

NVE
Postboks 5091, Majorstua
0301 Oslo

Vår dato: 25.05.2020
Deres dato: 03.02.2020
Vår referanse:
Deres referanse: 202001392

Høring – Endringer i nettleiestrukturen

Nissan takker for muligheten til å avgi høring om endringer i nettleiestrukturen.

Kommentarer til NVEs forslag om nye effekttariffer

Nissan har lenge vært ledende i å introdusere nullutslippsbiler i det norske markedet og i verden forøvrig. Introduksjonen av elbiler og ny teknologi i et slik omfang som vi har i Norge, er unikt i verdensammenheng. Norge har bidratt til å bli det første landet som har noe som kan ligne et massemarked for elbiler, og dermed det første landet hvor også ordinære forbrukere har begynt å ta i bruk denne teknologien. Vi har siden introduksjonen av Nissan Leaf i 2011 samlet erfaringer og lært av hvordan norske forbrukere har mottatt dette, hvordan infrastrukturen utvikles og brukes, og hatt et marked der elbilen faktisk er konkurransedyktig med de øvrige bilene. Vi har også utviklet og introdusert samme teknologien i varebiler og håper det kan bidra til å senke klimautslippene fra trafikk ytterligere.

Hjemmelading

Dersom målet er å utjevne effektuttaket i nettet er de foreslåtte måtene å beregne effektavgift for privatkunder og borettslag i liten grad egnet til dette. Det ligger i de forslagene som NVE går inn for ingen incentiver til å for eksempel lade elbilen utenfor periodene med høyt effektuttak. I tillegg vil ulike måter å beregne effektavgiften på kunne forvirre kundene og føre til at en ikke oppnår ønsket effekt. Det hadde vært gunstig om forbrukerne kunne forholdt seg til det samme systemet uavhengig av hvilken type lading de velger å bruke. I tillegg vil en kunne oppleve at i f.eks. borettslag blir hjemmelading av elbil dyrere enn bruk av fossile drivstoff, det vil være en utvikling som er i strid med Stortingets målsetting. Vi vil derfor foreslå at det brukes samme type avregning av effektavgiften på de aktuelle ladestedene. Det betyr at det også i borettslag og hos privatkunder bør innføres avregning etter prinsippet om «time of use». Det vil sikre at forbrukerne raskere vil tilpasse seg det nye systemet og det vil gi incentiver til å endre forbruket slik at nettet avlastes i perioder med høyt uttak. Det vil videre stimulere til innføring av smarte styringssystemer, noe som potensielt vil ha stor innvirkning på effektuttaket.

Effekttariff på hurtiglading

Forslaget vil innebære at hurtiglading fra 2021 skal regnes ut etter en døgn-sats i motsetning til dagens ordning med en avregning basert på høyest forbruk i løpet av en måned. Dette vil bidra til å ta ned kostnadene ved hurtigladerstasjoner som er lite i bruk og som har et ujevnt bruksmønster gjennom en måned. Det vil i stor grad være hurtigladere i distriktene og ved utfartssteder. Dette tiltaket vil gjøre det mulig å øke utbyggingen av hurtigladere slik at vi etterhvert kan få en landsdekkende nett av hurtigladere som vi vet er viktig for å klare å elektrifisere bilparken. Det som er viktig å understreke er at døgn-satsen ikke må settes for høyt da det kan bidra til at situasjonen faktisk forverres for forbrukerne og vil kunne bidra til å gjøre hurtiglading dyrere enn å bruke fossilt drivstoff.

I dag foregår ca. 10 % av ladingen på hurtigladerstasjoner, mens resten skjer stort sett ved hjemmelading eller på arbeidsplassen. Likevel er hurtiglading viktig for elektrifisering da det løser rekkeviddeutfordringene for forbrukerne og på den måten gjør elbiler aktuelle for langt flere og vil dermed bidra til å oppnå Stortinget mål om at det fra 2025 kun skal selges nullutslippsbiler innenfor personbil- og små varebilmarkedet.

Hurtiglading skjer ofte på tidspunkter da effektuttaket ikke er høyt i nettet. Som tidligere har påpekt ville måling i sanntid, «Time of use», vært enda gunstigere og sikret en høyere utbyggingstakt av hurtigladere og vi ber NVE vurdere dette.

Ladeangst

Det er flere utfordringer som gjør at målet om kun salg av nullutslippsbiler i 2025 trues. Muligheten til effektiv lading uten kø er en av disse.

Det er med dagens rammebetingelser svært dyrt å drive hurtiglading i distriktene. Selv om investeringene hadde blitt dekket fullt ut, vil det ikke være regningsssvarende å drive hurtigladere i områder med få elbiler og lavt bruk. Enova har satt opp flere støtteordninger rettet mot distrikter uten hurtigladere, men disse har blitt lite brukt da driftskostnadene allikevel blir mye høyere enn mulig inntjening.

Alle i bransjen og forbrukerorganisasjonene er videre enige om én ting: Det vil bli kø-problemer på utfartsdager utenfor byene. Det er utfordrende da det fort etableres en «ladeangst» som vil medføre at mange avventer utskiftingen av fossilbilen sin. For å avhjelpe denne situasjonen er det viktig med endringer i dagens effekttariff slik at det blir mulig å sette opp flere hurtigladere også i områder der det vil være lite trafikk utenom utfartsdagene.

Med hilsen

Nissan

Marina Maneas Bakkum