



Norges vassdrags- og energidirektorat  
Postboks 5091 Majorstua  
0301 Oslo

1. mar. 2018

Deres ref: 201706767

## Høringssvar til høringsdokument nr 5-2017: Forslag til endring i forskrift om kontroll av nettvirksomhet

Norsk elbilforening takker for muligheten til å gi vårt svar på ovennevnte høring. Norsk elbilforening er en medlems- og interesseorganisasjon som jobber for å fremme elektrisk mobilitet med energieffektive kjøretøy drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Vi representerer i dag over 50 000 medlemmer og har i over 20 år spilt en viktig rolle i Norges elbilsuksess.

Norsk elbilforening ser behovet for å endre insentivene knyttet til bruk av strømnettet for å unngå unødvendig store nettinvesteringer i årene framover. NVEs forslag er imidlertid etter vårt syn dårlig utredet på helt sentrale områder. Utviklingen mot et lavutslippssamfunn må være førende for eventuelle endringer i tariffsystemet. Norsk elbilforening har hatt bred dialog med andre aktører i utformingen av høringssvaret, og generelt virker det å være stor usikkerhet knyttet til effektene av NVEs forslag.

Kort oppsummert mener Norsk elbilforening:

- Høringsnotatet mangler en vurdering av endringsforslagets konsekvenser for oppnåelse av Norges klimamål, spesielt med hensyn på transportsektoren. For eksempel bør man gjøre rede for hvordan forslaget vil slå ut når 1,2 millioner elbiler, tunge kjøretøy, bygg- og anleggsmaskiner og marine fartøy skal lades i 2025.
- Mulighetene som den pågående digitale utviklingen åpner for blir ikke hensyntatt i høringen, selv om den vil kunne bidra til et resultat som effekttariffene søker å oppnå. Det er dermed ikke tilfredsstillende argumentert for at den foreslåtte løsningen med abonnert effekt er den beste måten å løse framtidige utfordringer i strømnettet på.
- Med endringsforslaget får forbrukerne en byrde som vi mener er for stor sammenliknet med den potensielle gevinsten av endringene.

Norsk elbilforening støtter derfor ikke NVE sitt framlagte forslag. Vi ber om at forslaget trekkes tilbake, og det startes en ny prosess som bedre ivaretar nevnte elementer.

På de neste sidene følger en nærmere omtale av våre bekymringer knyttet til den foreslåtte modellen.

### Forbrukerhensyn

Som forbrukerorganisasjon anser vi en endring av tarifferingsmodellen til abonnert effekt som en massiv folkeopplysningsjobb. Abonnert effekt medfører å introdusere alle strømkunder for et nytt begrep knyttet til strømkostnader, nemlig effekt. Vi er skeptiske til at hele befolkningen vil klare å tilegne seg den nødvendige kunnskapen, noe som også vil medføre redusert evne til å følge økonomiske signaler. Sann sett vil «time of use» være en mer passende modell, da det kun er begrepet elektrisk energi (kWh) som anvendes, og vi tror det vil være enklere å kommunisere at strøm generelt er dyrt i de tidspunktene kapasiteten i nettet er anstrengt.

NVE har heller ikke kommentert antatt prissensitivitet hos forbruker, og det er derfor utfordrende å anslå hvor stor effekt den foreslåtte modellen vil få. En stor svakhet med abonnementsordningen er det foreslåtte kravet om 12 måneders bindingstid på abonnert effekt. Til tross for at den skal sikre nettselskapet en forutsigbarhet i inntekt, vil det kunne være en betydelig ulempe for forbruker. En planlagt investering som vil endre effektbehovet til konsumenten betydelig opp eller ned vil kunne bli utsatt i uforholdsmessig lang tid, og kan resultere i at ønsket atferdsendring til lavt effektbehov ikke blir realisert. Det kan videre føre til store svingninger i overforbrukskomponenten i nettleien fra år til år, for eksempel som følge av om abonnert effekt er satt på bakgrunn av en unormalt mild vinter som etterfølges av en unormalt kald vinter (hvor strømprisen også gjerne er høyere). Dersom prisen for bruk av strøm som energibærer øker, vil det kunne føre til en vridning mot energibærere med mindre gunstige effekter på klima og miljø.

Evnen til å gjøre grundige og veloverveide økonomiske analyser er betraktelig større hos næringskunder, som for eksempel ladeoperatører. Denne typen kunder har allerede erfaring med effekttariffering, og har etter vår viten god kunnskap rundt tilpasning av forbruket for å kunne drive lønnsomt. Privatkunder vil i mindre grad kunne tilpasse seg like godt på egenhånd, og vil i stor grad være avhengig av eksternt rådgivning. Vi har et inntrykk av at NVE overvurderer nytten som vil kunne oppnås ved å prise effekt overfor privatkunder, til tross for gjennomført fokusgruppestudie.

