

Vår dato: 25.05.2018
Vår ref.:
Deres dato: 26.03.2018
Deres ref.: 201833013

Norges vassdrags- og energidirektorat
Middelthunsgate 29
0301 Oslo

nve@nve.no.

Høringsuttalelse om forslag til endring i forskrift om kontroll av nettvirksomhet

Høring om anleggsbidrag

Generelt

NVE har sendt på høring forslag til endringer i forskriften som regulerer anleggsbidrag.

Innledningsvis påpeker NVE at forslagene skal bidra til at kraft overføres til riktigere priser, og at nettet utnyttes og utbygges på en mer samfunnsmessig rasjonell måte. Videre at forslagene skal tydeliggjøre og forenkle regelverket knyttet til betaling for forsterkning av nettet, såkalt anleggsbidrag, og å forbedre regelverket om tariffing for uttak og innmating fra produksjon der det er behov for det

Fortum Charge & Drive, Grønn Kontakt, BKK og Ionity er alle aktører som bidrar til elektrifisering av transportsektoren. Som kjent ligger det sterke politiske føringer og målsettinger til grunn for vår virksomhet. Stortinget har vedtatt at det fra 2025 ikke skal selges annet enn nullutslipp personkjøretøy i Norge noe som i all hovedsak betyr personbiler med elektrisk fremdrift. Det samme skjer i flere deler av transportsektoren, bl.a. drevet frem av politiske incentiver og reguleringer. I dag er det omlag 150000 elektriske biler og 75000 ladbare hybrider som kan bruke våre ladere og utviklingen i salget øker raskt. Videre skjer det en utvikling innenfor ladere der behovet for tilgang på kraft blir større både som følge av høyere effekt på ladere og utbygging av stadig flere hurtigladere. I dag er det omlag 1300 hurtigladere i Norge, og tall fra Elbilforeningen viser at behovet trolig tilsier en økning på ytterligere 3000 hurtigladere de neste tre årene for å være i rute med Stortingets mål. I tillegg kommer behovet fra andre deler av transportsektoren som også skal elektrifiseres.

Vi har tidligere understreket at det ikke er samsvar mellom NVEs oppdrag og de politiske målsettingene som vedtas. Det er behov for at disse er sammenfallende og at NVE også bidrar til å utvikle reguleringer som gjør elektrifisering av transportsektoren mulig i hele landet. Dette gjelder både i forhold til forestående endringer i effekttariffer og i forhold til anleggsbidrag.

Innledningsvis peker NVE på muligheten for å investere i batterier som kan avhjelpe effekttopper og dermed unngå unødvendig utbygging av nettkapasitet. Det kan på et senere

tidspunkt bli aktuelt ut fra en forventning om at kostnadene ved batterier vil synke. Det vil derimot ta flere år før dette kan bli lønnsomt sett i forhold til den prisutviklingen som prognoseres. Det tidsperspektivet er viktig da en elektrifisering av transporten må komme tidligere for å nå Stortingets mål. Vi anser det ikke som et realistisk alternativ å legge dette til grunn for utviklingen av hverken effekt- eller nettpricing allerede fra 2019.

Anleggsbidrag

NVE legger opp til å standardisere regelverket for å utløse anleggsbidrag. Det ser vi som et godt tiltak. I dag er praksisen svært forskjellig mellom nettselskapene og det kan gjøre det vanskelig å planlegge videre utbygging av et godt hurtigladenettverk. NVE foreslår videre å innføre anleggsbidrag i regional- og transmisjonsnettet. Dette kan være en god løsning for å sikre en fornuftig utbygging av nettkapasiteten. Men i en bransje der det forventes et høyt antall etableringer kan dette bety at utbygging av viktig samfunnsinfrastruktur gjennom ladenettverk ikke vil skje dersom dette ikke får følger for hvordan effektforbruk tarifferes. Så en **forutsetning** må være at vårt forslag til en egen tariff for brukere med høyt effektuttak men lite bruk også gjennomføres. Det er nødvendig for å kunne oppnå utbygging av hurtiglading i transportsektoren. Dersom det ikke skjer vil vi fraråde at det innføres anleggsbidrag i regional- og transmisjonsnettet da det kan forsinke en elektrifisering av transportnettet. De begrensningene NVE legger opp til, herunder reduksjonsfaktoren, synes fornuftig og forutsigbare.

