

EV-forum

Referat (Endelig 2012-10-01)

MØTE 2012-1, NEK, Lysaker

Møterom NEK stort

Torsdag 29. august 2012 (KL 1000-1500)

Referent: Leif T. Aanensen

	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	
Tor Øynes, DSB	X		Reidar Skrunes, IF skadeforsikring	X	
Espen Anderson, Statens Vegvesen		X	Einar Johannesen, IF skadeforsikring	X	
Asbjørn Johnsen, Transnova	X				

Deltagelse

Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
0	<p>Åpning</p> <p>Birger Hestnes ønsket velkommen til NEK. Møtet er det andre møte i rekken i 2012 – det første ble avholdt 3. februar 2012. Han pekte på at det er stor allmenn interesse rundt elbiler og infrastruktur knyttet til ladning av disse. Han viste videre til et seminar som ble holdt i august 2011 hvor det var stor interesse. Hestnes understrekte videre betydningen av standardiserte løsninger. Videre presiserte han NEK rolle som nøytral part, at arbeidet i komiteer dreier seg om å bringer sammen ulike interessenter – hvor målet er å oppnå konsensus.</p> <p><i>Ekspertgruppen har ikke noe formelt mandat, men er satt sammen av representanter fra toneangivende aktører innen tematikken «elektriske kjøretøy og tilhørende infrastruktur».</i></p>		

Referat fra møte 2/2012

0	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	Fortsetter	<p>Nils Magnus overtok stafettpinnen. Han minnet om at dette møtet er en oppfølger av møtet i februar, samt en forberedelse til det planlagte nordiske møtet i Stockholm i november.</p> <p>Neste post var presentasjon av deltakerne. Følgende spesielle punkter ble notert under denne runden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transnova – De skal ha møte med Europeisk elbilindustri påfølgende dag. Flere av de store Europeiske bilfabrikantene har bedt om og vil stille med representanter på møtet. • Gjensidige er medlem av en internasjonal kontaktgruppe for forsikringsbransjen. Denne gruppen har blitt mer opptatt av elbil og hvilke skadepotensiale som foreligger. Blant temaene de er opptatt av er både lagring og konsentrert parkering av slike biler. • Flere av deltakerne er representert i komiteer: NK 23, NK 64, NK 69, NK 219. • DSB nevner et mulig problem knyttet til transport av Litium-batterier. Disse er «egentlig ikke lov å transportere» foruten i elbilen selv. DSB arbeider imidlertid med saken. Problemstillingen henger sammen med ADR-forskriften. DSBs tilsynsapparat (Det lokale eltilsyn, DLE) gjennomfører 150.000 tilsyn hvert år – oppdager mange problemer med Schuko-kontakter. • Litt kniving mellom ISO og IEC om hvem som skal standardisere hva. Mye av den samme tematikken som er på agenda i dette møtet ble drøftet i et møte i mai 2010 – men med andre deltakere og utenom «standardiseringsverden». Elbilforeningen var sentral i denne sammenheng. • Stor satsning i 2008 gav en stor utbredelse av Schuko på ladestasjoner. • Flere andre europeiske land har oppdaget problem med varmegang i Schuko stikkontakter. For tiden er nytt forslag til internasjonal standard (IEC) for stikkontakter på FDIS-stadiet (siste stadium før endelig vedtatt internasjonal standard). Her er det ikke med endringer som måtte ta hensyn til dette. Schuko standarden og den norske NEK 502 baseres på den nevnte FDIS ved en ny oppgradering. I de tekniske komiteene diskuteres det hva som er rimelig kontinuerlig belastning på en Schuko-kontakt, enten 8 eller 10 A. • Mange av deltakerne deltar i internasjonalt nettverk som gjør at gruppen samlet sett har stor påvirkningskrav på det som skjer internasjonalt. 		

