

EV-forum

Referat

MØTE 2013-2, NEK, Lysaker

Møterom NEK stort

Tirsdag 12. juni 2013 (KL 0930-1500)

Referent: Leif T. Aanensen

Deltagelse

	Ja	Nei		Ja	Nei
Nils Magnus Hagen, NK 23 og ELKO		X	Snorre Slettvoll, Elbilforeningen	X	
Birger Hestnes, NEK	X		Eirik Selvik, NK 64		X
Leif Aanensen, NEK	X		Egil Falch Piene, NK 69 og Eltek	X	
Jostein Ween Grav, DSB	X		Odd Røed, Gjensidige forsikring		X
Erik Hansen, DSB		X	Reidar Skrunes, IF skadeforsikring		X
Gunnar Flatinn, Statens Vegvesen	X		Einar Johannesen, IF skadeforsikring		X
Asbjørn Johnsen, Transnova	X		Jon Steinar Hanstad, NELFO	X	
Jan Pedersen, Grønn kontakt	X		Helge Seljeseth, SINTEF		X

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
0	Åpning Forumet ble åpnet av fagsjef Leif T. Aanensen, NEK. Deltakerne presenterte seg selv. Det redegjorde for sin motivasjon for deltakelse og mål.		
1	Referat fra siste møte Referatet var dessverre ikke sendt ut på forhånd. Godkjenning vil derfor utsettes med 2 uker etter dette møte, slik at den enkelte kan gi innspill. Referat anses godkjent hvis det ikke er vesentlige innvendinger.		
2	Siste nytt – runde rundt bordet 1. Siste nytt fra de ulike komiteene a. Vi tar en runde blant komitelederne – hva har skjedd siden sist innen deres komiteområde		

Referat fra møte 1/2013



Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	<p>Først ut var Egil fra NK 69. Han redegjorde for arbeidet i komiteen. Det er stort sett Egil som har reist på standardiseringsmøtene internasjonalt. Det er tre aktive arbeidsgrupper: AC charging, DC Charging, «Wireless Power Transfer» og EMC. Planlegger også arbeidsgruppe for lette kjøretøyer (blant annet 48 V lading). TC 69 arbeider med ny IEC 61851-23. Denne standardiserer tre ulike alternativer for DC lading: Combo, CHAdeMO og et kinesisk alternativ. Det er forsøk på å blokkere det kinesiske alternativet, men usikkert hvordan dette vil bli håndtert videre. IEC 61851-24 går på kommunikasjon mellom kjøretøy og infrastruktur.</p> <p>NEK legger inn status i forhold CDV'ene som Egil gikk inn på.</p> <p>Det er gitt ut en rapport fra CENELEC om «EV – Smart Charging». Denne omhandler smart lading av elbil.</p> <p>Egil mener at NEK burde bidratt til at Norge burde ha representanter i EV Smart Charging arbeidet.</p> <p>Mye diskusjon om utfordringene med det norske nettet. Det er problem med høyt effektuttak.</p> <p>Egil gikk inn på «kampen» i Europa mellom de ulike pluggalternativene. Det har vært korrespondanse mellom kommisjonen og CEN/CENELEC. Kommisjonen har konkludert.</p> <p>Utfordring: Tillate strømstyring kun med pilot.</p> <p>Tesla synes å gå for type 2 kontakt i Europa. Et problem er imidlertid at Tesla ønsker å overføre større energimengder enn hva denne pluggen i utgangspunktet tåler.</p> <p>Leif redegjorde i Nils-Magnus sitt fravær kort fra NK 23 aktiviteter. Det er ikke så mye spesielt å rapportere fra TC 23, men det er tillyst et møte i juli hvor problematikken vil bli sentral. Norge blir</p>		

