


NEKs elbilforum		
Utarbeidet av:	Leif T. Aanensen	
Dato:	2.4.2013	

NEKs Elbilforum 10. april 2013 – saksunderlag


NEK viser til utsendt invitasjon til elbilforum den 10. april 2013. For å sikre et mest mulig effektiv utnyttelse av tiden har vi valgt å sende ut noe saksunderlag. Vi håper dette gir muligheter til å stille godt forberedt til diskusjonene slik at vi får et produktivt møte. Følgende agenda er satt opp:

- 1. Introduksjon av nye medlemmer i forumet**
- 2. Nordisk elbilmøte i august (som holdes i Oslo) – diskusjon om tema – forberedelser**
- 3. Oppfølging av forumets konklusjon vedrørende grensesnitt mellom bil og elforsyning – hvor går vi videre**
- 4. Kort om høringen fra Transnova – synspunkter fra forumet?**
- 5. Bør vi bidra til en «standard» vedrørende tetthet på hurtigladepunkter og ratio bil/punkt**
- 6. «Hurtigladejungelen» - utsiktene – et tema for forumet**
- 7. Forretningsmodeller og betalingsløsninger – etablert infrastruktur og planlagt utbygging**
- 8. Elbil - Nytt på forskningsfronten**
- 9. Mandat – trenger forumet et mandat?**
- 10. Eventuelt**

Saksunderlaget inneholder kun forslag til vinklinger på problemstillingene som er satt opp. Forumet står imidlertid fritt til å justere på disse under møtet. NEK vil føre referat fra møtet.

Relevante dokumenter å ha med (i tillegg til dette):

- Referat fra forrige møte (sendt ut tidligere)
- Høringen fra Transnova

NEKs elbilforum		
Utarbeidet av:	Leif T. Aanensen	
Dato:	2.4.2013	

Sak 1 Nye deltakere

NEK har invitert medlemmer fra tre nye organisasjoner: SINTEF Energi, NELFO og Grønn bil. Deltakere fra disse organisasjonene er henholdsvis Helge Seljeseth, Jon Steinar Hanstad og Ole Henrik Hannisdahl. Følgende organisasjoner inngår allerede i forumet:

- Transnova
- Statens Vegvesen
- Elbilforeningen
- IF forsikring
- Gjensidige forsikring
- Ledere for fagkomiteene NK 23, NK 64 og NK 69. Disse er til daglig ansatt i henholdsvis ELKO AS, Selvik Elektro og Eltek Valere AS
- DSB

Sak 2 Nordisk elbilmøte

NEK er vertskap for årets nordiske elbilmøte (standardisering). Vi ønsker å være tidlig ute med å skissere opp en agenda. Da vil vi ha muligheter til å utarbeide saksunderlag for møtet. Det øker mulighetene til å komme frem til konklusjoner. Blant de tema vi ser for oss at vi trolig bør ha med er:

- Drøftelse og eventuell stadfesting av tilslutning til norsk konklusjon om «Mode 3, type 2».
- Høringsprosessen om strategi rundt elektrifisering av transport i regi av Transnova og eventuelle tilsvarende strategiprosesser i øvrige land.
- «Standard» for tetthet av hurtigladepunkt. En slik standard kan gå langs flere akser: Avstand mellom hurtigladepunkt, antall punkt pr. døgnpasseringer (av elbil) og antall punkt pr registrert bil i et område.
- Forretningsmodeller og betalingsløsninger.

Sak 3 Oppfølging av forumets konklusjon om grensesnitt

Forumets deltakere redegjør om bruk av konklusjonen som ble fattet i møte den 29. august 2012. Det bør redegjøres for eventuell publisering på egne nettsider, påvirkning av andre arenaer man deltar i, møteaktivitet hvor forumets konklusjon har vært trukket frem.

Videre bør det diskuteres hvordan vi kan få enda sterkere moment i å spre konklusjonen. Vi legger opp til en liten idedugnad.


Sak 4 Høringen til Transnova

Det legges opp til en diskusjon om hovedelementene i Transnova sitt forslag til strategi. Bør forumet gi en uttalelse?

De ulike partene redegjør for hovedtrekkene i egne synspunkter (dersom man har noen).

Sak 5 Tetthet for hurtigladepunkt

Hva skal til for å få til et velfungerende nettverk av hurtigladestasjoner? Hvem bør mene noe om dette? Kan elbilforumet si noe om de tekniske forutsetningene, lage et diskusjonsdokument som kan drøftes med andre, med sikte på en senere fastsettelse?

