

nve@nve.no

Deres dato: 30.11.2017

Deres ref.: 201706767-5

Vår ref.: 313/ITW

Vår dato: 28.2.2018

Innspill til utforming av uttakstariffer i distribusjonsnettet

Innledning

Det vises til høring om endringer i forskrift om kontroll av nettvirksomhet, der det i § 14-2 foreslås å innføre abonnert effekt som tariffmodell for uttak i distribusjonsnettet.

Norsk Petroleumsinstitutt har skiftet navn til Drivkraft Norge. Ved navnebytte ønsker vi å tydeliggjøre at vår bransje vil bidra til å fremme miljø- og klimavennlige løsninger i transportsektoren. Vi representerer bensinstasjonskjedene, og våre medlemmer er i ferd med å bygge ut ladetilbud på sine stasjoner for å møte kundenes behov.

Innledningsvis er det ønskelig å bemerke at forslaget vil få betydning for kostnader knyttet til alt strømforbruket på stasjonene. Vi har forståelse for behovet for å redusere strømforbruket i de tidsrommene hvor effektuttaket er høyt. Bensinstasjonene er imidlertid prisdrevet av kundenes kjøre- og handlemønstre, og har i mindre grad anledning til å styre strømforbruket. Dette gjør seg særlig gjeldende for de stasjonene som har eller er i ferd med å etablere hurtigladdestasjoner. Vårt høringsinnspill vil derfor avgrenses til problemstillinger knyttet til ladestasjoner.

Ved fremtidige høringer av regelverket som får betydning for ladestasjoner, ber vi om at Drivkraft Norge settes opp som mottaker på høringslisten.

Kommentarer til forslaget om abonnert effekt

NVE foreslår en modell der nettleien = abonnement + overforbruk + transporttap. Det betyr at kunden betaler en høyere pris for forbruk utover abonnementsgrensen, såkalt overforbruk. Overforbruksprisen kan nettselskapet velge å differensiere i tid. Høyt effektuttak i timer når belastningen i nettet er høy, kan avregnes en høyere pris enn høyt effektuttak i timer det er god kapasitet i nettet. Slik vi oppfatter dette, vil nettselskapene selv fastsette tariffen for overforbruk, men det er i høringen noe uklart med hensyn til hvordan dette rent faktisk vil slå ut for ladestasjonene.

Vi har ikke eksakte målinger på når kundene benytter hurtigladdestasjonene, men lading skjer i utstrakt grad i forbindelse med helgeutfart, på vei til jobb og særlig hjem fra jobb. Det betyr

at lading ofte vil skje i tidsrommet der det er høyt effektuttak. Dette kan føre til at de som driver hurtigladdestasjoner vil påføres økte kostnader og at det i mindre grad vil bli kommersielt bærekraftig å drive, samt bygge ut flere hurtigladdestasjoner.

Ladestasjoner bidrar til å levere på samfunnsoppdraget med å introdusere nye og bærekraftige transportløsninger, og det er særdeles viktig at nettariffene ikke undergraver en effektiv utbygging av infrastruktur. Dette forsterkes ytterligere av en fremtidig utbygging av nettverk for ultra-hurtiglading med vesentlig større effektbehov, som vil gjøre innkjøp og bruk av elbiler mere attraktivt og funksjonelt.

I høringsnotatet på side 6 og 11, fremgår det at hurtigladdestasjoner for elbiler er eksempel på næringskunder med atypisk forbruksprofil. På bakgrunn av høringsdokumentene er det utover dette, krevende å se hvordan forslaget vil slå ut for stasjoner som tilbyr hurtiglading. Det er flere regneeksempler på hvordan dette slår ut ved privat lading, men vi kan ikke se at det er gjort beregninger for de kommersielle aktørene. Slik vi vurderer det, vil det være vanskeligere for hurtigladdestasjonene å styre uttaket av effekten til de periodene der effektbruken er lavest, og det bør derfor vurderes å gi hurtigladdestasjoner tidsdifferensierte priser.

NVE skriver i høringsnotatet på side 46, at dagens kommersielle ladestasjoner for hurtiglading av elbiler som er tilknyttet med ett målepunkt som regel betaler et effektledd i tillegg til fastledd og energiledd. Forslaget om abonnert effekt kan bidra til å redusere tariffkostnadene til ladestasjoner med kort brukstid som i dag er effektmålt basert på månedlig maksimalt effektuttak. Vi ønsker i den forbindelse å understreke at utbygging av fremtidens ladestruktur forutsetter høy brukstid (i tillegg til høy effekt), både sett fra et bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk perspektiv.

Videre skriver NVE at forslaget om abonnert effekt vil gi incentiv til hurtiglading som belaster nettet mindre, for eksempel ved å dra strøm fra et bufferbatteri. Med smarte kommunikasjons- og styringssystemer og nye markedsløsninger vil slike bufferbatteri i perioder også kunne levere strøm tilbake til nettet. Dette er i og for seg en riktig vurdering, og vi tror slike løsninger blir etablert etter hvert som de blir teknisk og økonomisk tilgjengelige. Det er i dag ikke lett å se hvordan slike løsninger hensiktsmessig kan etableres, og ikke alle brukere vil ha muligheter til å gjøre det. Svakheten med NVE's forslag er at det ikke foreligger noe incentiv for nettselskapene for å bidra til å etablere slike løsninger. Det bør derfor vurderes å innføre et krav om at nettselskapene er pliktig til å etablere slik løsninger for å stabilisere kraftnettet.

