



Norsk **Elbil**forening

# Elbil-nytt

Nr 1 Januar 2012



## «... ingen planer om endringer i rammevilkårene»



Foto av Statssekretær Kjetil Lund i Finansdepartementet

**I 2011 ble det i enkelte miljøer spekulert mye i at Regjeringen ville starte utfasingen av elbilgodene, stikk i strid med tidligere politiske signaler fra Stortingets talerstol.**

**I et intervju med Elbilforeningen har statssekretær Kjetil Lund svart på noen elbilspørsmål.**



## Nytt kontor og ny adresse

16. november flyttet Elbilforeningen for første gang inn i egne lokaler. Lokalene ligger i et nyetablert kontorfellesskap i de tidligere lokalene til Oslo Hospital. Adresse Ekebergveien 1A.

Her vil våre medlemmer kunne komme innom dersom de har behov for en ny ladenøkkel, urskive, eller for å slå av en prat over en kopp kaffe.

Kontoret vil normal være betjent i kjernetiden mellom 9 og 15, med mindre vi er ute i ulike møter. Avtal gjerne på telefon 907 04 545 om du ønsker å komme innom en tur, slik at vi setter av tid.

### Vår postadresse er som følger:

Norsk Elbilforening  
Postboks 9261  
0134 Oslo

# Leder

## Godt nytt år!

Vi har lagt bak oss 2011, året da elbilen for alvor gjorde sitt inntog på norske veier. Året da det ble mer enn 5000 registrerte elbiler på veiene takket være salget av trillingene iOn, C-Zero og i-MiEV samt Leaf, hvorav det i alt ble solgt over 2000 elbiler.

Suksessen bak det norske elbilsalget ligger i miljø- og teknologibevisste kjøpere som helt eller delvis vil benytte seg av elbilgodene. Disse har statssekretær Kjetil Lund i Finansdepartementet og Miljøvernminister Erik Solheim uttrykt å ville beholde.

I om lag 20 år har Norsk Elbilforening jobbet for de elbilgodene som i dag finnes, og som har blitt til takket være utholdenhet og samarbeid mellom en rekke aktører. Det er disse godene som nå altså har resultert i det aller beste elbilåret så langt.

Vi forventer at 2012 blir et like godt elbil-år, som 2011, Kanskje ikke i prosentmessig vekst, men gjennom at antallet solgte ny-elbiler kanskje når 3 000, selv om rundt/litt over 2500 er mer realistisk. I så fall vi utgjør ca. 2,3 prosent av nybilsalget. Dette er fortsatt relativt lavt i landet Norge, som har et mål om 10% eller over 200 000 ladbare kjøretøyer i 2020.

Det er med andre ord duket for at godene på rene elbiler vil fortsette i mange år til. Som medlem støtter du arbeidet for å nå denne målsetningen, og for å ivareta godene så lange det er nødvendig.

*Snorre Sletvold, styreleder*

## Elbil-nytt

Nyhetsbrevet «Elbil-nytt» som du nå leser, har gjenoppstått med sitt gamle navn. Elbil-nytt kom for første gang ut i 1996, og var et regelmessig nyhetskriv frem til 2000, da økonomien i foreningene stoppet det. For noen år siden gjenopptok foreningen utgivelsen, men kalte det bare for Nyhetsbrev Norsk Elbilforening.

Målet er å utvikle Elbil-nytt slik at det i løpet av året skal komme ut 5 ganger; 3 før og 2 etter sommeren. I tillegg vil det komme som epost-nyhetsbrev.

Har du som medlem en betraktning, eller noe på hjertet, er du velkommen til å dele denne med andre elbilister.

*Faksimile Elbil-nytt nr 19/2000*



## Hvorfor får jeg som ny elbilist dette skrevet, og hva er Elbilforeningen?

**Til deg som i 2011 har kjøpt ny elbil, ønsker vi deg nok en gang velkommen som medlem i Norsk Elbilforening. Som du sikkert husker fra overleveringen av din elbil, har forhandlerne/leverandøren på spandert deg første års medlemskap i Norsk Elbilforening som gave. Som et bevis på det, har du fått en nyttig velkomstmappe med ladenøkkel, urskive, is-skrape og annen nyttig info.**

Norsk Elbilforening som ble intirim etablert i 1992, er en interesse- og medlemsorganisasjon som jobber for en helt eller delvis elektrifisering av vegtransporten. Eller som det heter i gjeldende formålsparagraf:

*Foreningens formål er å fremme energieffektive, ladbare kjøretøyer som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder.*

Elbilforeningen organiserte ved inngangen til 2012 mer enn halvparten av alle landets elbilister. Medlemmene i foreningen kan ha ulike grunner for å være elbilister, men alle er pionérer og pådrivere for en framtid uten støy og eksos, og vi deltar i et teknologiskifte som bidrar til å stabilisere klimaet på jordkloden.

