

nve@nve.no

Deres dato: 28.3.2018
Deres ref.: 201833013-1
Vår ref.: 313/ITW
Vår dato: 24.5.2018

Svar på høring av endringer i regelverket om anleggsbidrag

Innledning

Det vises til høring av forslag til endringer i regelverket om anleggsbidrag. Drivkraft Norge representerer bensinstasjonskjedene, og våre medlemmer er i ferd med å bygge ut ladetilbud på sine stasjoner for å møte kundenes behov, og bidra til oppfyllelse av de politiske målsetningene om å redusere utslippene fra transportsektoren.

Politiske føringer

I forbindelse med behandlingen av NTP 2018 – 2029 vedtok Stortinget at det skal utarbeides en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff. Det fremgår at planen skal sikre infrastruktur for elbiler i hele landet, også i de strøkene hvor det er mindre kommersielt attraktivt med utbygging. Regjeringen følger nå opp Stortingets vedtak og arbeider med en nasjonal plan. For at denne planen skal kunne realiseres, er det etter vår vurdering helt avgjørende at reglene for anleggsbidrag utformes på en slik måte at de støtter opp om det politiske vedtaket.

Sammenheng mellom effekttariff og anleggsbidrag

Drivkraft Norge har nylig sendt et høringsinnspill til utforming av uttakstariffer i distribusjonsnettet (deres ref: 201706767-5) Der påpekte vi blant annet at forslaget om effekttariff ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til virkningene av anleggsbidraget. Etter vår vurdering overlapper prissignalene fra anleggsbidrag i stor grad prissignaler i effekttariffer. Vi kan ikke se at samspillet mellom disse prissignalene er nærmere vurdert i denne høringen, og etterlyser at disse ses i sammenheng. Det at disse høringene gjennomføres separat, gjør det mer krevende for næringslivet å fullt ut se de konsekvensene forslagene har.

Vi mener videre at det hefter svakheter ved omtalen av de økonomiske konsekvensene i høringsnotatets kapittel 14, herunder vurderinger av de samfunnsøkonomiske kostnadene. Vi savner også en bredere omtale av begrunnelsen for anleggsbidraget, og etterlyser vurderinger av andre mulige finansieringsløsninger for videre utbygging av nettet.

Økte kostnader for hurtigladestasjoner

Våre medlemmer opplyser at anleggsbidrag per i dag er det største enkelthinderet for etablering av ladeinfrastruktur. Årsaken er at hurtiglading og ultrahurtiglading krever svært mye effekt, og det vil i de aller fleste tilfeller utløse krav om anleggsbidrag. Størrelsen på anleggsbidraget vil kunne være avgjørende for om en ladelokasjon blir realisert eller ikke. Vi er kjent med flere eksempler på at gode prosjekter er "lagt på is" fordi krav til anleggsbidrag gjør prosjektet ulønnsomt. Det er uheldig at lokasjoner der det er etterspørsel etter lading, ikke blir realisert fordi anleggsbidraget ødelegger for økonomien i prosjektet. Når NVE nå foreslår at det skal fastsettes og kreves inn anleggsbidrag på alle nettnivå, også i regional- og transmisjonsnett, vil det etter vår vurdering medføre at enda flere hurtigladestasjoner vil bli omfattet av anleggsbidrag.

Benyttelse av eksisterende stasjonsnettverk

NVE skriver i høringsdokumentet at anleggsbidraget vil bidra til at kunden som utløser nettinvesteringer må ta hensyn til kostnadene ved å tilknytte seg nettet, og vurdere om det er andre alternativer som er mer lønnsomme. Det nevnes blant annet bytte av lokasjon. Etter vår vurdering er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å benytte de eksisterende bensinstasjonene til å bygge ut hurtigladestasjoner. Stasjonene er plassert i områder med et godt trafikkgrunnlag og ladestasjonene kan raskere bygges ut på etablerte tomter som allerede er tilrettelagt for biltrafikk, for lette og tunge kjøretøy. Det er også et poeng at de betjente stasjonene tilbyr flere tjenester, som kundene kan benytte mens bilen lades.

Fare for konkurransevridning

For de etablerte stasjonene, kan anleggsbidraget være konkurransevridende i en situasjon der to aktører i samme området planlegger å etablere hurtigladestasjon. Aktør A kan ligge et sted der det er god strømtilgang fra før, og betaler derfor lite eller null i anleggsbidrag. Aktør B ligger i nærheten, men på et sted hvor det er dårligere strømtilgang. Da må aktør B ut med et langt høyere anleggsbidrag enn aktør A, til tross for at begge aktører planlegger like ladeparker. En slik situasjon vil kunne ende med at kun aktør A realiserer prosjektet, og dermed blir ladetilbudet ut mot kunde i det aktuelle området mindre, og konkurransen svekkes. Det er etter vår vurdering, uheldig at nettselskapets krav om anleggsbidrag skaper slike situasjoner.

Bunnfradrag

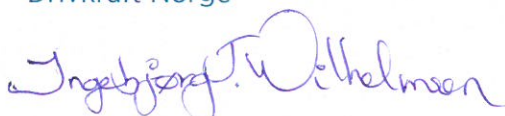
NVE foreslår at det ikke lenger skal være tillatt å bruke bunnfradrag. Fjerning av bunnfradraget vil i mindre grad påvirke større næringskunder, som store hurtigladestasjoner, mens mindre hurtigladestasjoner vil kunne få en kostnadsøkning. Vi mener derfor det bør vurderes å videreføre et bunnfradrag i en størrelsesorden på 30 000 kroner.

Forslag om å unnta eller redusere anleggsbidraget for hurtigladestasjoner

For å sikre utbygging av ladeinfrastruktur for elbiler i hele landet, mener vi det bør vurderes å unnta hurtigladere fra kravet om anleggsbidrag. Alternativt at det etableres en ordning, slik at hurtigladestasjonene kun betaler en mindre del av anleggsbidraget.

Med vennlig hilsen

Drivkraft Norge



Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Fagsjef