### Manglende utredning og uklar måloppnåelse

Høringsdokumentet drøfter i svært liten grad hvordan de foreslåtte endringene vil påvirke Norges evne til å nå nasjonale klimamål. Gjennom en årrekke har det blitt stadig klarere at store deler av samfunnet skal elektrifiseres. Dette er spesielt klart på transportområdet, og en drøfting av effekttarifferingens virkning på oppnåelse av klimamålene fastsatt gjennom blant annet Stortingets behandling av Nasjonal transportplan er ikke gjennomført. Under punkt 7.2.5 i høringsdokumentet har NVE omtalt kunder som bruker strøm til elektrisk transport. Det er oppsiktsvekkende at dette punktet får plass på en halv side, og omtalen tar på ingen måte inn over seg den samfunnsomveltningen vi står ovenfor, ikke bare på personbilsiden, men også innenfor tyngre vegtransport, sjøtransport og på litt sikt også luftfart. Dette er transportsegmenter hvor et høyt effektuttak er en forutsetning for elektrifisering.

Dersom målene skal nås er vi avhengige av å gå bort fra fossile energibærere i transportsektoren. En endring i tarifferingsmodellen for strøm kan skape negativ omtale og økt usikkerhet blant bilkjøpere, og kan endre konsumentenes vilje til å velge elbil som sin neste bil. Det kan også gjøre det mindre attraktivt å tilby lading som en tjeneste til elbilister. For tyngre kjøretøyssegmenter vil det trolig være behov for enda høyere ladeeffekt enn for lette kjøretøy, og det er høyst uklart hvordan NVE sitt forslag vil slå ut for denne typen brukere, se også omtale under av ulike typer ladeanlegg.

Et hovedpoeng er hvor stort problemet er i dag, og hvor store gevinster som er mulig å oppnå ved å endre dagens ordning. I høringsdokumentet omtales planlagte investeringskostnader estimert til 140 milliarder kroner i perioden 2016-2025. Det har ikke blitt belyst hvorvidt en innføring av ny tarifferingsmodell fra 2021 vil medføre redusert behov for investeringer, og hvor store disse besparelsene i tilfelle er. Dersom disse estimerte kostnadene uansett vil komme, mener vi at de foreslåtte endringene kommer for tidlig.

Vi savner en omtale av hvordan lasten fordeler seg igjennom døgnet, årstider og året rundt om i Norge på distribusjonsnivå. Det henvises til timesdata fra 500 husstander hentet fra Ringeriks-Kraft Nett, men vi er ikke overbevist om at dette er representative data for større deler av Norge. For eksempel er elbilandelen i Ringerike og Hole kommuner på 3,6 % av personbilparken, noe som er betydelige under landsgjennomsnittet på 5,1 %, og Bergen kommunes på 11,2 % (2017). Med den pågående utrulling av smarte strømmålere vil vi om kort tid ha et langt bedre datagrunnlag for utforming av tariffsystemet. Det fremstår derfor som forhastet å forslå endringene allerede nå.

## Nærmere om ulike former for lading

### Hjemmelading

Vi er lite overbevist av regneeksempelet med elbil som er presentert i dokumentet. Antakelsene om konstant lading hver dag til samme tid igjennom hele året er lite realistisk, og tar ikke høyde for hverdagen til mange elbileiere. Data fra vår årlige elbilistundersøkelse viser at mange elbiler allerede i hovedsak lader på natten, og en klar majoritet av dagens elbilister sier også at de er villige til å utsette ladingen til natten. Dette indikerer at elbilen er en fleksibel last, som gitt riktige insentiver vil belaste nettet minimalt ved hjemmelading. Det er derimot ikke gitt at det foreslåtte tariffsystemet er den mest hensiktsmessige måten å oppnå dette på. For eksempel kan det for nettet være gunstig om mest mulig av ladingen foregår i løpet av noen få timer med relativt høy effekt, men dette kan da føre til at overforbruksleddet slår inn for forbrukeren.

Styring av elbillading pekes ut som en avgjørende teknologi for å sikre at konsumenter med elbil ikke får uforholdsmessig høye strømutgifter med abonnementsmodellen. Det er imidlertid verdt å merke seg at strømstyring ikke er en mulighet som medfølger AMS-målerne, men som konsumenten selv må anskaffe seg. Kostnaden ved å ta i bruk denne typen teknologi er ikke drøftet i høringsnotatet, og kan medføre at scenarioet med styring faktisk blir betydelig dyrere enn det som er presentert i regneeksempelet. For ordens skyld nevnes det at mange av dagens elbiler har mulighet til å styre ladetidspunktet fra bilen,

men dette er manuelle systemer som ikke med enkelhet kan knyttes opp til smarte strømstyringssystemer.

### **Større normalladeanlegg**

Hvordan en eventuell abonnert effektmodell vil påvirke lading i ladeanlegg er ikke omtalt i høringsnotatet. Vi går mot ladeanlegg hvor flere hundre biler skal lades gjennom døgnet, og denne ladingen bør i så stor grad som mulig skje på natten eller andre tidspunkt hvor belastningen på nettet er lav. Dette gjelder både for privatpersoner og ulike næringsgrupper, og både for personbiler og for varebiler. For denne typen ladeanlegg vil den foreslåtte tariffmodellen gi lite hensiktsmessige insentiver i form av at man til enhver tid vil søke å utnytte hele den abonnerte effekten, helt uavhengig av den generelle belastningen på strømmettet.