Elbilforeningen er i tillegg en forbrukerorganisasjon som ivaretar elbileierne sin interesse i forhold til leverandører, byråkrater og det offentlige. Det være seg i forhold til mindre konkrete problemer, til større generelle saker som garanti, og ikke minst de politiske rammevilkår elbilen har.

Elbilforeningen ble stiftet for å stimulere til et teknologiskifte innen vegtransportsektoren, fra fossilt brensel til elektrisitet fra fornybare kilder.

Vi er her for å ivareta og styrke rammebetingelsene elbilistene er avhengig av. Vi jobber for forutsigbare rammevilkår på vegne av forbruker og leverandør.

Elbilforeningen skal søke å være uavhengige, etterrettelig og etisk i sitt arbeid med å nå målet definert i formålsparagrafen. Vi jobber for vårt mål, til det beste for miljøet lokalt og globalt.

Elbilforeningen har et hovedkontor med et mindre sekretariat lokalisert i Oslo. Hovedkontoret ivaretar foreningens drift, og koordinerer foreningens aktivitet. Her kan du som medlem henvende deg med store eller små spørsmål. Elbilforeningen søker lokal forankring gjennom å ha fylkeslag spredt rundt om i Norge.

Elbilsalg 2011			
Merke	Totalt	Andel	Salg 4.kvart
Mitsubishi i-MiEV	1050	47%	246
Nissan LEAF	381	17%	377
Peugeot iOn	217	10%	77
Citroën C-ZERO	210	9%	59
Think City	133	6%	12
Buddy	125	6%	18
Ford Connect Electric	41	2%	8
Tesla Roadster	34	2%	8
Tazzari	34	2%	10
Reva	9	0%	0
Diverse	8	0%	2
<b>Totalt</b>	<b>2242</b>	<b>100%</b>	<b>817</b>

Norsk Elbilforening / OFV

## Aktuelle saker i Elbilforeningen

Det har vært et aktiv høsthalvår i Elbilforeningen. Vi har tatt imot veldig mange nye medlemmer, som vi etter beste evne har forsynt med startmappe med ladenøkkel, urskive og annet nyttig. Det har også vært tid til å jobbe med aktuelle og viktige elbilsaker.

### Batterigaranti

De av dere som følger med på nettsidene til Elbilforeningen, elbil.no og elbilforum.no, har nok sett at det har vært mye fokus og skrivi på batterikapasitet gjennom levetiden og hva som er garantert fra leverandørens side. Diskusjonen har gått på forventet batterikapasitet etter de første 5 årene, og hva som er fabrikatets nedre garanti for kapasitet i batteripakken.

Hva som ligger i bilens garanti, har skapt en del furor på forumet. Enkelte av leverandørene klarte ikke å kommunisere hvor grensa for restkapasitet går i forhold til garanti, eller hvordan dette for kunden beregnes. Det har ført til at Elbilforeningen tok initiativ til et bransjemøte på temaet i desember, i lag med NAF og Forbrukerrådet. Vi kommer tilbake utover våren til saken.



Faksimile om PIVCO konkurs og Think oppstart, fra Elbil-nytt nr 12 desember 1998 og nr 13 april 1999

### Think

Think gikk som kjent konkurs i juni, noe som har gitt en uklar situasjon rundt dette med garanti- og reparasjonsarbeid. De som har en kjøpskontrakt, med stempel fra en forhandler, har i prinsippet sin kjøpsrettigheter gjeldende. De som derimot har en kjøpskontrakt direkte med Think, men fått bilen ut gjennom en agent, har slik situasjonen er nå ingen garanti med mindre man ikke går til underleverandørene til Think med sin sak.

I en periode på sensommeren og i høst var det bortimot helt stopp i alt verkstedsarbeid, uavhengig av forhandler eller leverandør. Grunnen var stopp i deletilgangen fra de som kjøpte konkursoet etter Think. Situasjonen har i løpet av høsten blitt noe bedre, da spesielt RøhneSelmer har fått noe tilgang på slitasjedeler. De har for øvrig direkte kontakt med batterileverandør, samt skaffet og bygget seg kompetanse knyttet til reparasjon av de ulike modellene av CPU-boksene. RøhneSelmer opplyste senhøstes til Elbilforeningen at de, så langt de maktet, forsøker å bistå andre forhandlere som tar kontakt.

Elbilforeningen jobber med å avdekke ulike problemstillinger som oppstår for dem som har Think. Slik at man uavhengig av forhandler, agent eller verksted skal ha muligheten til fortsatt å få rettet feil på sin Think. Dette er dog ikke arbeid som er gjort over natten. Vi vil komme tilbake til hvordan dette arbeidet går.



