

NVE - Norges vassdrags- og energidirektorat
Postboks 5091 Majorstuen
0301 OSLO

Deres ref: 201706767-5

Oslo, 01.03.2018
Vår ref: Morten Sandberg/ 18-5577

Høring NVE - Forslag til endring i forskrift om kontroll av nettvirksomhet

Bakgrunn

Vi viser til NVEs høringsdokumenter i saken og møte i NVE 29 november 2017 om rammebetingelsene for utvikling av markedet for hurtiglading på kommersielt grunnlag.

NVEs begrunnelser for sitt forslag til endringer i kontrollforskriften viser til flere endringer av teknisk og markedsmessig karakter. Montering av nye avanserte måle- og styringssystemer (AMS) vil gi mer presis informasjon om strømforbruk, nettbelastning og dermed et bedre grunnlag for fastsettelse av riktig prisstruktur for nettleie.

NVE peker videre på at endringer i forbruksmønster hva gjelder nye mer energieffektive, men også mer effektkrevende produkter og bruksområder gir grunnlag for endringer i tariffstrukturen.

Virkes utgangspunkt

Utformingen av tariffsystemet for nettleie har stor betydning både for driftskostnadene knyttet til energibruk for de fleste av Virkes mer enn 22000 medlemsvirksomheter og for insentivene til å gjennomføre så vel energisparende tiltak som overgang til miljøvennlige energikilder i mange sammenhenger.

De fleste av våre medlemmer har et uttaksmønster for bruk av elektrisk energi hva gjelder effektbelastning som ikke skiller seg fra det som er typisk for oppvarming av bygg i næringssammenheng.

Redusert energibruk gjennom ulike typer tiltak og/eller innfasing av energi fra fornybare energikilder som solenergi og vindkraft der det er relevante løsninger er aktuelle problemstillinger for alle medlemmer i Virke. Hensynet til økonomisering med ny og eksisterende kapasitet i overliggende nett og i distribusjonsnettet må følgelig balanseres mot hensynet til energioptimalisering. Det eksisterende tariffsystemet er ikke tilfredsstillende i så måte. Det viser seg at økonomiske gevinster ved energioptimalisering på opptil 30 pst har blitt spist opp av tilsvarende økninger i prisen på nettleie.

Hovedorganisasjonen Virke

Besøksadresse:
Henrik Ibsens gate 90
NO 0255 Oslo
Postadresse:
P.O. Box 2900 Solli
NO-0230 Oslo
Tel +47 22 54 17 00
Fax +47 22 56 17 00
E-post
info@virke.no
Bankgiro
6030.05.18543
Org nr.
970 134 646 MVA

Vi har også et betydelig antall medlemmer, spesielt innenfor bensinstasjonsbransjen, med sterke interesser og engasjement knyttet til nullutslippstransport.

I forbindelse med denne høringen er vi spesielt opptatt av at systemet for fastsetting av nettleie i distribusjonsnettet må bli utformet på måter som er konsistent med Stortingets behandling av Stortingsmelding 41 om Klimastrategi for 2030. Stortinget har slått fast

- at regjeringen skal utarbeide en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren,
- at planen blant annet skal berøre ladeinfrastruktur for el- og fyllestasjoner for hydrogen og biogass og
- at utbygging av infrastruktur for nullutslippsdrivstoff skal være markedsdrevet.

Elektrifisering peker seg ut som et hovedspor i en slik plan for veitransportens vedkommende. Hva gjelder batterielektrisk veitransport er det aktuelt å skille mellom infrastrukturutfordringer knyttet til henholdsvis «hjemmelading», kommersiell hurtiglading og energiforsyning til tyngre kjøretøy i flåtebaserte systemer med egen ladeinfrastruktur.

NVE kan derfor ikke, slik det argumenteres for i pkt 2.4, ta som utgangspunkt at hvilket formål strømmen brukes til ikke skal tillegges betydning mht hva kundene skal betale i nettleie eller hvordan tariffen utformes. Det er på ingen måte opplagt, slik NVE gjør, å sidestille arbeidet med utslippsreduksjoner i transportsektoren med energiforsyningen til bakerier, veksthusbedrifter, korntørkere og vanningsanlegg eller utfordringene med induksjonstopper og gjennomstrømningsvarmere.

Innspillene i dette høringssvaret er hovedsakelig knyttet til problemstillinger som er særlig relevant for hurtiglading på kommersielle vilkår, men ikke begrenset til det.

Vårt eget arbeid med høringsdokumentet og med forutsetningene for å kunne tilby hurtiglading på kommersielle vilkår, har overbevist oss om hvor stor betydning riktig utformede nettartiffer har i en samlet strategi for omfattende elektrifisering av transportsektoren.

NVE synes å være oppmerksom på noen utfordringer med at hurtiglading vil ha en atypisk belastningsprofil, men ikke lagt vekt på politiske og samfunnsmessige føringer som bryter med «tradisjonelle mønstre» på eget ansvarsområde i arbeidet med forslaget.

