

ZEROs innspill til RME/NVE:

Høring - forslag til endringer i utformingen av nettleien

Referansenummer 202001392

Dato: 25.05.2020

Kontakt: Jon Evang, fagansvarlig energi, jon.evang@zero.no

Generelt

ZERO takker for muligheten til å komme med innspill til utformingen av fremtidig nettleie. Utformingen av nettleien har stor betydning for mange aspekter av den pågående elektrifiseringen av Norge, og må således balansere flere hensyn mot hverandre.

Økt bruk av strøm er viktig klimaløsning med elektrifisering til erstatning av fossil energi i transportsektoren, industrien og samfunnet forøvrig. Elektrifiseringen av transportsektoren vil gi relativt lavt økt strømforbruk sammenlignet med det totale strømforbruket i Norge i dag. Deler av elektrifiseringen av transportsektoren har en annen forbruksprofil enn strømforbruk til dagens store kundegrupper i husholdninger, næring og industri, med høyere effekt og kortere brukstid.

Dagen nettariffer er utformet uten hensyn til denne nye kundegruppen, og gjør at strøm i mange tilfeller blir dyrere enn fossil diesel til f.eks. lading av ferger og skip. Dette er en vesentlig utfordring i overgangsfasen vi nå er inne i, med økende elektrifisering innenfor nye segmenter av transportsektoren. Her står vi blant annet foran store investeringer i ny ladeinfrastruktur, hvor brukstiden for ladestasjonen er lav i oppbyggingsfasen. Nettleien må endres slik at den passer godt til denne type brukere også og bidrar til å legge til rette for de politiske vedtatt målene på klimagassreduksjoner og elektrifisering av transportsektoren.

Strømforbruket til disse bruksområdene skal øke framover. Det er stor ledig kapasitet i strømmettet i de aller fleste av timene i løpet av et år. Effektforbruk i alle disse timene vil ha ingen kostnad for nettet. Økt effektforbruk i topplasttimen(e) på året vil derimot ha en stor kostnad der det medfører behov for oppgradering av nettkapasiteten.

Det finnes mange tekniske smarte løsninger for å flytte på forbruk bort fra topplasttimen(e). Et godt og riktig innrettet prissignal for å gjøre investeringer i smarte løsninger for flytting av forbruk fra topplasttimen(e) er viktig for å oppnå de totalt sett rimeligste løsningene for forbrukerne og nettinvesteringer.

Dagens nettleiestruktur er svært kompleks, og gir få klare prissignaler til husholdningene. NVEs nye forslag, med tre forskjellige modeller for utforming av nettleien, som over 100 nettselskaper skal forvalte, i en overgangsperiode på sju år, løser ikke den grunnleggende utfordringen i nettleiestrukturen. På veien mot et helelektrisk samfunn er kompleksiteten i nettleiestrukturen fortsatt en barriere mot enkle og lettforståelige prissignaler til forbrukere og gjør det vanskelig for produsenter av ulike energitjenester og "smarte" energistyringsløsninger å strømlinjeforme teknologien og løsningene slik at de blir enkle i bruk og rimelige i



anskaffelse for alle.

Derfor tar ZERO til orde for, sammen med 15 andre organisasjoner i brev av 27.04.2020 til Olje- og energidepartementet, at en ikke går videre med ny nettleiestruktur før en har vurdert nærmere grunnleggende svakheter ved det nye forslaget. Vi mener også det hadde det vært hensiktsmessig å høste flere erfaringer fra akkumulerte AMS data og pågående pilotprosjekter før nye tariffmodeller innføres.

Når det gjelder effekttariffer for næringskunder innenfor ladeinfrastruktur, og utfordringen med effekttariffer som gjør at strøm i noen tilfeller blir dyrere enn diesel for transportsektoren, støtter vi forslaget fra NVE om å endre fra månedsmaks til døgnmaks som måleintervall, dersom en ikke kommer opp med en enklere og mer målrettet tariffmodell for transport. Det vil bedre situasjonen for ladestasjoner med lav brukstid. Det bør innføres raskt og for alle.

Overordnet mener ZERO følgende hensyn må ivaretas i en fremtidig nettleiestruktur:

1) Elektrifiseringen av samfunnet må fortsette og klimamålene nås

Å sikre nok strøm til elektrifisering til fortsatt utfasing av fossil energibruk er et overordnet mål som også må hensyntas i valg av nettleiemodell. Et prinsipp for valg av nettleiemodell må være at det fremover alltid skal være tilgjengelig energi og effektkapasitet til lading av ulike elkjøretøy til en konkurransedyktig pris, slik at elektrifiseringen ikke stanser opp.