En annen svakhet med forslaget er hvordan det vil slå ut for fellesgarasjer i borettslag og sameier, hvor ladepunktene ikke er direkte koblet til leilighetens målepunkt, men er tilkoblet et felles målepunkt i garasjen. En vesentlig del av boligmassen i Norge er blokkbebyggelse, og folk som bor i blokk må også ha tilgang til lading. Vi ser en rask utvikling på dette området, hvor borettslag og sameier investerer millioner av kroner i smarte ladeanlegg med smart effektstyring. Etter vårt syn vil den mest hensiktsmessige måten å styre denne typen ladeanlegg på være å justere hvor mye strøm som går til garasjen etter hvor mye effekt som samlet brukes i boenhetene. Dette vil i praksis gjøre at lading av elbiler ikke vil belaste nettet, men kun benytte seg av ledig kapasitet. Man kommer også i en situasjon hvor man faktisk må abonnere for det som i praksis er den samme effekten to ganger, først til leiligheten, også for garasjeanlegget. Dette fremstår som svært urimelig. Store ladeanlegg bør ha insentiver til å lade med mest mulig effekt på nattetid, når det er ledig kapasitet i nettet på alle plan. NVE sitt forslag vil ikke premiere, men heller straffe, denne typen smarte ladeanlegg.

### **Hurtiglading**

NVE sitt høringsdokument mangler perspektiv på utviklingen i hurtiglademarkedet. Dagens tariffsystem, som NVE helt riktig påpeker, er i mange tilfeller svært lite gunstig for hurtigladestasjoner som brukes lite. Norge er så vidt i gang med å bygge ut den hurtigladeinfrastrukturen som er avgjørende for vår mulighet til å nå Stortingets vedtatte mål om å kun selge person- og varebiler med nullutslipp fra 2025. For å kunne nå dette målet trenger vi langt større hurtigladestasjoner med flere hurtigladere som også har langt høyere effekt per lader. Dette vil bety tidvis høyt effektuttak, men denne utviklingen er helt nødvendig for at vi skal ha mulighet til å elektrifisere kjøretøyparken.

Stortinget har gjennom sin behandling av Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid (Meld. St. 41 (2016-2017)) slått fast at regjeringen skal «utarbeide en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren. Planen skal blant annet berøre ladeinfrastruktur for el- og fyllestasjoner for hydrogen og biogass... Det legges til grunn at utbygging av infrastruktur for nullutslippsdrivstoff skal være markedsdrevet...». NVE sine foreslåtte endringer tar ikke hensyn til de overordnede

føringene fra Stortinget, og skaper unødvendig usikkerhet i et lademarked som fortsatt er svært lite utviklet.

Vi må ha et tariffsystem som gjør det mulig å drifte hurtigladestasjoner kommersielt både i urbane og mer grågrendte strøk. Det er per i dag umulig å vurdere hvordan de foreslåtte endringene vil påvirke større hurtigladeanlegg, da størrelsen på de ulike tariffelementene er ukjent. Gitt at det generelt blir mer kostbart med høyt effektuttak, vil dette være negativt for utviklingen av hurtigladenettverket.

### Oppsummering

Norsk elbilforening mener NVEs høringsnotat ikke tar inn over seg Norges klimamål, som må være førende for nettutviklingen i de kommende tiårene. Utformingen av nettariffene må ikke bli en bremsekloss på veien mot nullutslippssamfunnet, og klimamålene må være førende for eventuelle endringer i tariffsystemet. I utarbeidelsen av vårt hørings svar har Norsk elbilforening hatt bred kontakt med andre organisasjoner og næringsliv, og gjennomgående virker NVE sitt forslag å skape stor usikkerhet, som diskutert over.

Norsk elbilforening er enige i at vi bør ha et tariffsystem som bidrar til rasjonell drift av nettet, men det må være en forutsetning at tariffsystemet legger til rette for at Norge når våre klimamål. Det er også fornuftig med et insentiv for å lade elbilen om natten, men forslaget fra NVE svært lite forbrukervennlig, og legger en stor byrde på den enkelte forbruker. NVE har ikke argumentert godt nok for at denne byrden står i stil til den potensielle gevinsten. For større ladeanlegg vil forslaget straffe smarte løsninger som reduserer den totale belastningen på nettet.

Hvorvidt det er en endring i tarifferingen som vil være den mest effektive måten å oppnå målet er ikke gitt. En ønsket endring i forbrukeratferd må være enkel å kommunisere til konsumentene, noe abonnert effekt ikke er.

Norsk elbilforening ber derfor om at NVE trekker forslaget, og at NVE starter en ny prosess som bedre ivaretar nevnte elementer.

### Med hilsen

Erik Lorentzen  
Leder fag og rådgivning  
Norsk elbilforening

Vegard Bøe  
Fagrådgiver  
Norsk elbilforening