Det er også usikkerhet rundt hvordan modellen med abonnert effekt vil slå ut for de som har ett målepunkt, contra de som har flere. Vi etterlyser en tydelighet om muligheten for eventuelt å sidestille ladestasjoner med privat lading gjennom å dele opp ladestasjonene i flere målepunkter, eventuelt helt ned til ett målepunkt per lader.

Det fremgår av høringsnotatet at forslaget skal motivere kundene til å bruke strømmettet mer effektivt. Vi er enig i at dette er en fornuftig tilnærming, men mener det er enklere å kunne styre dette som privatperson, enn det er for en virksomhet som driver en hurtigladestasjon. Dersom dette skal kunne fungere på en hurtigladestasjon, forutsetter det at de som tilbyr hurtiglading må settes i stand til å gi ladekundene riktig prisinformasjon, og at ladestasjonene må ha prisinformasjonen i forkant.

Forholdet til anleggsbidrag

Etter det vi kan se, tar forslaget ikke hensyn til virkningene av anleggsbidrag. Dagens ordning innebærer at kunder som betaler anleggsbidrag, også betaler for andre kunders lavspenitanlegg gjennom tariffen. Det vil etter vår vurdering bidra til en skjevhet i fordelingen av kostnader mellom kunder i samme nett. Slik vi ser det, vil dette spesielt kunne ramme hurtigladestasjoner, som ofte vil betale fullt anleggsbidrag for både nettstasjon og eget lavspennett.

Avtaleperiode

I § 14-2 fjerde ledd, foreslås det en hovedregel om at «Abonnert energiuttak per time avtales for en periode på 12 måneder.» Det åpnes rett nok for å gjøre justeringer undervis, men dette forutsetter åpenbare feil eller vesentlige endringer i tariffen. Slik vi vurderer denne bestemmelsen, vil det være begrenset adgang for å endre eller gå ut av avtalen i løpet av året. Vi ber derfor myndighetene vurdere om det er hensiktsmessig å legge opp til en bindingstid som strekker seg over et helt år.

Ikrafttredelse

Det fremgår av forslaget til forskrift kapittel II at «Endringene i §§ 13-2, 13-3, 13-4 og 14-2 første til tredje og femte til åttende ledd trer i kraft 1. januar 2021. Endringene i § 14-2 fjerde ledd trer i kraft 1. januar 2022.» Forutsigbarhet er helt grunnleggende for våre medlemmer i forhold til fremtidige investeringsbeslutninger i lademarkedet. Det er derfor positivt at det iverksettes høring i god tid før reglene trer i kraft. Vi er imidlertid av den oppfatning at denne høringen muligens er litt prematur. Det henger sammen med at det stadig utvikles ny digital teknologi knyttet til lading, som fremover vil gi oss mer kunnskap og bedre oversikt. Det bør derfor vurderes å skyve beslutningen om innretningen for hvordan dette skal løses på hurtigladestasjonene til det foreligger et bedre faglig grunnlag.

Høringen må ses i sammenheng med politisk ønsket utvikling

I Klimastrategi for 2030 på side 53, står det følgende: «Regjeringen vil 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...».

Drivkraft Norge mener det er viktig at det lages en nasjonal handlingsplan for å fremme alternativ infrastruktur, herunder utbygging av hurtigladestasjoner. Vi støtter også at det

gjøres på en slik måte at det legges til rette for et kommersielt lademarked. For å bygge ut et kommersielt nettverk er det en viktig forutsetning at det offentlige avvikler gratis lading, slik at det i større grad blir en likebehandling av ladeaktørene. Etter det vi kan se, er de politiske målsetningene om alternativ infrastruktur ikke nevnt i høringen. Vi mener det er viktig at dette ses i sammenheng, når det skal vurderes valg av modell og muligheten for tidsdifferensierte priser for hurtigladestasjoner.

Det er videre et poeng at ikke alle har en bolig med lademuligheter, og etablering av hurtiglading på landets bensinstasjoner er viktig for å begrense «rekkeviddeangsten». Dagens bensinstasjoner er lokalisert på steder med godt trafikkgrunnlag og ved å etablere flere ladepunkter på en lokasjon, er det en kostnadseffektiv utnyttelse av infrastrukturen. Dersom kostnadene ved å benytte hurtigladestasjonene øker, er vi bekymret for at dette kan bremse opp for det kommersielle lademarkedet.

Oppsummering

- Ikke alle har lademuligheter hjemme og etablering av hurtiglading på landets bensinstasjoner er viktig for å begrense «rekkeviddeangsten»
- Dersom hurtigladestasjoner påføres økte kostnader, vil det kunne bremse den politisk ønskede etableringen av ladeinfrastruktur
- Vi etterlyser en bedre utredning av hvilken betydning forslaget om abonnert effekt vil ha for næringskunder med atypisk forbruksprofil, som hurtigladestasjoner
- Det bør vurderes å gi hurtigladestasjoner tidsdifferensierte priser
- Forslaget til tariffmodell bør ta hensyn til virkningene av anleggsbidrag
- De som tilbyr hurtiglading må settes i stand til å gi ladekundene riktig prisinformasjon
- Det bør vurderes en kortere avtaleperiode enn 12 måneder

Ta gjerne kontakt dersom det er spørsmål til våre innspill.

Med vennlig hilsen

Drivkraft Norge



Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær



Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Fagsjef