Referat fra møte 1/2013



Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	<p>lyttet til i disse sammenhenger, siden vi er stor på bruk av elbil.</p> <p>Jostein redegjorde fra arbeidet i NK 17D (lavspenningstavler) og NK 64 (lavspenningsinstallasjoner). NK 64 er den komiteen som har utviklet og vedlikeholder NEK 400, som benyttes for bygging av elektriske anlegg i Norge. Denne er nå under revisjon. Komiteen drøfter om en ny del som omhandler ladepunkt skal tas inn i NEK 400. Det synes å være stemning for dette, men det er fortsatt uklart. Jostein gikk videre inn på utfordringene med å velge jordfeilbryter. Det eksisterer tre typer, med ulik karakteristikk.</p> <p style="text-align: center;">b. Runde rundt bordet</p> <p>Transnova: Har vært i samtaler med Standard Norge om å få utarbeidet en standard for utforming av ladestasjoner. De planlegger å følge opp dette videre.</p> <p>DSB: Arbeider mot brannvesenet og redningsoperasjoner der elbil er involvert. Brannvesenet har dessverre ikke så god kompetanse på hvordan situasjoner med elbiler skal håndteres i en kritisk situasjon. Viste skisse over VW Golf hvor de har illustrert «trygg redning». Problemet er at Brannvesenet i nødvendig kan svare på disse kravene.</p> <p>Jostein redegjorde også for informasjon de hadde fått fra ulike bilfabrikantene. Redegjorde også kort om trender.</p> <p>NELFO: Samarbeidsprosjekt med fokus på informasjon. Må få med aspektet med den norske IT-systemet.</p> <p>NEK: Ser på om man skal blinke ut noen kjerneområder som skal ha større innsats eller andre. Elbil kan være blant disse. Det arbeides med dette i strategidiskusjoner. Blant tiltakene kan være</p>		

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	<p>økonomisk støtte i forbindelse med deltakelse internasjonalt.</p> <p>Statens Vegvesen: Har utfordringer i forhold til hvordan deres oppgaver skal ivaretas ift. elbil. Blant annet hva skal kontrolleres på periodisk kontroll. Mangler kompetanseutvikling /opplæring på temaet. Verkstedene som skal gjennomføre periodisk kontroll, må også ha kompetanse med dette.</p> <p>Transnova: Arbeider med strategi. Dette inkluderer også bearbeiding av høringskommentarene. Vil trolig ha en utlysning på utredning om «eventuelle hull» i lade infrastrukturen. Må være proaktive i forhold til nye løsninger (Combo og AC). Et problem er at mange av hurtigladerne ikke uten videre kan utvides, men må byttes ut. Arbeider også med kostnadsøkonomisk «uttak» til ladepunkt fra distribusjonsnettet.</p> <p>Grønn kontakt: Skal fasilitere utrulling av flest mulig ladepunkt. Det er ganske mye usikkerhet blant netteierne om betalingsløsninger og forretningsmodell. Det er viktig å få med kommunikasjon ifm. betalingsløsninger. Er opptatt av at det ikke blir for mange løsninger som implementeres. Det er dialog med Tesla om effektuttak for dere hurtigladestasjoner. Det er snakk om effektuttak på opptil 1250 KVA.</p> <p>Elbilforeningen: redegjorde for brukerundersøkelse. Besvart av rundt 1650 brukere. En viktig konklusjon er at de fleste brukerne synes tilfreds med og aktivt forsvare bruk av Schuko-kontakt. Brukerne understreker videre at det ikke umiddelbart er en sterk vilje til å investere i «nye stikkontakter for elbil» hjemme. Elbilforeningen understreker at det er viktig å ta hensyn til disse. Synspunktene. Elbilforeningen ønsker å klargjøre holdningene til elbilisten. Elbilforeningen er også aktiv på informasjon om problemstillinger rundt lading.</p>		

	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
3	Nettside for forumet	<p>Vi begynner å få en del dokumenter etter hvert. Videre begynner vi å få en samling av andre dokumenter det kan være nyttig å ha samlet på en plass.</p> <p>Forslaget ble enstemmig mottatt.</p>		
4	Lading i borettslag	<p>Borettslag, arbeidsgivere, velforeninger, felle-løsninger i nabolag</p> <p>a. NEK får i økende grad signal om at det oppstår disputer mellom beboere og styret i borettslag eller sameier. Disputten står om hva som er rimelig kompensasjon for dekning av strømforbruk. Det hadde trolig vært til stor hjelp om forumet kunne gi råd – som en autorativ kilde.</p> <p>Forslaget var:</p> <p>«Borettslag eller sameier bør kompenseres for lading av elbil. Kompensasjonen deles inn i to satser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Punktleie • Energiforbruk <p><i>Punktleie settes til kroner 0,- dersom det benyttes eksisterende stikkontakter. Ved etablering av nye standard stikkontakter(Schuko) anbefales det en punktleie stort kroner 300,- pr. år. Ved etablering av tilpasset ladepunkt (direkte pluggbart system), med lading minimum 16 A, anbefales det en punktleie stort kroner 800,- pr. år.</i></p> <p><i>Hva gjelder kompensasjon for energi¹ anbefales følgende satser:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kjørelengde inntil 8.000 km/år – kompensasjon foreslås til stort kroner 1.500,- 		

¹ Elbil har et energiforbruk på under 2 kWh/mil. Prisen for energi inkludert nettleie anslås til 0,90 kr/kWh.