1	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
1	Agenda	Kort gjennomgang av agenda. Ingen ytterligere punkter ble fremmet.	Utkast sendt ut fra Nils Magnus	
2	Referat	<p>Nils Magnus gikk gjennom hovedpunktene fra forrige møte. Referatet har vært ute til sirkulasjon i et halvt år. Ingen kommentarer er mottatt.</p> <p>Under gjennomgang av referatet ble det korte diskusjoner: En rød tråd fra forrige møte er problemene med å bruke Schuko-kontakt. Mange pekte i retning av Mode 3 i forrige møte. Saken diskuteres videre i dagens møte.</p> <p>Nils Magnus trekker frem at vi ikke må glemme elektriske sykler og scootere. Disse kan kanskje fortsatt benytte Schuko.</p> <p>Flere land har valgt «Mode 3 - type 2». Spesielt er dette fremtredende i Nord-Europa.</p> <p>Se skisse siste side i referatet for bilde «Mode 3 – type 2».</p>	Referat fra møte 3.2.2012	

4	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	Status lade- infrastruktur	<p>Første innlegg ved Egil Falch Piene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De fleste aktørene, selv om det kan være litt frem og tilbake, er interessert i standardisert grensesnitt. • Kort gjennomgang av aktuelle kjøretøyer på norske veier. Sterk satsning på utvikling fra flere elbilprodusenter. • «Bakgrunnen for fremtiden»: EU kommisjonens har satt elbil på agendaen. Har gitt mandat til CEN/CENELEC. Mandat M/468 - «concerning the charging of electric vehicles». Nevnte brev uttrykker at kommisjonen ikke er tilfreds med fremdriften i standardiseringsarbeidet. En sentral uavklart konflikt går på valg av «Mode 3 - type 2» (tysk opprinnelse) eller «Mode 3 - type 3» (italiensk opprinnelse). Kommisjonen uttrykte i brev av 18. juli 2012 at den vil vurdere tilgjengelige virkemidler for å kunne skjære igjennom om det ikke oppnås enighet. • Standardisering av interoperabilitet. Viktig at man skal kunne krysse grensene uten frykt for manglende tilgang til kompatibel lademulighet. • Peker på at «de offentlige» er viktige premissgivere for veien videre. Appellerer til Transnova og fylkeskommunene om å være med å vise veg. • Enkelte land ønsker gjenbruk av infrastruktur. For eksempel allerede etablert uttak for motorvarmer. Dette er ikke noen god løsning i følge Piene. • Piene understreker at «mode 2» egentlig var et forslag fra standardiseringsorganisasjonene som skulle brukes som midlertidig løsning. Den er egentlig ikke egnet for ordinær ladesituasjon. • Flere bilprodusenter har på trappene 3-fase ladning. Ombordenheter på opptil 6 kW. <ul style="list-style-type: none"> ○ Saksopplysning: Mode 3, type 2 har trefase grensesnitt. Det innebærer at biler også kan lades med trefase. ○ Saksopplysning: Hestnes opplyser om at NEK av og til lager guider som understøtter standarder. Det kunne for eksempel være en aktualitet i denne saken? • «Smart Charging» – er et nytt begrep som kan ses i sammenheng med innføring av AMS. (Red. anmerkning: «Smart Grid» er et mer kjent begrep). • Viser eksempel på mode 3 installert i hjem. En rekke sikkerhetsmessige og praktiske fordeler. 		

Referat fra møte 2/2012

4	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	Fortsetter	<ul style="list-style-type: none">• Ønskede forordninger<ul style="list-style-type: none">○ Suksessivt å implementere mode-3 stasjoner ved offentlige ladeanlegg○ Sette krav til mode-3 for all offentlig støtte til ny utbygging av ladeinfrastruktur○ Inkludere noen begrunnelser i nye nasjonale forskrifter for installasjon av elbil ladeanlegg.○ Med hjelp fra forsikringsbransjen å motivere brukerne til å få installert mode-3 ladestasjoner i hjemmene.• Reidar Skrunes visste noen hovedfunn fra en hovedoppgave ved høgskolen i Haugesund som var gjort rundt branner i biler (ikke elbil). Han viste også en video fra en av testene. Det ble målt temperaturer på opp mot 1100 grader i kupe under brannen. Det er uklart hvordan en tilsvarende brann i en elbil ville utviklet seg.		

