

Sammendrag:

Framtidig elektromobilitet i Norge – aktørenes perspektiver

TØI rapport 1385/2014

Forfattere: Terje Assum, Marika Kolbenstvedt og Erik Figenbaum
Oslo 2014, 59 sider, engelsk språk

Intervjuer og møter med representanter for myndigheter, bilbransjen og organisasjoner innen elektromobilitet i Norge viser at aktørene er optimistiske til framtida for elektromobilitet, gitt at insentivene for elektriske biler opprettholdes. Nesten alle er positive til den offisielle politikken, å redusere gjennomsnittlig utslipp av klimagasser, der målet i 2020 er 85g/km, ved å øke antall elektriske biler. Aktørene innser likevel at det trengs flere virkemidler for å nå miljø- og klimamål, og at insentivene må trappes ned eller legges om på sikt. Særlig viktig nå er flere ladestasjoner for boliger uten privat parkering og hurtiglading langs hovedveiene mellom de største byene. Aktørenes vurderinger stemmer godt overens med brukernes, slik disse er fremkommet i andre studier.

COMPETT prosjektet – aktørenes perspektiv

Rapporten er en del av Electromobility+ prosjektet COMPETT, Competitive Electric Town Transport, med formålet å undersøke hvordan elbiler kan tas i bruk i større grad. For å få fram erfaringer med elektrisk biltransport, som eventuelle regionale og nasjonale hindringer og muligheter for bruk av elbiler og ladestasjoner ble det gjennomført kvalitative intervjuer med 13 aktører samt tre gruppemøter med regionale og nasjonale aktører på området. Aktører i andre relevante sektorer som oljebransje og kollektivtransport ble ikke intervjuet. Oslo-Kongsberg regionen, som har den høyeste elbilettheten i Norge, var valgt som prosjektet regionale case. I løpet av prosjektperioden er det regionale perspektivet utvidet til et mer nasjonalt perspektiv, især når det gjelder aktørene. De fleste aktørene innen elektromobilitet er nasjonale. Det er også insentivene som har stor betydning for utviklingen av elektromobilitet.

Insentiver for elbiler i Norge

Den gjeldende politikken for elektromobilitet i Norge omfatter følgende insentiver for fullt elektriske biler:

- **Finansielle:** Fritak for engangsavgift, redusert sats for årsavgift, redusert sats for fordelsbeskatning for firmabil, fritak for merverdiavgift og økt kilometergodtgjørelse.
- **Lokale:** Tilgang til kollektivfelt, fritak for bompenger, lavere billettpris på riksveiferger, gratis parkering og ladning, samt støtte til ladestasjoner både vanlige og hurtiglading.
- **Andre:** Spesielle EL nummerskilt.

Bare to insentiver gjelder for ladbare hybridbiler, nemlig redusert sats for årsavgift og gratis lading på offentlige ladestasjoner. Insentivene utgjør omfattende økonomiske fordeler for brukere av elbiler.

Aktørenes kunnskap, meninger og atferd

De fleste aktørene vurderer en kombinasjon av mindre reising, mer kollektivtransport og nullutslippsbiler som løsningen på målene om reduksjon av utslipp av klimagasser fra veitransport. Alle aktørene, med mulig unntak av én, synes å godta målene for redusert utslipp av klimagasser fra transport. Dette kan skyldes utvalget av aktører, som hovedsakelig arbeider innen mobilitet og miljø. Deres aktiviteter for å bidra til å nå disse målene er hovedsakelig oppfølging av insentivene.

De konkrete aktivitetene varierer med aktørenes roller. Informasjon til og påvirkning av myndighetene og å lette bruken av elbiler er viktige aktiviteter. Elbilkjøperne selv synes å søke informasjon aktivt og dele erfaringer med andre. Når elbilsalget øker, vil denne «naboeffekten» også øke, og bidra til ytterligere økning av elbilsalget.

I de offentlige etatene er det en utfordring å finne en balanse mellom ideelle og politisk akseptable løsninger. For bilimportører, –forhandlere og frivillige organisasjoner er formidling av informasjon en hoveddel av aktivitetene. Noen aktører mener det er en konflikt mellom å fremme bruken av elbiler og målet om å redusere omfanget av veitrafikken.

Hindringer og muligheter

Aktørene vurderer usikkerhet om batterienes varighet, elbilenes bruktverdi og insentivenes framtid som hovedutfordringene for framtidig økning i elbilbruk. Bilimportørene og –forhandlerne rapporterer imidlertid ikke bekymring om slik usikkerhet hos sine kunder. Dette kan kanskje skyldes at innovatører og tidlige brukere har høyere toleranse for risiko enn senere brukere. Dette spørsmålet kan likevel bli aktuelt etter hvert som utviklingen av elbiler utvides til grupper av senere brukere, som kanskje ikke vil akseptere så mye usikkerhet. På den annen side vil både teknologiske forbedringer og større markeder bidra til å redusere usikkerhet.