### Buddy

Selskapet bak Buddy, Pure Mobility, gikk konkurs i slutten av oktober. Selskapet lyktes ikke med sin satsning mot det internasjonale markedet, og pengene rant fortere ut enn inn.

Dette er dog ikke slutten for Buddy. Selskapets bostyrer klarte i løpet av noen hektiske uker å selge boet til et knippe av de tidligere aksjonærene. Dette er en eierkonstellasjon som forhåpentligvis er noe mindre ambisiøs, men som heller har fokus på service og fortsatt produksjon.

Elbilforeningen er positiv til den løsningen bostyrer har falt ned på. En løsning som ikke bare vil sikre småproduksjon, men også sikre dagens 1100 Buddyer tilgang på deler, og verdifull kompetanse.

#### Kontaktinformasjon:

Buddy Electric Vehicle AS, Spireaveien 6, 0580 Oslo  
Mobil: 92693922 Epost: buddynorge@gmail.com



### Lokalforeninger

Elbilforeningen søker engasjerte elbilister i Hordaland og Trøndelag til å danne fylkeslag. Fylkeslag som kan spre det gode budskap, jobbe for lokale spørsmål knyttet til elbil og ladbar hybrid, for eksempel Ladeinfrastruktur

Elbilisme trenger ikke bare være å kjøre fram og tilbake til jobben, kose seg i kollektivfeltet, parkere gratis, passere bomringen med et smil eller slippe unna mesteparten av årsavgiften. Enkelte gjør mer ut av det og deltar ivrig i lokal elbilisme.

Vårt fremste eksempel er Rogaland Elbilforening som praktiserer elbilturisme, elbilrace, elektrisk uke for å promotere elbiler og ikke minst sosiale tilstelninger med hyggeprat og god mat.

Har du lyst til å bidra til lokal elbilisme hos deg? Ta kontakt med Snorre Sletvold, leder i Elbilforeningen. Vi stiller opp med medlemmer, ideer og ressurser.

Snorre Sletvold, tlf. 90088848, snorre@elbil.no

# Hva forteller krystallkula for året 2012?

**Vi har ingen fasit for hva som skjer, men gjetter litt på salg, elbilmodeller og ladeinfrastruktur. Og ser etter om det er noen mørke skyer i elbilhorisonten.**

**Av Hans Håvard Kvisle.**

Publisert på elbil.no 22. desember 2012

## Salg i 2012

Elbilforeningen har tidligere laget en prognose, eller rettere sagt en kvalifisert gjetning, for en mulig innfasingstakt av elbiler fram til 2020 – med 100.000 som et mål. For 2011 anslo vi at det ville bli solgt 1.500 nye elbiler. Dette vil overgåes med god margin. For 2012 har vi tidligere satt 2.600 som mål. Og holder fast ved det.

Driverne i utviklingen vil være trillingene med i-MiEV i spissen og Nissan LEAF. Det er all grunn til å tro at de vil utgjøre minst 80% av årets elbilsalg. Da må det selges over 2.000 av dem til sammen. Nå som Norge er så godt markert på elbilkartet, bør det ikke være et problem å få tilgang på nok biler for å dekke behovet.

LEAF stiller som årets salgsfavoritt. Men ikke undervurder Motor Gruppen som står bak Mitsubishi i-MiEV. Tronen som distributør av Norges mestselgende elbil med over 1.000 stk i 2011 har de ikke lyst til å gi fra seg. Derfor er det foretatt en prisjustering som gjør i-MiEV 40 000 kroner rimeligere enn LEAF. Utover disse to modellene regner vi med at C-ZERO og Peugeot iOn vil kjempe om plass på pallen, mens det vil være mindre mengder av Buddy, Tazzari, Ford Transit Connect Electric og de siste Tesla Roadster.

Det vil neppe komme nye modeller som gjør store innhugg i markedet. Mest tro har vi på den elektriske varebilen Renault Kangoo. I 3.kvartal skal den komme til Norge, sannsynligvis i et antall av 300. Noe som gjennom nyhetens interesse bør være forholdsvis greit å få solgt.

Det stilles også store forventninger til Tesla Model S som fra sommeren av leveres i USA. Den vil neppe ha volum i Norge før i begynnelsen av 2013. Gledelig er det derimot å se at Tesla har fastholdt tidligere prising.