5	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	Diskusjon	<ul style="list-style-type: none"> • Kort diskusjon om batteriteknologi i bilene – og spesielt litium-batterier. Det antas å være noe begrenset kunnskap om slukking av eventuelle branner blant redningspersonell. • DSB – mange sikkerhetsmessige utfordringer med elbil. Viktig å finne balansegang mellom ulike interesser. • Standardiseringsarbeidets mål er å sørge for trygge produkter og systemer som ikke medfører fare. • Transnova: Har praktisert «føre var». Har så langt ikke akseptert hurtigludere i parkeringshus. Savner tilstedeværelse av en del av utbyggerne i gruppen. Disse burde vært tilstede. • Nils Magnus: Viktig at vi har en felles plattform når vi går herfra. Vi bør peke ut vei mot en «trygg og sikker ladning» i hjemmene – hvor de store volumer vil komme. • Transnova: Har så langt ikke hatt noen rolle i forhold til private. Kan vise vei i forhold til å oppgradere til mode 3 på eksisterende anlegg. Transnova vil være bunnet at «forutsetningene for tildeling av midler». Disse forutsetningene gis i tildelingbrev fra departementet. • Elbilforeningen. Undersøkelser har vist at det er behov for omtrent 1,5 ladepunkt pr. bil. Den viktigste ladningen vil for de fleste være i hjemmet. Det er i dag momsfristak som forventes å løpe til 2018. Dette inkluderer også kjøp av eventuelle vinterhjul (på kjøpstidspunktet) Dersom det bestemmes at det skal være mode 3 ladeuttak for alle mode 3 biler, kan dette muligens omfattes av momsfritaket? 		

5	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	Fortsetter	<ul style="list-style-type: none"> • Diskusjon om det bør være myndighetskrav til mode 3. Er det tilstrekkelig grunnlag for dette, spørres det? • Transnova: Elektrifiseringsrådet eksisterte inntil nylig. Disse gav råd til Transnova. Denne er nå oppløst. Har snakket om å få opprettet en policy gruppe som kan være rådgivere ovenfor Transnova. Flere i dagens fremmøtte gruppe kunne være aktuelle bidragsytere i en slik policygruppe. • Piene: Bør motivere billeverandørene til å legge ved en «Mode 3 ladekabel» ved kjøp av ny bil. • Elbilforeningen: Har stor tro på at Transnova og fylkeskommunen (Oslo) viser vei. Viktig at de største aktørene viser vei. • Nils Magnus: Må ta hensyn til eksisterende bilpark. Kan Vegdirektoratet ta inn kontroll av ladestrøm i forbindelse periodisk kontroll? Spørsmålet ble hengende siden det ikke var representant fra SV til stede. • Enig i at det gir sterkt signal om Transnova går for en «Mode 3» løsning ved nyinvestering og oppgraderinger. • DSB: Har fått med nye 3-4 punkter om elsikkerhet i kontrollskjema for periodisk kontroll av elbiler. • NEK - Stikkord: Egnet for den forutsatte bruk, jf. forskrift om elektriske lavspenningsanlegg. Man kan ikke uten videre ta for gitt at et elektrisk anlegg er egnet for forsyning av alt slags utsyr- i dette tilfellet en elbil. Eier av det elektriske anlegget bør sørge for at anlegget er egnet ved endret bruk. En innfallsvinkel kan være at myndigheter gir klare råd, i den grad man ikke kan håndheve. • Er mode 3 vanskelig å installere? Det er et samspill mellom boks og bil, slik at det er litt komplisert. Bør utføres at installasjonsvirksomhet som har «fått opplæring». • NEK – IEC General Meeting går av stabel i oktober 2012. Dessverre har ikke TC 69 møte under hovedmøte. Imidlertid så har TC 23 og 64 møte – de er på «landsiden» (installasjonen). TC 23 er sentral i forhold til fastsettelse av plugg/stikk, mens TC 64 er sentral i forhold installasjonsbestemmelser. 		

