

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

Deres ref: **201833013**

Oslo, 24.05.2018  
Vår ref: Morten Sandberg/ 18-14434

## Høringssvar fra Virke - NVE Forslag til endringer i regelverket om anleggsbidrag

### Bakgrunn

Vi viser til NVEs høringsdokumenter og vårt høringssvar til NVE om effekttariffer i brev datert 1. mars 2018. Vi ber om at dette høringssvaret om anleggsbidrag ses i sammenheng med vårt høringssvar om effekttariffer.

I høringssvaret om effekttariffer viste vi til at redusert energibruk gjennom ulike typer tiltak og/eller innfasing av energi fra fornybare energikilder er viktige problemstillinger for alle medlemmer i Virke og at vi har et betydelig antall medlemmer, spesielt innenfor bensinstasjonsbransjen, men også ellers, med sterke interesser og et sterkt engasjement knyttet til nullutslippstransport.

I denne høringen er vi spesielt opptatt av at systemet også for anleggsbidrag må bli utformet på måter som er konsistent med Stortingets behandling av Stortingsmelding 41 om Klimastrategi for 2030. Elektrifisering peker seg ut som et hovedelement i en slik plan for veitransportens vedkommende.

### Om anleggsbidrag, effekttariffer og arbeidet med elektrifisering av transportsektoren

I høringssvaret om effekttariffer ba vi NVE gjennomføre et nytt og grundig arbeid med uttakstariffene i distribusjonsnettet i lys av Stortingets og regjeringen 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.

Vi viste til NVEs ansvar for å utarbeide nytt bakgrunnsmateriale til en ny høringsrunde for forbrukstyper/kunder med atypisk uttaksprofil og at arbeidet med effekttariffer «*bør ses i sammenheng med reglene for anleggsbidrag slik Pøryr viser til i sin rapport til Virke*»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Virke KBS har i arbeidet også med dette høringssvaret om anleggsbidrag hatt en faglig dialog med Pøryr.

NVEs arbeid med nytt tariffregelverk legger opp til en overgang fra energibaserte til effektbaserte tariffer i en eller annen form. Større næringsvirksomheter har allerede i stor grad effektbaserte tariffer.

Prissignalene fra anleggsbidrag overlapper i stor grad med prissignaler i effekttariffer. Likevel drøfter ikke NVE samspillet mellom prissignalene fra hver av de to mekanismene.

Dette er en vesentlig svakhet ved forslaget og høringen. NVE bør se disse økonomiske mekanismene i sammenheng for å sikre at prissignalene ikke gir urimelig sterke fordelingsvirkninger generelt og for utviklingen av ladeinfrastruktur til vei- og sjøtransporten spesielt.

En høy andel anleggsbidragsfinansiering kombinert med en urimelig høy effekttariff vil medføre at tilbydere av høyeffektlading betaler for andre kunders lavspenitanlegg. Det vil ikke gi en samfunnsmessig optimal utbygging av ladeinfrastruktur og vil virke svært negativt på arbeidet med utvikling av nullutslippsløsninger i transportsektoren.

Vi finner det kritikkverdigg at NVE ikke legger større vekt på hvordan reglene for anleggsbidrag i samspill med et aktuelt system for effekttariffer er egnet til å virke inn på Stortingets føringer i St. melding 41 og målene om elektrifisering av transportsektoren.

Vi minner i denne sammenhengen om at offentlig finansiering av tilknytningskostnader ikke er et nytt grep hva gjelder virkemiddelbruk og politisk motiverte beslutninger i miljø- og klimasammenheng, jf arbeidet med Ormen Lange-feltet og vindkraftutbyggingen på Fosshalvøya.

#### Mer om NVEs forslag til nye regler for anleggsbidrag

Begrunnelsen for anleggsbidrag er skillett mellom betaling for felleskostnader knyttet til effektkapasitet som finansieres gjennom tariffer og betaling for kostnadene med fysisk tilknytning til nettet av den enkelte kunden finansiert ved anleggsbidrag.

I forslaget er det anledning til å kreve anleggsbidrag for nye tilknytninger og kapasitetsøkninger, men ikke for reinvesteringer i eksisterende anlegg. Forslaget innebærer at en større andel av nyinvesteringene i nettet finansieres ved anleggsbidrag. Dette gjelder særlig investeringer i regional- og sentralnettet, som i dag i praksis er unntatt fra anleggsbidrag.

