noen år framover, men at disse raskt blir billigere enn andre null- og lavutslippsalternativer. Vi har derfor gått ut ifra at brorparten av kjøretøyene vil være batterielektrisk.»

Selv om NTP er teknologinøytralt innenfor egen definisjon av nullutslippsteknologi, så er ikke NTP-målene teknologinøytrale ved at definisjonen av nullutslippsteknologi begrenses til el- og hydrogenbiler. Nullutslippsteknologi er i seg selv misvisende uttrykk da det gir inntrykk av at bruk av slike kjøretøy ikke bidrar til forurensing. Nullutslippskjøretøy blir blant annet ofte omtalt som klimavennlige kjøretøy i det offentlige ordskiftet. Der kan det være behov med et forenklet budskap, men det er uheldig at myndighetene ikke forsøker å balansere innholdet mer inngående. Ingen biler er klimavennlige, men noen kjøretøy er mer klimavennlig enn andre i både bruk og produksjon. Klimagassutslippene fra selve veitrafikken er ikke knyttet til

hva som er drivlinjen til kjøretøyet, men til hvilken energibærer som brukes når den kjører. En elbil kan gå på 100 % vannkraft, eller på 100 % kullkraft. Klimaeffekten avhenger av hvordan elektrisiteten er produsert. Det samme gjelder for en bil med forbrenningsmotor. Den kan gå på 100 % fossilt drivstoff, eller 100 % biodrivstoff. Utslipp av klimagasser avhenger av hvordan energibæreren er produsert.

Produksjonen av selve kjøretøyet har også et klimaavtrykk. Det er kjent at en elbil fremdeles krever mer energi i produksjonslinjen enn en bil med forbrenningsmotor. Igjen avhenger klimaavtrykket av hvordan energien i verdikjeden er produsert.

Utfordringen med NTP-målene er at de tar utgangspunkt i punktutslipp, eller direkteutslipp, ved at man ser på utslipp fra selve bruken av bilen (tank-til-hjul), istedenfor å vurdere livsløpsutslippene fra hele verdikjeden for både drivstoffet og kjøretøyet.

Teknologinøytralitet oppnås kun når alle energibærere og kjøretøyteknologier blir vurdert ut ifra like vilkår. I dag blir biler med forbrenningsmotor omtalt som fossilbiler, mens elbiler omtales som nullutslippsbiler. Igjen, hva hvis elbilen kjører på kullkraft, burde ikke den da ha blitt omtalt som en fossilbil?

Like vilkår ved vurdering av energibærere betyr at de blir vurdert ut ifra like kriterier. I dag er det dessverre ikke slik. Biodrivstoff blir vurdert med hensyn til bærekraftskriterier og indirekte klimaeffekter (avskogingsrisiko), mens elektrisitet vurderes kun ut ifra direkte utslipp (tank til hjul). Drivkraft Norge mener at man ikke får en effektiv klimatilpasning av transportsektoren hvis man ikke legger til grunn like vilkår for de ulike fornybare energibærerne. Målet er å effektivt redusere utslippet av klimagasser, ikke å få flest mulig elbiler på veien eller å bruke mest mulig biodrivstoff og biogass. Elbiler, hydrogen, syntetiske drivstoffer og bioenergi er alle virkemidler for å oppnå målet om reduserte utslipp. Da må rammevilkårene for bruken av disse sørge for effektive valg gjennom teknologinøytrale virkemidler for alle fornybare løsninger.

Myndighetene må unngå å plukke vinnere, noe man kan se at kunnskapsgrunnlaget er på vei til å gjøre, eksempelvis står det på side 36:

«Det er usikkert hvor stor bruken av biogass blir, før det forventes at den blir utkonkurrert».

En slik vurdering av biogass som en midlertidig løsning er også noe biodrivstoff blir stilt overfor. Det er igjen uheldig at myndighetene bevisst plukker teknologivinnere, ikke minst i den tidlige fasen vi er i dag når det gjelder å finne gode løsninger for å redusere utslippene så raskt som mulig. Biodrivstoff kan brukes i eksiterende kjøretøypark med forbrenningsmotor, og vil gi umiddelbar reduksjon av klimagassutslipp. Biogass er allerede godt utprøvd som drivstoff for nyttetransport, og gir som biodrivstoff meget god klimanytte. Den forrige regjerings klimaplan viser med stor tydelighet at man er avhengig av bioenergi for å nå klimamålene. Hvis disse energibærerne blir framstilt som midlertidige løsninger, hva vil gjør det med næringslivets investeringsønsker i bioenergi? Myndighetenes ladestrategi

må ikke legge opp til at elektrisitet skal utkonkurrere alle andre fornybare løsninger. Tilbakemeldinger fra nyttetransporten gjennom Grønt landtransportprogram er tydelig på at det må legges opp til økt bruk av alle fornybare løsninger i lang tid framover for at klimamålene skal nås.

Drivkraft Norges medlemmer er godt i gang med å tilby trafikantene et bredt utvalg av energi på sine energistasjoner. For å få en effektiv utrulling av fornybare løsninger, ikke minst av infrastruktur for hurtiglading, så er det nødvendig med virkemidler som utløser nødvendige investeringer fra næringslivet. I dette må regelverk og rammevilkår tilpasses slik at barrierer reduseres så raskt og effektivt som mulig. I tillegg er det nødvendig at myndighetene legger bedre til rette for det mangfoldet av løsninger som må tas i bruk for å nå nødvendige reduksjoner av klimagassutslipp.

Samspillet mellom næringsliv og myndigheter vil være avgjørende for å finne de gode løsningene. Drivkraft Norges medlemmer ønsker å bidra til dette gjennom dialog om fremtidens løsninger, samt konkrete tiltak gjennom investeringer i løsninger som øker bruken av fornybare energibærere.

Med vennlig hilsen
[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben
Administrerende direktør
Sign.

Bjørn-Kristian Svendsrud
Fagsjef
Sign.