5	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	Fortsetter	<ul style="list-style-type: none"> • DSB: har ikke holdepunkter så langt for å si at Schuko «ikke er egnet». Må eventuelt ha «merkjøtt på beinet», for eksempel brannstatistikk for å kunne underbygge et eventuelt skjerpet krav. • DSB: Det synes ikke å være tvil om at mode 3 er en sikkerhetsmessig best egnet løsning (i forhold til Schuko). Grav mener at dette sannsynligvis på sikt vil bli et regelverkskrav. Imidlertid enda litt uklart når myndighetene eventuelt kan fastsette slike krav. Det er likevel holdepunkter for klare anbefalinger. Slike anbefalinger bør eventuelt samordnes med råd som gis fra myndighetene i øvrige nordiske land. • Transnova: Bør legge bedre til rette for en forretningsmessig tilnærming for ladestasjoner. Kan ikke forvente at ladning skal være gratis på sikt. Kort påfølgende diskusjon om gratis strøm. Et flertall synes å mene at det er viktigere at infrastrukturen er på plass enn at strømmen må være gratis. Elbilforening: Ønsker på sikt en RFID brikke som erstatter dagens nøkkelsystem. • Nils Magnus: Viktig at myndighetene er på banen i forhold til å sette krav og at elbilforeningen også «setter krav» eller forventninger. Viktig at vi lander tydelig konklusjon og at vi kommuniserer dette. Elbilforening: Kan være teknologifremmende i forhold til å promotere – «Mode 3». Lettere å gå den veien enn å gjøre det vanskelig for dem som «er der allerede i dag». • En ladekabel – mode 3 er prissatt til 2-3000 kroner. Dette er en meget høy pris mener mange. • Mange mener at manglende standardisering og konkurranse gjør at høy priser kan oppnås. 		

5	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
	Fortsetter	<p>Etter en diskusjon om hvilken konklusjon gruppen skulle trekke landet man på følgende:</p> <p><i>«Ekspertgruppen tilrår en hurtig migrering til ladeløsningen «Mode 3 – type 2», jf. NEK IEC 62 196. Dette anbefales for all nyinvestering eller oppgradering av eksisterende ladepunkt – enten disse tilbys av offentlige eller private aktører. Ved salg av nye elbiler som er mode 3-kompatible, bør det etableres tilsvarende løsning for private ladepunkt (for eksempel i elbileiers hjem).</i></p> <p><i>Gruppen erkjente imidlertid at offentlige ladepunkter bør ha støtte for «Mode 1» og «Mode 2» - av hensyn til eksisterende elbilpark. Ladestrøm for de to sistnevnte systemer, gitt en rimelig overgangsperiode, må begrenses til en maksimal ladestrøm på 10 A.»</i></p> <p>Ovennevnte gjelder også ladning av hybridbiler. Tilrådingen fikk støtte fra hele ekspertgruppen.</p>		
	Skandinavisk møte	<ul style="list-style-type: none"> • Birger redegjorde for bakgrunnen for det skandinaviske initiativet. Initiativet skal understøtte prosesser i de allerede eksisterende komitestrukturene, hvor NK 23, 64 og 69 er sentrale. • Fordel om vi kan gi et enhetlig budskap til våre nordiske venner. Konklusjonen, som stadfestet i punkt 5, er dermed kjærkommen. • Det uttrykkes interesse fra flere deltakere om å delta i det nordiske møte. • Piene har sendt inn en del forslag til agenda. NEK sjekker opp dette. • NEK sender ut foreløpig agenda og inviterer til deltakelse. Seminaret skal holdes på Kista utenfor Stockholm. • Et forslag fra Elbilforeningen: Foredrag fra Nobil – Nordisk database for ladeinfrastruktur. • Forslag til agenda for øvrig: <ul style="list-style-type: none"> ○ Skadestatistikk ○ Antall biler, eierskap, antall ladepunkter, offentlig og private ○ Praktisk eksempler på ladning (historie og nåtid) 		

	Sak	Referat	Saksdokumenter	Ans.
7	Neste møte	<ul style="list-style-type: none">• Neste møte foreslås: Januar 2013. Initiativ blir tatt fra i forhold til møtet i januar 2013: Nils Magnus.• Bør ha et ekstra møte med bilbransjen om en måned tid, helst før møtet i Stockholm. Disse var ikke representert i møte, ei heller Statens Vegvesen. Viktig å få med deres synspunkter. Initiativ tas av Nils Magnus og Piene. Må holdes etter GM i oktober.		

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 2/2012