Vi har derfor engasjert Pøryr til å utarbeide en egen rapport til forslaget om ny nettartiff med fokus på utfordringene knyttet til hurtiglading. Se eget vedlegg til dette høringssvaret. Den dekker flere av de spørsmålene NVE inviterer til innspill på, jf listen på side 3 i høringsdokumentet.

Hovedkonklusjonene i Pøryrs rapport

De kan sammenfattes slik:

- Forretningsmodellen for hurtigladestasjoner bygger på behovet for å ha tidskriske ladetilbud når normalading over en lengre periode ikke er et alternativ.
- Dagens rammebetingelser for hurtiglading er i utgangspunktet slik, sett fra el-bileiernes synspunkt, at samlet km-kostnad er i samme størrelsesorden som en fossil-bil.

Hovedutfordringer med NVEs forslag:

- NVEs forslag til tariffmodell vil gi en mangedobling av nettleien for hurtigladestasjoner sammenliknet med dagens energitariff og dermed hindre eller bremse utbyggingen av hurtigladestasjoner i Norge.
- Økningen i kapasitetsleddet står ikke i forhold til nettselskapenes kostnader for kapasitet.
- Forslaget tar ikke hensyn til sammenhengen mellom prissignal og systemlast.
- Forslaget tar ikke hensyn til virkningene av anleggsbidrag som bidrar til skjevfordeling av kostnadene til kunder i samme nett, og som ofte vil ramme hurtigladestasjoner.

Aktuelle forbedringer og endringer sammenliknet med NVEs forslag:

- Kundegrupper og tariffledd bør kunne differensieres etter brukstid.
- Vektleggingen av kapasitetsleddet i samlet fastledd bør reduseres.
- På kort sikt bør et prissignal om kostnader for overforbruk ideelt sett bare sendes når systemet nærmer seg kapasitetsgrensen; det vil si i toppplastimene.
- Mer dynamisk utformete prissignal knyttet til faktisk systemlast er ønskelig.

Oppfølging

Vi må derfor be NVE gjennomføre et nytt og grundig arbeid med uttakstariffene i distribusjonsnettet i lys av Stortingets og regjeringens målsettinger så raskt som mulig. Det vil si å skape rammebetingelser som legger til rette for at utbygging av infrastruktur for nullutslippsdrivstoff kan og skal være markedsdrevet.

Med det forstår vi at perspektivet må utvides og omfatte mer enn de problemstillingene som er behandlet i Pøryrs rapportarbeid om hurtiglading for Virke. Blant annet bør NVEs vurderinger om inndeling i færre kundegrupper tas opp til ny vurdering.

Infrastruktur for lading av tyngre kjøretøy i flåtestyrte systemer vil kunne kreve svært store kapasiteter lokalt og er en separat problemstilling som overhodet ikke er drøftet i NVEs høringsdokumenter. Et slikt arbeid etterlyses.

Nettselskapene frihet til utformingen av sine tariffer bør vurderes nærmere og sannsynligvis begrenses eller harmoniseres hva gjelder nettleie til transportformål. NVE har etter det vi forstår i lys av ordningen med tillatt inntekt, ikke tradisjon for å detaljregulere tariffstrukturen i lokale distribusjonsnett.

NVE etterlyser innspill på hva som er rimelige nivåer og hvilke føringer som bør legges på tariffstruktur mht intervallstruktur på abonnementsledd, overforbruksledd mv. Her har NVE selv ansvar for å utarbeide nytt bakgrunnsmateriale til en ny høringsrunde for forbrukstyper/kunder med atypisk uttaksprofil. Det bør ses i sammenheng med reglene for anleggsbidrag slik Pøryr viser til i sin rapport til Virke.

Vi forstår at den økonomiske geografien og infrastrukturen utover landet tilsier at et optimalisert tariffsystem for nettleie og anleggsbidrag ikke vil være tilstrekkelig til å gi kommersielle betingelser for hurtiglading alle steder i Norge. Hvilke behov det kan utløse for subsidierte løsninger gjennom Enova eller andre ordninger bør trekkes inn i vurderingene av tariffstrukturen for kunder med svært lav brukstid, men høye effektuttak.

Ny tariffmodell bør ikke tre i kraft pr 1. januar 2020 med mindre et grundig oppfølgingsarbeid i tråd med henvisningen ovenfor er gjennomført.

Avslutning

Virke mener det bør etableres en referansegruppe til NVEs videre arbeid med problemstillinger knyttet til elektrifisering av transportsektoren i Norge. Vi ønsker selv å bidra på en aktiv og konstruktiv måte til NVEs og andre myndigheters arbeid med disse problemstillingene.

Vennlig hilsen

Hovedorganisasjonen Virke

Torstein Schroeder
Direktør Virke KBS

Morten Sandberg
Fagsjef

Vedlegg:

Pøry- rapport Februar 2018 utarbeidet for Hovedorganisasjonen Virke om
Nettariff for hurtigldestasjoner