NEKs elbilforum		
Utarbeidet av:	Leif T. Aanensen	
Dato:	2.4.2013	

Det er gjort utredninger på ovennevnte problemstillinger tidligere. Disse utredningene bør man vurdere i forhold til å danne underlag for en anbefaling. Eksempel på innhold i en slik anbefaling kan være:

«En veistrekning anses å være tilrettelagt elektrifisert transport dersom følgende kriterier er oppfylt:

- Det er maksimalt 35 kilometer mellom hvert hurtig ladepunkt,
- det er minst et ladepunkt for hver 20 bil som passerer veistrekningen i løpet av et døgn, og
- det er minst et ladepunkt for hver 20 bil som er registrert i fylket hvor hurtiglader er plassert.»

«Et område anses å være tilrettelagt for elektrifisert transport dersom følgende kriterier er oppfylt:

- Det er maksimalt 6 kilometers avstand mellom hurtig ladepunkt,
- det er minst et hurtigladerpunkt for hver 20 bil som er registrert i kommunen(e) som omfattes av området»

Dersom det er mulig å oppnå en enighet innenfor forumet kan et slikt dokument være verdifullt å bruke i deltakernes øvrige nettverk. Det er imidlertid opp til forumet å avgjøre om dette er et ønskelig arbeid.

Dersom vi lander på en anbefaling, vil det være mulig å foreta en beregning av kostnader for elektrifisering av en veistrekning. Dette kan være meget nyttig for beslutningstakere.

Sak 5 «Hurtigladejungelen»

Vi tar en gjennomgang av utfordringene med de ulike grensesnittene som kreves for hurtiglading av henholdsvis japanske, europeiske og amerikanske elbiler. Er det en mulig strategi for å slippe kostnadsdrivende alternative løsninger?


Sak 7 Forretningsmodeller og betalingsløsninger

Det er relativt store bedriftsøkonomiske kostnader ved utbygging av hurtigladerpunkter. Ulike forretningsmodeller er valgt, herunder abonnementsløsninger. Sistnevnte kan medføre at elbileier må ha flere abonnement hvis det kommer flere aktører på markedet.

Innenfor økonomifaget snakkes det innen enkelte sektorer om naturlige monopol. Det kan for eksempel være infrastruktur for vei, jernbane, kraftforsyning, vannforsyning. I slike tilfeller legger regulator vekt på samfunnsøkonomiske betraktninger. Parallell infrastruktur er meget kostbart i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

Regulator vil da gjerne konsentrere seg om å regulere de naturlige monopolene som oppstår, slik at disse ikke har urimelig inntjening. Spørsmål til diskusjon:

- Hvordan kan man unngå at elbilisten må ha et utall av abonnementer (interoperabilitet)
- Er forsyning av elektrifisert transport et «naturlig monopol»?
- Hvorfor er ikke elektrifisering av transport dekket av elnettsiers forsyningsplikt? Den eneste forskjell er at abonnenten er «mobil».

NEKs elbilforum		
Utarbeidet av:	Leif T. Aanensen	
Dato:	2.4.2013	

Dette og mange andre problemstillinger kan drøftes. Hovedpoenget er imidlertid hvordan man kan bidra til å få til en effektiv elektrifisering av transporten.

Sak 8 Elbil – nytt på forskningsfronten

Vi har fått med SINTEF Energi i forumet. NEK har utfordret representanten til å gi siste nytt fra forskningsfronten. Innlegget er ikke bekreftet. Forumets øvrige representanter oppfordres til å dele kunnskap de måtte ha.

Tema: Hurtigladedepunkt og Elektrisk Energilagringssystem (ESS) – er dette teknologi det er relevant å bundle sammen?

Sak 9 Mandat

Forumet har så langt fungert uten mandat. Bør vi utforme et mandat som klargjør rammen for forumets arbeid?

NEK har opprettet forumet for å bidra til å koordinere aktivitetene i komiteene som arbeider innen temaet Elbil. Samtidig er en rekke andre aktører invitert for å skape synergier – gjensidig utveksling av kunnskap, synspunkter og muligheter til å trekke konklusjoner som er bredere forankret. I tillegg å gi forumet økt tyngde.

Dersom det er ønskelig fra forumets side vil NEK kunne lage et utkast til mandat som kan sirkuleres til medlemmene i forkant av neste møte.

Sak 10 Eventuelt

Vi tar gjerne innspill til tema under eventuelt.