Europeisk lansering av elektrisk versjon av Smart er utsatt til september. Den nye fargeklatten Mia er i landet for utprøving under nordiske forhold. Smiths vare- og lastebiler sies å skulle lanseres i vinter med de første demokjøretøyene. Reva NXR er også lovt i 2012. (Se forøvrig vår oversikt over Elbiler som kommer på elbil.no)

Vi har god nok tilgang for å nå målet på 2.600 solgte elbiler. Men hvor godt er egentlig salget? I 2011 ble det blant mange som har vært på vent, utløst en flom av oppdemma elbilbehov. Nå er det nye masser av kjøpere som må kaste seg over elbilen. En meget god grunn til at det vil skje, er alle de nye, fornøyde (det er ihvertfall vårt inntrykk!) eierne av fjorårets tusenvis av nye elbiler. Det bør vekke en interesse i nabolaget, i familien og på arbeidsplassen.



Leaf fra Elbilforeningens arrangement under Bilfriday 2011



i-MiEV fra Elbilforeningens arrangement på Bilfriday 2011

## Offentlige innkjøp

Vi etterlyste det på begynnelsen av 2011 – og gjør det igjen. Nå er det avgjørende at det offentlige innkjøpet av elbiler kommer i gang. I et par år har Grønn Bil jobba hardt for å stimulere elbilinteressen hos større flåteeiere. Vi får håpe fruktene av deres arbeid nå høstes. Det er positive tegn i Motor Gruppens pressemelding som kom i jula. Likevel, hva med store aktører som Oslo kommune og Posten? Vi trenger ikke kun noen titalls elbilkjøp i det offentlige Norge, men hundrevis om ikke tusenvis av elbiler. Nå bør også offentlige innkjøpere ha hatt tid til å områ seg og forstå at elbil er et godt og nødvendig alternativ.

Hva kan vi vente av ladbare hybrider?

I 2012 vil vi garantert sette rekord i salget av ladbare hybrider. For første gang blir disse tilgjengelige i det norske markedet. Først ute er Opel Ampera fra tidlig i 2012. En ladbar Priusversjon skal komme tidlig på høsten. På høsten skal også Volvo V60 komme som ladbar hybrid. I tillegg regner vi med at noen vil anskaffe seg luksusbilen Fisker Karma.

Hvor mange det blir solgt totalt? Det er virkelig vanskelig å spå markedets respons på dette nye produktet. Anslagene varierer fra pessimistiske 3-500 til optimistiske 1.500-2.000. Kan ikke 1.000 solgte ladbare hybrider i 2012 være første milepæl?

## Ladeinfrastruktur

Ingen grunn til å tro at vi ikke har fått minst 70 hurtigladedestasjoner på plass når 2012 er over. Hurtigladekartet viser hvor disse kommer. Alle med CHAdeMO-løsning, egna for «trillingene» og Nissan LEAF. I 2012 kommer det neppe verken biler eller pumper som tilbyr hurtiglading basert på en annen teknisk løsning.

I 2011 fikk vi over 400 nye normalladepunkter. Vi tør ikke spenne forventningen høyere enn at vi håper denne utviklingen fortsetter i 2012. Transnovas ressurser styres nå mot hurtiglading. Oslo kommune vil levere 100 nye normalladepunkter. Vi håper også på mer fra andre kommuner, kjøpesentre, kraftselskap, p-selskap m.fl. Normallading kan dessuten være greit å sette opp som en back-up på hurtigladedestasjoner.

Det er litt bekymring om hvorvidt hurtigladedestasjonene virker eller ei. «Ute av drift» er en skikkelig nedtur når du skal på elbileventyr. En trøst kan det være at NOBIL i løpet av 1.kvartal vil vise status på alle ladestasjoner som har kommunikasjonsmulighet. Det bør da absolutt gjelde for alle offentlige hurtigladedere, noe som er et krav fra Transnova for dem som mottar støtte derfra.

I NOBIL-sammenheng jobber Elbilforeningen hardt for å få alt det tekniske på plass. Vi håper også leverandørene og eierne av hurtigladedere får gjort sin del av jobben.

## Rammebetingelser

I lang tid har vi venta på at de nye parkeringsforskriftene skal komme ut på høring. For over et år siden ble det gjort et grundig arbeid for å sikre at elbilene får gunstige betingelser på privatdrevne p-områder. Opptil 3% av plassene skulle settes av for gratis elbilparkering og opptil 6% av plassene skulle ha lademulighet. Mens det fortsatt ville være gratis overalt ved offentlige gateløp. Foreløpig har saken kokt bort i departementet. Neppeså mye på grunn av elbilgodet, men snarere andre vanskeligere forhold i de nye forskriftene. Får vi tro. Likevel, nå er vi utålmodige og venter på at Samferdselsdepartementet får ut fingeren. I løpet av 2012 må dette spikres. Vi fortsetter å mase om langsiktighet og forutsigbarhet for elbilgodene. Til tross for at ingen politikere ennå har skuffa oss. Det vil heller ikke skje i 2012. Derimot kan de kanskje glede oss litt ekstra ved å skape en konsensus om en mer langsiktig elbilplan, helst fram til 2020, f.eks. som en del av klima-meldinga. Da fjernes noe av den utryggheten som elbilforhandlerne rapporterer er blant potensielle kjøpere. Men denne utryggheten er ikke så mye politikernes skyld, mer media og en følge av organisasjoners markeringsbehov. Vi holder en knapp på at politikerne i 2012 vil rydde opp i dette.