NVE foreslår videre en 10-årsregel der aktørene som kobler seg på vil måtte bidra med anleggsbidrag i allerede foretatte utbygginger. Det er fornuftig med en slik tidsfrist da det bidrar til å fordele kostnader ved en utbygging, med 10 år er for lenge dersom hensikten er å unngå tilpasninger. Da vil en grense på 5 år være tilstrekkelig og oppnå samme virkning. Det er videre krevende for aktører som skal investere i et stort antall anlegg kan det være krevende å skulle delvis forskuttere en utbygging som kan bli tilbakebetalt over tid. Det foreslås også at eventuelle kostnadsoverskridelser i hovedsak skal dekkes av nettselskap. Det er riktig ut fra hvor utbyggingsansvaret ligger og vil bidra til bedre forutsigbarhet for kundene.

NVE foreslår videre en grense på 1 MW for at innmatings- og uttakskunder ikke skal betale anleggsbidrag i regional- og transmisjonsnettet. Med utgangspunkt i trafostandarden vil vi primært foreslå at denne grensen settes til 1,7 MW, sekundært til 1,3 MW for alle anlegg. Det vil bidra til at vi kan tilpasse anleggene bedre. 1 MW er et uheldig tall da 1,250 eller 1,6 er dagens standard og regelverket bør forholde seg til standardprodukter i markedet i dag.

Andre forslag

Ukentlig tidsoppløsning for marginaltapssatser

Dette synes som et fornuftig forslag.

Tariffer for innmating av produksjon

Ladere vil etterhvert kunne fungere toveis slik at de kan bidra til å optimalisere bruken av nettet. Likevel vil den viktigste funksjonen være at batterier vil bidra til å avlaste nettet ved effekttopper. Det bør likevel tas høyde for at batterier også kan levere strøm inn på nettet ved utforming av nytt regelverk. En endring i beregningen slik det er foreslått vil være nødvendig om det skal skje uten at tariffkostnadene vil umuliggjøre den slik praksis.

Tilknytningsgebyr foreslås fjernet

Det er naturlig at tilknytningsbeløpet fjernes da anleggsbidraget skal dekke de kostnadene. Det gir en mer riktig prising av en etablering.

Betaling for nettutredninger

I praksis fungerer etablering av hurtigladerstasjoner i en dialog med nettselskapet for å finne gode løsninger og lokasjoner for begge. Dette er en god måte for å oppnå gode samfunnsmessige løsninger og unngå ekstra utbygginger i nettet. Ved hurtiglading er det også mulig å tilpasse effektuttaket til tilgjengelig trafokapasitet. Å innføre betaling for at nettselskapene skal foreta utredninger vil kunne endre på dette, dialogbasert kommunikasjon mellom nettselskap og kunder for å finne optimale løsninger bør ikke straffes. I tillegg vil det ytterligere forsinke saksbehandlingen som allerede er lengst i Norden. Vi anser det som en dårlig løsning med klar negativ samfunnsmessig effekt.

Reinvesteringer

Ved beregning av anleggsbidraget skal det også beregnes hvor mye nettselskapet sparer på å selv slippe å reinvestere i nettet i tråd med de konsesjonskrav som stilles. Da vil det være rimelig at det er den tekniske og ikke den økonomiske levetiden som legges til grunn.

Hurtiglading og transportsektoren

Stortinget har bestemt at alle nye solgte personbiler og lettere varebiler skal være nullutslippsbiler fra 2025. I realiteten betyr det at elektrisitet må være den dominerende drivkraften i nye biler, muligens supplert med andre teknologier med null utslipp av CO₂. I dag er det flere utfordringer knyttet til dette, mye av det er knyttet til forbrukernes opplevelse av usikkerhet i forhold til ny teknologi. En av de faktorene som fortsatt er en viktig del av denne usikkerheten er hva som er kalt rekkeviddeangst. Dette vil fortsatt være en hindring for elektrifisering av personbilismen i mange år framover, og for større kjøretøy trolig lengre. Vår erfaring, og undersøkelser fra Elbilforeningens medlemsundersøkelse, viser at hurtiglading utgjør ca. 10 % av det totale kraftforbruket for elektriske biler, resten består av hjemmeladning. Likevel er disse 10 % avgjørende for at elektriske biler klarer å levere den samme rekkevidden som fossildrevne biler klarer i dag, og dermed blir et reelt alternativ til fossilt drevne biler.