2) En enkel og forståelig nettleie

For å sikre enkle og tydelige prissignaler til husholdninger og næringskunder, slik at disse blir motivert til å bidra til redusert energi- og effektbruk, og samtidig legge til rette for standardisering av smarte energiløsninger som kan gi betydelige energieffektiviseringsgevinster, bør en styre mot en tariffmodell for hele landet, forslagsvis en "time of use" modell (ToU-modell).

3) Nettleien må ikke svekke insentivene til energisparing og energieffektivisering.

Potensialet for energieffektivisering og egenproduksjon av strøm i norske husholdninger er på ingen måte uttømt. Vi har et politisk mål om minst 10 TWh redusert energibruk i bygg frem mot 2030. I tillegg har vi en situasjon med til dels betydelig motstand mot bygging av ny fornybar energi rundt om i landet. Det vil derfor være kontraproduktivt om endringer i nettleiestrukturen skaper ny usikkerhet om lønnsomheten og hensiktsmessigheten av å investere i ulike former for energisparing, energieffektivisering og egenproduksjon av strøm.

4) Strøm må være konkurransedyktig i transportsektoren

Nettleien må innrettes slik at prisen for lading av elkjøretøy er konkurransedyktig sammenlignet med fossile drivstoff. Forslaget om effekttariffering utfra døgnmaks er bra. En ToU-modell vil ivareta disse hensynene.

5) Rasjonell bruk av nettet

Nettleien må innrettes slik at vi ikke trenger å bygge mer nett eller fornybar energi enn nødvendig. Da bør en fravike prinsippet om at energiledet skal være lik marginal tapskostnad i nettet, for å sikre insentiv til effektiv bruk av nettet også utenfor høylastperioder.



Om valg av modell

ZERO mener fortsatt en variant av ToU-modell best veier de ulike hensynene nevnt over opp mot hverandre. Overordnet mener ZERO at Hafslund Nett sitt innspill i forrige høring i 2018 til utforming av denne tariffen gir god mening, med en tidsdifferensiering i tariffing basert på årstider og ulike tider av døgnet. Da kan lastene enkelt flyttes til tider av døgnet med god kapasitet, samtidig som det gis insentiv til å redusere forbruket på tidspunkt med høy belastning i nettet.

Glitre Energi har satt i gang pilotmodellen “Smart Nettleie”, som bruker tidsdifferensierte tariffer i energiledet, slik at feks lading av elbil blir rimeligere om natten i vintermånedene. Samtidig gis det et signal til forbruker dersom effektbruken endres, slik at de kan tilpasse forbruk eller iverksette tiltak for å unngå at fastleddet øker. ZERO hadde gjerne sett at Glitre fikk tid og anledning til å fullføre dette arbeidet som kunne dannet utgangspunkt for én enkel felles tariffmodell, og mener dette burde utredes nærmere.

Nærmere om de tre foreslåtte modellene til RME:

RME ønsker innspill til de tre ulike foreslåtte modellene, og om noen av de kan utelukkes.

1) Målt effekt

ZERO mener modellen slik den er foreslått er unødig komplisert å forstå for husholdningene, og vil kreve betydelig egeninnsats og tilleggsinvesteringer dersom den jevne forbruker skal tilpasse forbruket sitt.

Samtidig viser beregninger utført av bl.a. Virke at overgang til døgnmaks som utmålingsperiode for tariffing av hurtiladestasjoner som er lite i bruk kan gi riktigere prising av denne effekten, gitt premisene Virke legger til grunn i sin høringsuttalelse. Det er imidlertid langt fra sikkert at forskjellen vil bli så vesentlig at en slik systemendring vil bli av praktisk betydning for stasjons- og hurtigladeselskapenes investeringsbeslutninger mange steder.

Beregningene for ladepunktet med høy brukstid, viser betydelige variasjoner med hensyn til om døgnavgregning vil slå positivt eller negativt ut sammenliknet med månedsavgregning. Variasjonene er betydelige fra område til område. Det er derfor rimelig å anta at overgangen til døgnavgregning ikke vil ha noen utløsende effekt på investeringer i hurtigladeprosjekter i mer sentrale områder og strekninger med større sannsynlighet for jevn etterspørsel etter hurtigladetjenester.