## Mørke skyer over Europa?

Elbilens suksess avgjøres ikke av hva vi får til på vårt lille berg. Noe vi bare må innrømme, som det så fint ble sagt av en forhenværende statsminister: «Norge er et land i verden».

I USA og Japan virker det som å ha blitt litt fart i elbilsalget. F.eks. ser det ut som Nissan når målet i 2011 om å selge 10.000 LEAF i USA.

Men i Europa er situasjonen bekymringsfull. Vi har ennå ikke hørt om andre europeiske land som så langt har en bemerkelsesverdig suksess med elbiler. Snarere tvertimot. Europeiske land med 10-15 ganger større befolkning enn Norge kan i 2011 havne på 1.000-2.000 nye elbiler. Vi har tidligere rapportert at i 1.halvår var 16% av Europas elbilsalg i Norge. Har vi grunn til å tro at det er særlig annerledes i 2.halvår? Neppes. Gledelig er å se varsler om store offentlige innkjøp i Frankrike av titusenvise av elbiler. Håper mange av dem (brorparten er Renault Kangoo) kommer på veien i 2012.

Den europeiske finanskrisa gjør ikke situasjonen mindre bekymringsfull. Elbiler kan bli nedprioritert og nødvendige myndighetstiltak som kjøpsinsentiver og infrastruktur settes på vent. Etterhvert vil skuffende salgstall publiseres. Negative konsulentutredninger (de er som værhaner) distribueres. Litt bråk blir det rundt sikkerhetsproblemene som har vært med batteriene i de ladbare hybridene Chevrolet Volt og Fisker Karma. For ny teknologi kan også andre negative forhold oppstå. Alt dette gir elbilens motkrefter anledning til å rette et kritisk søkelys på elbilen og så tvil om dens mulighet til å vinne markedet. Noe en del helt sikkert ikke vil klare å la være å gjøre, ikke minst for å sikre sine egne forretningsinteresser.

Dette er noe vi bare må være forberedt på å tåle. Annet er naivt. Derfor er det viktig å være nøktern med målsettinger, og i arbeidet vårt ikke tro at elbilen ennå har vunnet markedet. For det har den langtifra. Det tar mange år å endre markedets oppfattelse av elbil, forstå hva du som forbruker trenger og utvikle teknologien til å bli bedre. Nå vil det være altfor tidlig å evaluere en teknologi med potensial til å bli realisert over tiår, ikke kun et år eller to.

Konsekvensene av et år med mer negativitet rundt elbilen kan bli:

- De som allerede har satsa hardt og investert tungt, må bare gjøre alt for å stå løpet ut og ta maksimalt av de markedsandelene som er der. Gjelder f.eks. Nissan, Renault, Tesla og Mitsubishi.
- Andre bilprodusenter vil sannsynligvis velge å se an utviklingen og skyve på lanseringer for å redusere investeringer og risiko.

Vi må krysse fingrene for internasjonal elbilsuksess. Ikke bare den norske. Men la oss ikke se på oss sjøl som ei dråpe i havet. Vi kan heller være det gode og inspirerende eksemplet til etterfølgelse. La oss fortsatt vise veien videre. For det trenger det internasjonale elbilmarkedet.



## «... ingen planer om endringer i rammevilkårene»



**Av Hans Håvard Kvisle.**

Publisert på elbil.no 22. desember 2012

Midt i julestria sendte vi noen spørsmål om elbil til statssekretær Kjetil Lund i Finansdepartementet.

Nok ikke et så ekstremt polemiske spørsmål, men for å få litt mer inntrykk av tankegangen i Finansdepartementet. Nå fikk vi ikke svar på alt. Som Kjetil Lund skrev i eposten til oss; han tok seg friheten til å hoppe over et par spørsmål. Det er tilgitt denne gangen. Litt snille julenisser er vi, men vi kommer nok tilbake til dem.

Vi tolker svarene slik at bekymringsstresset for elbilgodene ikke må overdrives. Signalene i markedet er at litt for mange potensielle elbilkjøpere opplever for mye usikkerhet rundt rammebetingelsene. Da nøler de med å bli elbilister. Denne usikkerheten virker å være mer medieskapt enn politikerskapt. Mon tro om Kjetil Lunds svar kan roe nervene noe?