Det kan være en utfordring å overbevise mulige kjøpere av elbiler at elbiler også kan brukes på lengre helg- og feriereiser, især i markedet for enbilshusholdninger. De fleste hindringene synes imidlertid ikke å skyldes elektromobilitet i seg selv, men at elektromobilitet er i en tidlig fase. Hurtiglading har potensial for å redusere rekkeviddeangst ytterligere. Det gir også en mulighet for økning at det kommer flere elbilmerker og –modeller på markedet. Elbilenes lave driftskostnadene vurderes som en mulighet for vekst i flåtemarkedet. Potensialet for elbiler synes lovende så lenge de viktigste insentivene opprettholdes.

Behov for forandring av insentivene?

De fleste aktørene vurderer de eksisterende insentivene som tilstrekkelige for videre vekst i elbilsalget, men noen organisasjoner har en strategi for å bedre situasjonen for elbiler enda mer. Aktørene vurderer kostnadene ved insentivene mot andre tiltak for å redusere utslipp av klimagasser. De finansielle insentivene, især fritak for merverdiavgift og bompenger, betraktes som de viktigste. Tilgang til kollektivfeltene

og reduserte billettpriser på fergene er mer kontroversielt. Dette gjelder også fritak for merverdiavgift for dyre elbiler som Tesla. Noen framhever at tilgang til kollektivfelt allerede i dag kan oppheves på konkrete veistrekninger hvis elbilene lager alvorlige forsinkelser for bussene.

De fleste er enige i at insentivene er dyre, og de innser at nedtrapping må komme. De framhever at nedtrapping må skje gradvis og forutsigbart. For tida er det ikke noen konkret strategi for nedtrapping av insentivene, og ingen vet hva som vil skje med insentivene etter 2017 eller at antall elbiler har nådd 50 000. Med nåværende salg av elbiler kan dette antallet nå tidlig i 2015. En utredning om kjøretøyavgifter skal presenteres i revidert statsbudsjett for 2015 i mai 2015. Det er også laget et utkast til strategi for infrastruktur for lading. Dette utkast har vært på høring i første halvår 2014, men resultatene er ikke offentliggjort ennå (desember 2014).

Elbilinsentivene gjelder ikke for ladbare hybridbiler unntatt en viss reduksjon i engangsavgiften og gratis parkering på offentlige parkeringsplasser. Ladbare hybridbiler har et stort potensial som eneste bil i husholdningen, men siden de er dyre i produksjon kan de ikke konkurrere med vanlige elbiler med de nåværende insentivene. Framtida for ladbare hybridbiler er derfor usikker i Norge, selv om salget av slike biler har økt i 2014. Noe reduksjon av engangsavgiften for ladbare hybridbiler er tatt inn i statsbudsjettet for 2015. Noen av aktørene sier at insentivene bør være teknologisk nøytrale, dvs. at de bør gjelde for alle biler med redusert utslipp.

Insentivene ser ut til å være viktigere i byregioner enn i spredtbygde områder, der lademuligheter kan bety mer på grunn av lengre avstander. Å lade hjemme og på arbeid er de viktigste formene for lading, men infrastruktur for lading er viktig for folk som bor i boliger uten privat parkering og for kjøring på lengre strekninger, især når elbil er eneste bil i husholdningen. Det er behov for utvikling av standarder for lading og for betaling for lading, især for hurtiglading. Induktiv lading prøves nå ut, og kan gjøre lading vesentlig enklere.

Andre forhold

Aktørene er ikke bekymret for mulig økning i trafikkmengde som følge av økt salg av elbiler, men framhever samtidig behovet for å redusere trafikkmengden. De forventer at flere transportmåter og teknologier tas i bruk for å redusere fossilbasert trafikk og utslippene av klimagasser. Noen viser til at andre tiltak er nødvendige for å begrense veksten i veitrafikken.

Det er ikke stor bekymring for elbilsikkerhet blant aktørene, men noen sier at det kreves en annen type sikkerhetstenkning for elbiler enn for fossilbiler. Noen har sendt ut sikkerhetsinformasjon til elbileiere og til uttrykningspersonell.