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	<ul style="list-style-type: none"> • Kjørelengde inntil 12.000 km/år – kompensasjon foreslås til stort kroner 2.000,- • Kjørelengde inntil 16.000 km/år – kompensasjon foreslås til stort kroner 3.000,- • Kjørelengde inntil 20.000 km/år – kompensasjon foreslås til stort kroner 3.600,- <p><i>Grunnlag for beregning av sats for energibruk er avtalt kjørelengde for elbilen med forsikringsselskapet. Etter ekspertgruppens mening vil ovennevnte kompensasjon gi en rimelig balansert kompensasjon. Satsen er satt med utgangspunkt i 2013-kroner og kan indeksreguleres. Forslaget er ment å gi en enkel og kostnadseffektiv løsning å forholde seg til for begge parter. Beboer innrømmes ikke reduksjon i satser ved eventuell lading hos arbeidsgiver, på offentlig ladeplass eller tilsvarende.»</i></p> <p>Forslaget som var lagt frem i saksdokumentene ble mottatt med interesse. Det var interesse for å gå videre med dette. NELFO mente at det bør foreligge alternativer hvor også måler inngår. Forum ønsker å gå videre med dette.</p> <p>Flere påpekte utfordringene med å få alle beboere til å akseptere rasjonelle løsninger. Vi må ha med alternative, for eksempel serie måler. Alternative bør altså suppleres.</p> <p>Forumet konkluderer med at det settes ned en hurtigarbeidende gruppe som lander en felles anbefaling. I gruppen inngår: Elbilforeningen, NELFO, NEK.</p>		
5	<p>Semihurtiglader</p> <p>Semihurtiglader – er det det vi bør legge større «trøkk på» fremover?</p> <p>Debatt om semihurtiglader. Hovedspørsmålet er om semihurtiglader kanskje gir en bedre totaløkonomi. Burde dette vært løftet frem?</p> <p>Transnova nevnte et interessant alternativ for å øke ladeeffekt. Interessant alternativ mente mange. Siden produktet er i prosess utdypes dette nærmere.</p>		

Referat fra møte 1/2013

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	<p>Grønn kontakt har observert økende interesse fra blant annet kjøpesenter på semihurtigladere. Tror det blir stor vekst på dette.</p> <p>Det var mye diskusjon om ulike former for semihurtigladere.</p> <p>Konklusjon: Forumet mener at semihurtigladere vil selge seg inn selv. Det er ikke behov for spesiell veiledning på området.</p>		
6	<p>Netteiers leveringsplikt</p> <p>Netteiers leveringsplikt – hvor langt burde denne strekke seg? Bør netteier ha leveringsplikt på en parkeringsplass (fellesskapsløsninger)?</p> <p>Det var mye diskusjon om dette tema. Det er ulikt syn på hvor langt forsyningsplikten til netteier kan strekke seg. Det er fare for at det kan utvikles private monopoler med dagens utbyggingsløsning, men dette mener mange er et forbigående problem. Grønn kontakt arbeider med ulike «roamingløsninger». Dette vil kunne medføre at man kan bruke et abonnement også hos andre leverandører.</p> <p>Det hele er en utvikling. Ulike tjenester vil utvikle seg.</p> <p>Man trakk frem at det er bra at det er så mange aktører på det norske markedet. Man trakk ikke noen konklusjon på dette temaet.</p>		

7	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	Sikkerhet	<p>Egil visste bilder av kabel som går fra hurtiglader til Chademo kontakt. I mange tilfeller er betongfot støpt slik at den i praksis sliper hull i ytterkappe til kabel. Det burde være krav til at disse var mer polert.</p> <p>Egil visste også at løsningene med induktiv lading. Det gir normalt lav virkningsgrad. Forventning om induktiv lading kan dermed være et blindspor, mener Egil. Han viser spesielt til EU-direktiv om energieffektivitet.</p> <p>Egil mener at forumet bør mene noe om temaet «induktiv lading». Det er viktig å se helhetlig på energieffektivitet.</p> <p>Et tiltak som kunne være interessant er stikkontroller av elbiler, at disse faktisk oppfyller kravene. Vegdirektoratet har primært fokus på trafiksikkerhet, samspillet med DSB på elsikkerhet er derfor viktig.</p>		
		<p>Elbilforeningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Undersøkelsen - Saltprosjektet 		
8	Neste møte			

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
-----	---------	----------------	------

Bilde 1 – ulike type kontakter. Mode 3



○ TYPE 2 Plugg kontakt



TYPE 2 kontakt



TYPE 3 Plugg



TYPE 3

Bilde 2 – Ladning



Referat fra møte 1/2013