### **Hvilke teknologier tror du om 20 år vil dominere den motoriserte, individuelle persontransporten?**

- Det er svært vanskelig å forutsi hvilke teknologier som vil være dominerende om 20 år. Vi ser nå at ulike bilprodusenter satses stort på elbiler, hybridbiler, hydrogenbiler og effektivisering av den ordinære forbrenningsmotoren. Jeg er opptatt av å legge til rette for at de beste bærekraftige teknologiske løsningene skal lykkes.

### **“Teknologinøytralitet” er et ofte brukt slagord. Kan du forklare hvorfor det ikke medfører status quo, dagens dominerende teknologier vil holde stand, og nøytraliteten hemme nødvendige forandringer for å få et bedre miljø?**

- Teknologinøytralitet er viktig for å gi de ulike teknologiske løsningene like konkurransevilkår. Det er vanskelig for myndigheter eller andre å forutsi hvilke teknologiske løsninger som er de beste. Markedet er som regel bedre til å avgjøre det.

- Det kan likevel være viktig å gi støtte til bestemte typer teknologi i en introduksjonsfase. For eksempel fordi nye teknologier vil trenge tid på å bli bedre og billigere. Det kan skyldes at det er kostbart å produsere små kvantum og at mange kan være skeptiske til nye teknologier.

### **Synes du vi skal satse på elbiler for å redusere effekten av klimaendringer, bruke energi mer effektivt eller for å gjøre byene triveligere og mindre helseskadelige å leve i?**

- Jeg mener alle de tre hensynene er viktige. Det er jo bare en fordel at elbilene har flere positive virkninger.

### **Elbilrevolusjonen er såvidt kommet i gang. Etter tidligere tilbakeslag er vi avventende optimister. Vil myndighetene ha den tålmodighet og raushet som skal til for at vi denne gang kan lykkes?**

- Elbiler har betydelige fordeler i dag. Her kan det nevnes adgang til kollektivfelt, fri passering i bomringer, fritak for merverdiavgift, engangsavgift og veibruksavgift, lav årsavgiftssats og en rekke gratis ladestasjoner og parkeringsplasser. I budsjettet for 2012 varslet Regjeringen at en ikke nå har konkrete planer om å endre rammebetingelsene for elbiler. Jeg har likevel oppfattet at verken bransjen selv eller miljøbevegelsen mener at elbilene skal beholde alle fordelene til evig tid. For eksempel vil det være meningsløst å la elbilene kjøre i kollektivfeltet dersom nesten alle kjører elbil.

### **Miljø- og interesseorganisasjoner messer om forutsigbarhet i rammebetingelsene for elbil. Hvorfor tror du de gjør det?**

- Jeg registrerer også at Elbilforeningen har påpekt at enkelte i miljøbevegelsen maser for mye. Men vi har altså ingen planer om endringer i rammevilkårene.

### **Hva tror du er den forløsende faktoren for at elbilene skal lykkes i markedet?**

- Det er vanskelig å forutsi hvilke faktorer som er avgjørende for at en teknologi skal lykkes i markedet. Men det er åpenbart at dagens elbiler har noen ulemper i forhold til biler med ordinær forbrenningsmotor. Jeg tenker først og fremst på rekkevidde og størrelse. Men her er teknologien og markedet i sterk endring, så vi må se an hvordan utviklingen blir. Hva som skjer innen utviklingen av batteriteknologi, vil nok bety mye.

### **Kan du se for deg ytterligere stimuli for å fremme elektrifisering av veitransporten – og hva bør det være?**

- Jeg tror de fleste er enige om at elbilene i Norge har veldig gode rammevilkår. Det er bra, og som nevnt har vi heller ingen planer om å endre rammevilkårene.

### **Kommer det en dag da statssekretær Kjetil Lund kjører elbil istedenfor forurensende bil?**

- Det kan hende, vi får se hva fremtiden bringer. I den fasen av livet jeg er i nå, har jeg behov for en bil med plass til både familie og bagasje.

Vi takker Kjetil Lund for svarene.

I Elbilforeningen er vi kontinuerlig i beredskap og vil sjølsagt agere hvis vi ser at den norske elbilpolitikken forvitres eller bærer galt av sted. Men selv i 2011 – etter gjennom mange år å ha fått innført en rekke gode insentiver for å velge elbil, synes vi elbilværet er mer prega av solskinn enn mørke skyer:

Generelt ble tverrparkering av kjøretøy forbudt gjennom en endring av parkeringsforskriftene. Men korte elbiler fikk unntak og kan parkere arealeffektivt i små luker.

Det ble vedtatt nye forskrifter for kjøprising som kan brukes som en trafikkregulering for å redusere lokale kø- og miljøproblemer. Men elektriske motorvogner fikk betalingsfritak.