Vi etterlyser en prinsipiell drøfting fra NVE av samspillet mellom utnyttelsen og beskyttelsen av systemets effektkapasitet og dimensjoneringen av effektkapasitet på kundens egen nettilknytning. Det samme gjelder hvordan man kan og bør skille mellom hvordan nettselskapenes investerings- og driftskostnader bør finansieres.

NVE hevder at ordningen har gitt gode prissignaler og en mer rettferdig kostnadsfordeling. Ordningen har imidlertid aldri blitt evaluert. NVEs grunnlag for å hevde at praktiseringen av ordningen er velfungerende er derfor ikke dokumentert. Man vet ikke i hvilken grad ordningen har bidratt til bedre investeringsbeslutninger eller om de administrative kostnadene ved ordningen er rimelige.

Ordningen medfører en omfordeling av nett- og tilknytningskostnader. Det er imidlertid ikke dokumentert at dette har gitt eller vil gi en bedre fordeling ut fra samfunnsmessige kriterier enn et opplegg uten anleggsbidrag. Vi savner en systematisk vurdering fra NVE sin side om fordelingsvirkningene av den foreslåtte omleggingen. NVE har ikke lagt frem vurderinger av hvordan en omlegging vil slå ut for ulike kundegrupper. Det samme gjelder mer spesifikke elementer i forslaget, som fjerning av regelen om bunnfradrag.

Parallelt med nytt regelverk for anleggsbidrag jobber NVE som nevnt ovenfor med nytt regelverk for uttakstariffer. Det nye tariffregelverket vil etter det vi forstår innebære overgang fra energibaserte til effektbaserte tariffer i en eller annen form.

Næringskunder vil ofte ha betalt anleggsbidrag for nettstasjon og eget lavspentnett. De betaler derfor reelt sett betydelig høyere nettleie enn øvrige kunder. Større næringsvirksomheter har allerede i stor grad effektbaserte tariffer. Det er rimelig å anta at nye næringskunder i større grad vil få krav om anleggsbidrag enn husholdninger, siden kundeforholdet normalt er større. Dette kan bety at næringskunder under ett får en større økning i samlet nettkostnad enn husholdningskunder.

#### Mer spesifikt om stasjonsbransjen og hurtiglading

NVE tar for lett på andre sektors tilpasningsmuligheter for å redusere kostnadene med anleggsbidrag. Det gjelder spesielt hvilke muligheter nettselskapenes kunder har til å endre lokasjon til steder med bedre kapasitet i det eksisterende nettet.

For stasjonsbransjen spesielt, men også andre av nettselskapenes kunder, er tilgangen til effektkapasitet og tilhørende kostnader bare ett av flere hensyn ved en lokaliseringstilpasning. Eksisterende stasjonsnettverk er resultat av en markeditilpasning til veitrafikkens behov gitt infrastrukturen i veisystemet, trafikkmønsteret lokalt og kundenes transport – og reiseformål, ikke bare hva gjelder drivstoff, men også etterspørselen etter andre varer og tjenester.

Endret lokalisering for å begrense anleggsbidragets størrelse i arbeidet med å tilby hurtiglading på kommersielle og samtidig lønnsomme vilkår er generelt en uaktuell problemstilling for stasjonenes eiere. Våre medlemmer vurderer anleggsbidragenes størrelse også i dag som kanskje det største enkelthinderet for etablering av et hurtigladedetilbud. De beregningene Hafslund har gjort for Virke KBS i samarbeid med Oslo kommune viser det samme.

Virke KBS etterlyser derfor et mer egnet opplegg for finansiering av nettilknytning, herunder om mulig fullt fritak for anleggsbidrag for høyeffektloading eller på andre ikke konkurransevridende vilkår. Vi ser dette som ett av flere nødvendige elementer i en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff som Samferdselsdepartementet nå arbeider med.

Det kan ikke være tvil om at NVEs forslag om fjerne muligheten for bunnfradrag vil gjøre det unødig vanskelig å finne fram til gode løsninger i arbeidet med elektrifisering av transportsektoren.

## Avslutning

Vi bruker denne anledningen til å gjenta vår anbefaling om at det 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

## **Virke Handel**

Torstein Schroeder  
Direktør Virke KBS

Morten Sandberg  
Fagsjef