Hurtiglading er foreløpig en lite lønnsom næring fordi det er få brukere sammenlignet med for eksempel fossile biler og bensinstasjoner. I dag er det ca. 150.000 elektriske biler i Norge mens det er over 3 millioner fossile kjøretøy. Dette vil endre seg over tid og investeringsmulighetene vil øke i takt med antallet elektriske biler.

De kommersielle aktørene har ikke mulighet til å skape lønnsomhet med hurtiglading i områder av landet med lite bruk. Det skyldes flere forhold, men en av de viktigste er måten nettselskapene i dag tar betalt for å levere strøm. Anleggsbidrag er selvsagt med å forsterker denne effekten. En hurtiglader, selv om den er lite i bruk, blir belastet etter hvor mye effekt som brukes uavhengig av hvor mye strøm som brukes. Dette er et system som ikke er tilpasset brukere som i all hovedsak belaster nettet på andre tider enn når nettet leverer høyest effekt (ofte tidlig morgen og ettermiddag). Det medfører også at hurtigladere betaler

for mye for nettbruken og dermed subsidierer andre kunder med jevnt høyt forbruk og effekt (Pöyry). Innenfor dagens regelverk er det mulig å endre dette slik at hurtigladere betaler faktisk kostnad, og det vil dermed bli mulig å etablere hurtigladere flere steder uten bruk av ekstra subsidier slik Enova nå forsøker. Dette bør gjennomføres samtidig som innføring av nytt regelverk for anleggsbidrag.

Det er en stor forskjell mellom Norge og resten av Norden og Europa som er en utfordring for kunder som har behov for en egen nettstasjon. I andre land er det enklere å etablere dette da nettselskapet bare sjekker at trafo/nettstasjon er i tråd med deres standarder før godkjenning gis. Vi betaler også der et anleggsbidrag til nettselskapet for den jobben som de gjør. I Norge får et selskap bare drifte egen nettstasjon hvis nettselskapet godkjenner dette og i praksis skjer dette kun hvis selskapet har behov for en spesialtrafo. I andre land får man installere egen nettstasjon uavhengig av type trafo. Dette bør det legges mer tilrette for i Norge også.

En egen Nettstasjon/trafo er viktig for å ha kontroll på logistikken og fremdriften ved etableringer, mulighet for modifikasjoner hvis det skulle være nødvendig i fremtiden samt sikre åpentida ved å ha egne reservetrafoer tilpasset selskapets driftsbehov. Dette er viktig for oss slik at vi kan levere det kundene våre forventer. I praksis tar denne prosessen minimum 3 måneder i Norge mot bare noen uker i resten av Norden. Det bør tilstrebes å harmonisere mulighetene og rutinene for denne løsningen med resten av Norden.

Oppsummering

Vi tillater oss å foreslå følgende endringer i høringsforlaget:

Anleggsbidrag kan kreves med inntil 25 % av de definerte kostnadene.

Det innføres en regel på tilbakebetaling innenfor 5 år.

Det innføres et bunnfradrag på 30 000 i anleggsbidrag.

Betaling for nettutredninger innføres ikke.

Grensen endres fra 1 MW til 1,7 MW eller 1,3 MW for innmatings- og uttakskunder som ikke skal betale anleggsbidrag i regional- og transmisjonsnett.

Vi takker for muligheten til å avgi høringsuttalelse og for ytterligere informasjon er det bare å ta kontakt med oss.

Med hilsen

Fortum Charge & Drive
Snorre Slettvold /s/

Grønn Kontakt
Ole Henrik Hannisdahl /s/

Ionity
Jan Haugen Ihle /s/

BKK
Odd Olaf Askeland /s/