

RME

att: rme@nve.no

Hørings svar i forbindelse med forslag til endringer i nettleiestrukturen (referansenummer 202001392)

Vi tillater oss med dette å oversende et kortfattet innspill i anledning RMEs forslag til endringer i nettleiestrukturen. Våre innspill er basert på vurderingene som foretas i RMEs høringsdokument.

Om vår virksomhet

Med 473 drivstoffutsalgsstasjoner er Circle K i dag markedsleder i Norge for å tilby energi til veitransportsektoren. I tillegg til det tradisjonelle flytende drivstoffet har vi de siste par årene økt satsningen vår på ladetilbud for elbiler betraktelig. Per i dag har vi 454 hurtigladere på våre stasjoner hvorav 136 av disse eies og driftes av Circle K. Dette er mer enn en tredobling av egne ladere i løpet av de siste tolv månedene, og vi har som ambisjon å fortsette satsningen vår ved å bygge ut betydelig flere ladelokasjoner. Vi ønsker å tilby et godt og dekkende ladetilbud til elbilistene og slik være en betydelig aktør i lademarkedet.

Våre vurderinger i anledning forslaget

Som beskrevet i avsnittet over, har vi høye ambisjoner med hensyn til å bygge ut et velfungerende ladetilbud ved mange av våre lokasjoner langs vei. Samtidig er disse ambisjonene avhengig av at myndighetene legger til rette for at det er forretningsmessig lønnsomt å investere i denne typen infrastruktur for oss som selskap, og at forventet avkastning står i rimelig samsvar med den risikoen vi påtar oss i forbindelse med satsningen. Ettersom en vesentlig del av driftsutgiftene knyttet til ladetilbud består av nettleiekostnader, er RMEs regulering av nettleiestrukturen av stor og direkte betydning for den videre elektrifiseringen av transportsektoren.

Vi merker oss at RME gjennom sitt høringsdokument konkluderer med at den foreslåtte omleggingen til ny nettleiestruktur vil ha følgende konsekvenser:

- For større ladepunkter med høy brukstid, vil endringen ha liten innvirkning på nettleien.
- For ladepunkter med lav brukstid og få store effekttopper i løpet av måneden, vil RMEs forslag i mange tilfelle innebære at nettleien blir redusert.

Skal man lykkes med å elektrifisere store deler av personbilparken i tråd med myndighetenes tydelige ambisjoner, vil det være nødvendig å bygge ut ladetilbud både i og utenfor bynære områder. Mange jobb- og fritidsreiser foregår mellom større byer og tettsteder, men også mellom befolkningstette områder og steder som er populære utfartsområder med lavt antall fastboende. Det er med utgangspunkt i dette rimelig å forvente at det også i fremtiden vil være stor variasjon med hensyn til brukstiden for det enkelte ladetilbud, og at dette ikke er ensidig avhengig av elbilenes andel av den totale bilparken. For å unngå at nettleien blir en unødvendig barriere for utvikling av ladeinfrastruktur, er det viktig at den reguleres på en slik måte at ladepunkter uavhengig av brukstid kommer bedre ut etter RMEs foreslåtte omlegging.

Vi er kjent med at vår hoved- og arbeidsgiverorganisasjon Virke Servicehandel i samarbeid med AFRY har gjennomført simuleringer for å ettergå RMEs vurderinger. Simuleringene er basert på faktiske data for ulike ladetilbud, og vi er et av flere selskap som har delt underlagsmateriale i forbindelse med de gjennomførte beregningene. Beregningene gir støtte til konklusjonen om at ladepunkter med lav brukstid og få store effekttopper som regel vil komme bedre ut med overgang til døgnmaks. Samtidig synliggjør beregningene at RMEs forslag i vekslende grad vil bidra til lavere nettleie for ladepunkter med høy brukstid. Variasjonen er betydelig fra område til område.

Vi vil anmode RME om å foreta en omlegging av nettleiestrukturen som ivaretar myndighetenes ambisjoner om økt elektrifisering av transportsektoren. Spesielt er vi opptatt av at omleggingen ikke må medføre økt nettleie for enkelte ladetilbud, uavhengig av om ladepunktet har lav eller høy brukstid. Vi ber RME også sørge for å unngå stor variasjon med hensyn til lokal tilpasning innenfor de rammer som følger av foreslåtte reguleringer. Dette er viktig for å unngå unødvendig kompleksitet i arbeidet med å utvikle et landsdekkende ladenettverk som spenner på tvers av et stort antall nettselskaper.

Som et innspill i anledning våre vurderinger, ber vi RME se nærmere på om avregningsperioden for effektledd kan reduseres ytterligere utover forslaget på døgnmaks. Det bør også vurderes om man for hurtigladedetilbud bør erstatte permanent effektledd med et noe høyere energiledd. Dette vil gi et bedre samsvar mellom faktisk bruk og det vederlag vi betaler for bruk av nettet, og tar også hensyn til at vi allerede er pålagt å betale anleggsbidrag. En endring der effektleddet byttes ut med energiledd gjør det samtidig mulig å utvikle bedre og mer forutsigbare prismodeller som gir våre kunder enklere og bedre ladeopplevelser.

Vi viser for øvrig til høringsinnspill fra Virke Servicehandel og stiller oss bak hovedkonklusjonene som er gjengitt i dette innspillet. Vi viser også til felles høringsinnspill fra Fortum Charge & Drive, Ionity, BKK og Circle K.

Oslo, 25. mai 2020



Maria Estenstad Friis

Director Public Charging
Circle K AS