Norge kan bli en internasjonal testarena for elbiler. Andre land kan lære at insentiver er nødvendige og effektive for å ta i bruk elbiler. Rikelig fornybar elektrisitet er en fordel for bruk av elbiler i Norge. Høye motorvognavgifter gjør det mulig å bruke avgiftsfritak for å fremme kjøp og bruk av miljøvennlige biler. Landets og befolkningens velstand gjør det mulig å ta i bruk ny teknologi raskt, selv om dette medfører en viss økonomisk risiko. Det kjølige klimaet i Norge bidrar til lenger varighet for batteriene, men begrenser rekkevidden for elbiler. Lange kjøreavstander og mange hytter kan være hindringsfaktorer for at enbilshusholdninger vil kjøpe elbil.

Noen aktører uttrykker bekymring for at det industrielle potensialet som elbilmarkedet i Norge utgjør, ikke blir utnyttet. En sier at insentivene kan betraktes som støtte til japansk bilindustri. Den tidlige, men lite vellykte innsatsen i elbilindustri i Norge kan være en hindring for framtidig utnyttelse av det industrielle potensialet.

Aktører, brukere og mulige kjøpere av elbiler

Aktørene er godt informert om elbilbrukernes kunnskaper, holdninger og atferd i sin alminnelighet. Noen aktører synes å være mer bekymret enn elbileierne og -brukerne usikkerhet om framtida for insentivene, for bruktbilverdien og elbilenes rekkevidde. Aktørene er dermed mer like eiere av vanlige biler enn elbileierne.

Blant aktørene, elbileiere og potensielle kjøpere er det stor enighet om betydningen av insentivene for kjøp av elbil. De ulike aktørene kunne være mer oppmerksomme på forskjellene mellom de nåværende elbileierne, potensielle elbilkjøpere og fossilbileiere som ikke ønsker å kjøpe elbil, især når det gjelder oppfatningen av ulemper ved elbiler i de to sistnevnte gruppene. Ladetid, tilgang til ladestasjoner og rekkevidde betraktes som de viktigste ulempene av fossilbileierne. Formidling av informasjon om elbiler til dem som ennå ikke har kjøpt slik bil, synes viktig for å øke andelen elbiler i bilbestanden.

Diskusjon

Andelen elbiler er fremdeles (desember 2014) mindre enn to prosent av alle motorkjøretøy i Norge. Selv om denne andelen er høy sammenlignet med andre land, er det nødvendig å vurdere hvordan salget kan økes ytterligere. Det er viktig å beholde insentivene, især de finansielle, inntil masseproduksjon og videre teknologisk utvikling vil gjøre elbiler økonomisk konkurransedyktige. Masseproduksjon, teknologisk utvikling og de lavere produksjonskostnadene som dette vil gi, avhenger av betydelig salg i større markeder enn Norge. Når insentivene skal trappes ned, må dette gjøres gradvis og forutsigbart.

En annen mulighet er å styrke innsatsen for å selge elbiler til private selskaper og offentlige etater. Det kan være effektivt å styrke markedsføringen i flåtemarkedet ved å legge vekt på lave driftskostnader, sier noen aktører.

Salget av ladbare hybridbiler har vært begrenset i Norge. Innføring av insentiver, f.eks. halvering av merverdiavgiften, kan bedre salget. Nye modeller og merker av ladbare hybridbiler kan også bidra til økt salg. Hvis de får så mye insentiver at de blir billigere enn fossilbiler i samme størrelse, er det risiko for at noen vil kjøpe ladbare hybridbiler av økonomiske grunner, men ikke ta seg bryet med å lade dem, dvs. kjøre dem på fossilt drivstoff. Lavere kostnader ved elektrisitet sammenlignet med fossilt drivstoff kan imidlertid motivere eiere av ladbare hybridbiler til å lade.

Konklusjon

Alle aktørene kjenner de politiske målsetningene for reduksjon av utslipp av klimagasser, og alle unntatt én godtar dem og forsøker å følge og tilpasse seg til dem. De fleste aktørene synes at insentivene er positive og til og med tilstrekkelige til å opprettholde det relativt høye salget av elbiler i Norge. «Naboeffekten» kan øke når antall elbiler øker, og dermed bidra ytterligere til salget av elbiler.

Aktørene synes også å være enige i at insentivene er dyre og at de derfor må trappes ned i framtida. Selv om de sier at insentivene må trappes ned gradvis og forutsigbart, synes de å mene at de viktigste må fortsette til elbiler har fått konkurransedyktige produksjonspriser. Hvis tilgang til kollektivfeltene skaper forsinkelser for bussene, kan tilgangen oppheves der dette er et problem. Potensialet for elbiler i private selskaper og offentlige etater, dvs. i flåtemarkedet, og økt bruk av hybridbiler er ikke fullt utnyttet ennå.