



Norges vassdrags- og energidirektorat
Postboks 5091 Majorstua
0301 Oslo
Sendt: nve@nve.no

Referansenummer: 201502667

Medlem av:

AVERE

Vår dato:
2015.08.11

Vår ref:
SS/SG

Deres dato:
07.05.2015

Deres ref:
201502667-1

Høring om tariffer for uttak i distribusjonsnett

Norsk elbilforening er en medlems- og interesseorganisasjon som jobber for å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Vi representerer i dag over 25.000 elbilister og har i 20 år spilt en viktig rolle for Norges elbilsuksess.

Vi viser til høring vedrørende nye tariffer og vil i starten av vårt hørings svar referere hva som står i vårt vedtatte politiske program:

En av de store utfordringene for aktørene i hurtigladebransjen er effektavgift. Hurtigladeren har en høy effekt en kort periode med relativt lavt forbruk, noe som gir en høy kW-kostnad. Effekttariffens innslagspunkt varierer fra nettselskap til nettselskap, men ligger rundt +/- 120A i 400V anlegg. For å sikre bærekraft i lademarkedet, må det etableres egen nettartiff beregnet for hurtiglader, hvor effektavgiften bortfaller eller har et langt høyere innslagspunkt enn i dag. Vårt forslag er at dette kan gjøres ved å sørge for et bunnfradrag for effektavgift for hurtiglader på eks. 5000 kilowatt i måneden.

Norsk elbilforening mener altså at en ny tariffberegning må inneholde unntak, eller bunnfradrag, fra det som er i dagens tariff og effektberegning. Det må altså etableres en egen tariff for kommersielle anlegg som kun tilbyr lading, anlegg som typisk har høy effekt og foreløpig relativt lavt forbruk. Alternativt må det for hurtigladeanlegg innføres et bunnfradrag for effektberegning på de første 5000 kWh i forbruk.

Bakgrunnen for forslaget, som er svært viktig for den videre satsning for å få et langt større volum innen elektrisk mobilitet, er å få bærekraftige ladetilbud. Salg av ladetjenester til lading av ladbare motorvogner er per i dag ikke kommersielt lønnsomt alene.

I Elbilisten 2015, en elbilistundersøkelse utført av Norsk elbilforening, kommer det fram at forbrukernes betalingsvilje (omregnet fra ladetid til kWh), maks er 2-3 kroner per kWh. Kostnaden forbrukerne vil betale beløper seg på ca. 5-6 kroner per mil, ved et forbruk på ca. 2 kWh per mil. Tilsvarende for biler i B og C-segmentet er 7-8 kroner for fossilt drivstoff. På den andre siden er kostnaden per kWh for operatørene, på de fleste ladeanlegg som tilbyr høy effekt, langt over den summen forbruker er villig til å betale. Grunnen til høy kWh-pris er (foreløpig) lavt forbruk som gjør at kostnad til abonnement og effektavgift dominerer kostnaden på strømleveringen.

Gapet mellom inntekter og utgifter, gjør at ladetjenester i seg selv per i dag ikke er lønnsomt. Operatørene har dog tro på at en kommende høyere bruksfrekvens grunnet volum, ny

ladeteknologi og større batteripakker i kommende nye bilmodeller vil gjøre dette lønnsomt. Grunnen er et høyere kWh-forbruk som faste kostnader deles på. Eksempelvis vil ett bunnfradrag hvor det ikke betales effektavgift på de første 5000 kWh, være en måte å tilrettelegge for at en ladebransje kan etablere seg.

Med vennlig hilsen
Norsk elbilforening



Christina Bu
Generalsekretær