

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

Hurtigladeroperatørene i Norge ved Circle K, Fortum Charge & Drive, Ionity og BKK takker for muligheten til å avgi høring til rapporten fra NVE om endringer i nettleiestrukturen.

NVEs forslag

Effekttariff:

Forslaget vil innebære at hurtiglading fra 2021 skal regnes ut etter en døgnpris 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 typisk være hurtigladere i distriktene og ved utfartssteder. Dette tiltaket vil gjøre det mulig drive disse hurtigladerne 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 døgnprisen ikke må settes for høyt da det kan bidra til at situasjonen faktisk forverres for vår del og vil da bidra til å gjøre lading dyrere enn å bruke fossilt drivstoff. Vi ønsker derfor å fremme følgende forslag om presiseringer i NVEs tilsyn av nettselskapene uavhengig av hvordan nettselskapets sammensetning av kundemasse er:

- hurtigladeanlegg med lav brukstid etter omleggingen må faktisk få redusert nettleie
- hurtigladeanlegg med høy brukstid må etter omleggingen alltid få uendret eller redusert nettleie

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 vi 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. NVE påpeker at nettleien for hurtigladerparker vil reduseres/endres lite, men det er i liten grad belyst av regneeksempler som gir trygghet for at vurderingene er basert på faktiske data. Det er ikke gitt innsikt i hvilke eventuelle forutsetninger som er lagt til grunn for konklusjonene deres. Dette er en svakhet ved høringsforslaget.

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 de periodene med høyt effektuttak. Dette vil også berøre hurtiglading da en eventuell utbygging av nettet vil føre til en generell prisvekst hos alle strømforbrukere. 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 plattform de bruker. 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 stikk 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.

Det norske lade- og elbilmarkedet fungerer bra

Det er nå etablert flere kommersielle aktører som leverer ladetjenester i konkurranse med hverandre og som har langsiktige strategier og tilnærming til dette relativt nystartede markedet.

Stortinget har i nasjonal transportplan lagt en ambisjon om at det fra 2025 kun skal selges nullutslippsbiler i Norge. Elektrifiseringen av personbilmarkedet er allerede godt i gang og mye tyder på at det er realistisk å kunne nå dette målet dersom det legges tilrette for det. Elbilmodellene blir stadig flere, bruktmarkedet er økende og dette gjør det mulig for alle snart å velge elektrisk. Selv om nysalget er positivt i % så er det kun knappe 10% av den totale bilparken som er elektrisk så langt.

I tillegg til spesifikke ordninger og rammebetingelser rettet direkte mot utbygging av ladeinfrastruktur vil bransjen understreke betydningen av at det fortsatt må lønne seg å kjøpe elbil i Norge. En trygghet for videre vekst i andel elbiler er hele grunnlaget for at private aktører vil investere i ladeinfrastruktur i hele Norge.

Nyttetransporten henger derimot etter, selv om samme målet gjelder for varebiler. Her er det utfordringer både med tanke på modellutvalget som først nå begynner å komme på plass samt utfordringer knyttet til lading som for mange aktører kan bli dyrt når personalkostnader regnes inn.

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 hurtigladning 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 ladebransjen 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.

Her foreslår vi en støtteordning som f.eks kan ta utgangspunkt i variasjoner i ÅDT for å gi støtte til kapasitetsøkning på steder med store, forventede kø-problemer. Det vil ikke være mulig å kommersielt bygge ut dette, da bruken vil være lav resten av året. Ladesteder av denne typen har behov for opptil 10 MW kapasitet og lokasjoner som er passende for dette formålet har ofte ikke nok kapasitet og ny høyspent må trekkes frem. Det er dyrt og stopper nå flere gode prosjekter.

Anleggsbidrag er ofte den største enkeltkostnaden for en utbygging (betales til nettselskap for å få tilgang til den strømmen vi ønsker). En løsning med tilskudd til anleggsbidrag ville gjort at vi kunne igangsatt langt flere prosjekter fremover og bygget ut for større hurtigladekapasitet i hele landet.

Effektive søknads- og byggeprosesser

Den delen av arbeidet som i mange tilfeller tar lengst tid, er å få byggetillatelse. I Oslo er dette nå 12 uker, men ofte overgår de sin egen maksimumsgrense med flere uker før vi får noe svar. Dette er svært frustrerende og utsetter byggearbeidene. Dette er ikke endel av NVEs forslag, men er en av de faktorene som er med å sinke en raskere utbygging av hurtigladere i Norge og omtales på den bakgrunn. En «instruks» om «fast-track behandling» når kommunene får inn søknader, ville gjort det mulig å igangsette bygging mye tidligere og sånn sett rekke å starte på nye prosjekter tidligere.

Med hilsen

Circle K	Fortum Charge & Drive	BKK	Ionity
Håkon Stiksrud	Cato Kjølstad	Odd Olaf Askeland	Jan Haugen Ihle