Nasjonalt er det gjennom Transnova satsa ca 10 millioner kroner på hurtiglading, og det utarbeides en strategi for nasjonal hurtigladeinfrastruktur.

Lokalt fortsetter Oslo kommune deres egenfinansierte utbygging av ladestasjoner. Med politiske vedtak som lukter av forsterka satsing.

Dette er årets forbedringer for elbil. Er det noen som kjenner til at politikerne på noe som helst vis har nedprioritert elbil?



15. juni 2011.

## Staten gir og staten tar. En presisering.

**15. juni i fjor ble parkeringsbestemmelser og noen andre trafikale bestemmelser endret. De som ble berørt av våre medlemmer var i første rekke førere av el-biler registrert som motorsykler.**

**Hva staten tok:** Selv om kjøretøyet var registrert som motorsykkel ble det fra 15. juni 2011 forbudt å parkere på parkeringsplasser merket for motorsykler. Disse plassene var fra samme dato kun forbeholdt motorsykler med 2 hjul evt. med sidevogn.

**Hva staten ga:** El-biler kunne fra 15. juni, helt lovlig parkere på tvers i parkeringsrutene under følgende klare forutsetninger: Alle 4 hjulene skulle være innenfor parkeringsruten og overhøyet skulle ikke overstige 40cm utenfor ruten. (Dette ble fort døpt om til lex Buddy, da det i praksis nesten kun gjelder Buddy.) Ta med målebånd for sikkerhets skyld.

Et annet punkt som har vært noe uklart er hvorvidt brukere av motorsykkelregistrerte el-biler måtte benytte hjelm under kjøring. En korrigering av forskriften, også fra 15. juni 2011, ga klar informasjon om at man var fritatt for bruk av hjelm i de ovennevnte motorsykkelkjøretøyene, forutsatt at bilbelte var montert.

**Elbil og piggdekk:** Og til slutt. Skulle man være så uheldig å få ilagt en bot for manglende betaling av av piggdekkavgift for de motorsykkelregistrerte el-bilene, i Oslo. Så kan man klage på dette. Forskriften sier at motorsykkel og motorredskap er fritatt for piggdekkavgiften i Oslo. P.S. Legg ved kopi av vognkort ved en eventuell klage.

Lykke til med å overholde trafikkreglene, og bruk refleks!  
Elbilforeningen vil se deg!

## Elbilforeningen er på ulike sosiale medier

**Elbilforeningen søker å være synlig i mediebildet. Det være seg vår meget godt besøkte hjemmeside, eller i sosiale mediekkanaler som Twitter, Facebook og Google+**

Vil du følge oss er vi glade; vi vil spre det elektriske budskap mest mulig.

Du finner oss på  
[twitter.com/Elbilforeningen](https://twitter.com/Elbilforeningen)

og på Facebook:  
**Elbilistene - Norsk Elbilforening**



## Lundetesten

Elbil.no har i 2011 hatt en artikkelserie på testing av elbiler. Testing av kjøretøy er vanskelig. Det blir fort mye svada og synsing, og alltid et spørsmål om hva som skal vektlegges mest.

Vi brukte Norges fremste hyperelbilist til å forsøke ut alt nytt og gammelt på markedet. På en personlig men rettferdig måte. Sikkert ikke uten feil, men heller ikke uten god formidling av kunnskap om elbiler.

Øyvind Lunde har over ti år og flere hundre tusen kilometer bak seg i Think, både gammel og ny modell. Øyvind gjør sitt beste for å finne ut av andre modellens positive og negative sider. Gjerne i lys av hva han har erfart i Think, som jo har vært en pionérelbil, men nå akk nå så forsvunnen. Foruten å være en mester i autoslålåm, er Øyvind en ener i å tyne rekkevidde. Noe som er et clue med elbil.

**Lundetestene kan du lese på [elbil.no](http://elbil.no) under kjøpe elbil.**



## Snømåkedugnad

Det er stedvis trangt på ladestasjonene (spes. Oslo) og snø bidrar ikke til bedre plass og parkeringskomfort.

Elbilforeningen har fått en forespørsel fra et av våre medlemmer om å oppfordre til en måkedugnad på ladestasjonene. Herved er oppfordringen gitt videre, om at elbilistene bør å ta i et tak.

Felles innsats vil gi felles glede over ryddige ladestasjonene. Oppfordringen ved snøfall er å ta måka fatt og rydde mer enn den plassen man selv står på, og da gjerne hele ladestasjonen. Oppfordringen gjelder primært de mindre, langsgående stasjonene i beboerstrøk, hvor offentlig brøyting er vanskeligere å gjennomføre.

## Elbilforsikring

Elbilforeningen har i mange år hatt medlemsgodet «elbilforsikring» gjennom Codan. Grunnet fallende interesse, manglende lønnsomhet, økende premie og generelle betingelser, er det besluttet å avvikle forsikringsordningen slik den er i dag.