Men med alle endringene NVE har foreslått er vil de totalt endringene kunne variere betydelige fra nettområde til område avhengig av sammensetningen av nettselskapets øvrige kundemasse er. I enkelte områder vil ladeløsninger også kunne bli dyrere, ifølge simuleringer som er utført for Virke. Dette skaper usikkerhet med tanke på videre utbygging av ladestasjoner. Endringene av nettariffene må derfor sikre at;

- *Ladetilbud med lav brukstid etter omlegging av dagens regulering får redusert nettleie uavhengig av hvordan nettselskapets sammensetning av kundemassen er.*
- *Ladetilbud med høy brukstid etter omlegging av dagens regulering alltid får uendret eller redusert nettleie uavhengig av hvordan nettselskapets sammensetning av kundemassen er.*



2) Abonnert effekt

ZERO mener innføring av abonnert effekt i husholdningsmarkedet ikke vil utløse nødvendig adferdsendringer og tilpasninger. Vi mener fortsatt ordningen er for kompleks. Det forutsettes at forbruker skal ha inngående kunnskap om sitt historiske effektforbruk. En modell med abonnert effekt vil gjøre energieffektivisering og særlig solenergi mindre attraktivt. ZERO er bekymret for at NVEs beskrivelse av effektutfordring og løsning for husholdningene er basert på sviktende forutsetninger.

3) Sikringsdifferensiert nettleie

En nettleie basert på sikringsstørrelse gir ingen insentiver til økt utnyttelse av nettet. Husholdningene vil utnytte den kapasiteten de til enhver tid allerede har i sikringsskapet, uavhengig av belastning i nett og andre prissignaler. Modellen gir ingen besparelser for forbrukere som investerer i tiltak for egenproduksjon, energieffektivisering eller effektflexibilitet, med mindre man samtidig bytter hovedsikring. Å skifte sikring utgjør en betydelig engangskostnad, og gir ingen reell nytte, verken for forbruker, nettselskap eller samfunn for øvrig. Hyppig skifte av hovedsikring for å optimalisere nettleien ved feks eierskifte i boligen, ved oppussing eller ved anskaffelse av elbil er meningsløs ressursbruk, når det finnes langt enklere måter å styre dette på.

ZEROs anbefalinger oppsummert:

- ZERO anbefaler at det for husholdningskunder innføres en enklere nettleiemodell basert på et "time of use" prinsipp, for eksempel med utgangspunkt i Glitre Energis pilotprosjekt, og viser til deres høringsuttalelse angående dette.
- ZERO foreslår at nye nettariffer for husholdninger først innføres med virkning fra 1. januar 2023 med en frivillig overgangsordning på inntil 2 år. Dette forutsetter at RME raskt går i dialog med nettselskaper, brukere av nettet og andre for å innhente erfaringer og kommer med et forslag til en enklere nettleiemodell for husholdningene.
- ZERO mener nettleie basert på sikringsstørrelse ikke bør videreføres, og avvikes i løpet av overgangsperioden.
- ZERO mener RME bør fravike marginaltapsprinsippet når det gjelder tariffen slik at den ikke står i veien for effektive og enkle løsninger.

Anbefalinger for elektrifisering av transportsektoren oppsummert:

- Siden det kan være store utslag i tariffing for ladestasjoner som er hhv sjelden og hyppig i bruk, og mellom ulike nettselskap, bør en vurdere en ToU-modell og/eller egen transporttariff som løser disse utfordringene.
- ZERO mener døgnmaks bør innføres som tariffingsgrunnlag for næringskunder dersom det ikke foreslås andre løsninger, og at dette kan innføres fra 2021. Det vil bidra bra til problemet med høy effektariff for hurtigladdestasjoner med lav brukstid og få effekttopper i løpet av måneden. Vi ber om at utforming av tariffene tar hensyn til innspillene i



høringsuttalelsen til Virke, med tanke på å unngå at ladestasjoner med større forbruk kan oppleve å komme dårligere ut etter tariffendring.

- ZERO viser ellers til høringsuttalelsen Plug Holding sendte inn i høringen om Klimakur (særlig punkt 5) En rimelig fordeling av nettkostnadene og punkt 6) Verdsetting av skipenes forbrukerfleksibilitet), for nærmere omtale av utfordringer og muligheter knyttet til å utnytte forbrukerfleksibiliteten i transportektoren effektivt, og hvordan dagens tariffing påvirker handlingsrommet her. Dette er det nødvendig å se nærmere på for å unngå unødig mye nettutbygging, samtidig som elferger og andre ladbare fartøy må få en tariffingsmodell som er konkurransedyktig og tilpasset deres bruksmønster.

Fra Plug Holding: NVE må sørge for at det er en nasjonal ordning som sikrer at den store forbrukerfleksibiliteten i (deler av) transportektoren blir verdsatt og utnyttet. Med ordning for utkoblbar tariff blir tilbudt fra alle nettselskapene, og/eller andre ordninger som får til det med som fleksibilitetsmarked(er), og prismodell med prising av effekt bare i topplastimen, slik Statnett har idag.