For deg som har denne forsikringen innebærer det ingen ting, da Codan er forpliktet til å videreføre den. Din forsikring fortsetter altså, men du må belage deg på en økt forsikringspremie for 2012. Det kan altså lønne seg å gjøre en vurdering om man ønsker å bytte forsikringselskap.

Norsk Elbilforening jobber med å etablere samarbeid med nytt forsikringselskap. Dette må vi naturligvis komme tilbake med info om i senere medlemsskriv.



Til alle elbileiere!

## Kalde dager gir kortere rekkevidde!

Ovenstående påstand har og vil alle elbileiere erfare. Ikke alle batterier liker kulde spesielt godt, og økt strømforbruk pga varmeapparatbruk, samt økt rullemotstand pga vinterdekk og -føre er med på å redusere rekkevidde relativt betydelig!

Calix AB i Eskilstuna har utviklet og produsert elektrisk bilvarme og batteriladere i en årrekke, med mange av bilprodusentene som kunder. Nå har konsernet etablert eget kontor i Norge – som ledes av Sjur Heglund, med erfaring bla som salgs-/forhandleransvarlig for THINK.

Calix AS vil gjerne informere alle dere elbileiere om at Calix leverer et «kit» som består av en Slimline 1400 W kupevarmer, nødvendig kabelsett for montering i bil, samt tilkoping til stikkontakt – Comfort kit A, artikkel nr 1768075. Tidsur i stikkontakt anbefales i tillegg.

Med ferdig oppvarmet bil vil du naturligvis få en svært lun og god start på dagen, men kanskje aller viktigst – du trenger ikke benytte bilens varmeapparat for å få bilen varm og bli kvitt all dugg! Mindre strømforbruk fra bilens batteri vil kunne gi betydelig forbedret rekkevidde!

Comfort kit A kan du kjøpe hos alle Mekonomen butikker. Calix elektrisk bilvarme kan du montere selv, eller spør Mekonomen om pris på montering.

Vennligst merk; Vi anbefaler bruk av 2 separate strømkurser til lading og bruk av kupevarmer, men en 16Ah kurs kan klare 10Ah lading (2200W) og 1400W kupevarmer.

Avslutningsvis benytter vi anledningen til å ønske alle et riktig godt elektrisk nyttår!

Med vennlig hilsen

Calix AS / Sjur Heglund

sjur.heglund@calix.se, Mer om konsernet på [www.calixgroup.se](http://www.calixgroup.se)

## Medlemstilbud: Fornybar strøm til innkjøpspris

**Som elbilist kan du glede deg over at all den strøm du bruker, kun kommer fra fornybare energikilder i Norge. Dette sørger Elbilforeningen for i et samarbeid med Ishavskraft og ECOHZ. Fornybar strøm garantien for 2012 ligger vedlagt denne utsendingen.**

Vi kan ikke styre elektronene til stikkontaktene. Men for hver kilometer du kjører med elbilen din, flyttes det penger over til en norsk produsent av fornybar strøm.

Dette følger EU-direktivet som er inkludert i norsk lovgivning. Derfor kan vi dokumentere opprinnelsen til strømmen. Lovverket bygger på prinsippet om at opprinnelsesgarantien følger dem som får pengene. Uansett hvem du kjøper strøm fra privat, uansett hvem alle de andre du fyller strøm hos, går det en merverdi til produsenter av fornybar strøm.

Som medlem av elbilforeningen kan du nå skaffe deg garantert fornybar strøm til hele husholdningen din, ikke bare til elbilen. Du betaler innkjøpsprisen til Ishavskraft + 29 kr pr måned, uansett hvor mye eller lite strøm du bruker.

Innkjøpspris er det samme som spotpris og bestemmes av strømbørsen. De 29 kronene du betaler til Ishavskraft, er med og sikrer deg fornybar strøm.

De færreste av oss har hatt et bevisst forhold til hvem vi kjøper strøm fra, eller om strømmen er fornybar eller ei. I Norge er vi vant til at strømmen produseres fra fornybare energikilder, og tror derfor at forbruket vårt også er fornybart. Det er det ikke! I 2011 var vannkraftandelen under 50% i det norske kraftsystemet. Hvis du ikke bestiller fornybar energi, får du en miks av ulike kraftkilder som kull-, gass-, atom-energi, vann- og vindkraft.

**Dette kan du gjøre noe med. På [elbil.no](http://elbil.no) finner du en isbjørn med nisselue. Trykk på knappen og du kommer rett til bestilling av strøm fra Ishavskraft.**



**Siste nytt om elbiler?  
Noe du lurer på?  
Følg med på [elbil.no](http://elbil.no).**