

rme@nve.no

Deres dato: 4.2.2020  
Deres ref.: 202001392  
Vår ref.: 313/ITW/ILMN  
Vår dato: 22.5.2020

## Innspill til endringer i nettleiestrukturen

### Innledning

Det vises til forslag om endringer i nettleiestrukturen, som ble sendt på høring 4. februar 2020. Drivkraft Norge representerer bensinstasjonskjedene, og våre medlemmer er i ferd med å bygge ut ladetilbud på sine stasjoner i store deler av landet. Bransjen bidrar med dette til å fremme miljø- og klimavennlige løsninger i transportsektoren i tråd med myndighetenes ambisjoner. Ifølge bensinstasjonsstatistikken er det over 1700<sup>1</sup> bensinstasjoner i Norge. Disse stasjonene er strategisk plassert med et godt trafikkgrunnlag, og vi mener det er av stor samfunnsøkonomisk betydning at de eksisterende stasjonene benyttes til utbygging av ladeinfrastruktur.

Det er forventet at etterspørselen etter hurtigladetilbud vil øke de nærmeste årene. Beregninger fra Elbilforeningen indikerer at dagens utbyggingstakt er for lav, og at det trengs mellom 5000 og 8000 nye ladere de nærmeste årene for å unngå lange ladekøer og rekkeviddeangst. Det er derfor svært viktig at rammebetingelsene blir slik at det er tilstrekkelig interessant for private aktører å utvikle et godt ladetilbud der folk ferdes. Våre medlemmer gir uttrykk for at nettleiestrukturen per i dag utgjør en barriere for utbygging av et bedre ladetilbud. Riktig prising av nettleie er derfor en av flere viktige virkemidler for å kunne lykkes med denne storstilte utbyggingen av ladeinfrastruktur.

### Manglende beregninger skaper usikkerhet

I forrige høringsrunde etterlyste vi nærmere konsekvensvurderinger knyttet til hurtiglading. Selv om denne høringen i større grad omtaler hurtiglading, er det ikke foretatt konkrete beregninger eller simuleringer av hvordan forslaget vil slå ut for stasjonene, på samme måte som det er gjort for husholdningene. Det er her viktig å presisere at forretningsmodellen og kundegrunnlaget for kommersiell hurtiglading, skiller seg fra hva som er tilfelle når forbrukerne opptrer i husholdningssammenheng, og at disse beregningene derfor ikke er anvendelige for hurtiglading. Dette gjør det svært krevende for oss å se konsekvensene av forslaget fullt ut. Drivkraft Norge mener derfor det er en svakhet at disse utredningene ikke inngår i høringsgrunnlaget.

---

<sup>1</sup> Bensinstasjonsstatistikk <https://www.drivkraftnorge.no/Tall-og-fakta/bensinstasjoner/>

## I utgangspunktet positive til forslaget

I høringsnotatet punkt 4.5.2, fremgår det at «*For ladepunkter som brukes omtrent like mye hver dag, forventer vi at endringen har liten innvirkning på nettleien. For ladepunkter som har noen store effekttopper i løpet av måneden, vil forslaget i mange tilfeller innebære at nettleien blir redusert. Hurtigladestasjoner utenfor de store byområdene har typisk et slikt forbruk.*»

I forrige høringsrunde ga Drivkraft Norge uttrykk for at forslaget ville slå uheldig ut for hurtigladestasjoner, og da særlig de stasjonene som i perioder har mindre trafikk. Det er derfor svært positivt at RME i dette forslaget har søkt å ta hensyn til innspillene. Basert på det som fremgår i denne høringen er vi derfor generelt positive til den foreslåtte modellen der nettleien beregnes på grunnlag av maks uttak per døgn fremfor per måned.

AFRY Management Consulting har på oppdrag fra Virke, foretatt egne beregninger om hvordan forslaget vil slå ut for hurtiglading. De beregninger som AFRY har gjort så langt, viser at en og samme prismodell vil kunne gi relativt store forskjeller i lønnsomhet for flere kundegrupper, og ikke bare for hurtigladestasjoner fra et nettområde til et annet. Beregningene viser at overgang til døgnmaks vil slå positivt ut for hurtigladestasjoner som er mindre i bruk og har noen få store effekttopper i løpet av måneden, slik RME skriver i høringsnotatet. Det er imidlertid noe usikkert om forskjellen vil bli så vesentlig at en slik systemendring vil bli av praktisk betydning for selskapenes investeringsbeslutninger. Dette henger sammen med at endringen i redusert nettleie varierer avhengig av blant annet hvordan sammensetningen av nettselskapets øvrige kundemasse er.

Beregningene fra AFRY for ladepunktet med høy brukstid, viser variasjoner med hensyn til om døgnavregning vil slå positivt eller negativt ut sammenliknet med månedsavregning. Variasjonene er betydelige fra område til område. Det er derfor rimelig å anta at overgangen til døgnavregning, ikke vil ha betydelig utløsende effekt på investeringer i hurtigladeprosjekter i mer sentrale områder og strekninger med større sannsynlighet for jevn etterspørsel etter hurtigladetjenester. Noen steder vil endog endringen slå negativt ut i form av høyere nettleie.

Dersom salget av elbiler fortsetter i samme takt som nå, vil det bli økt lading på stasjonene. Det er derfor svært uheldig hvis stasjonene skal få en økt kostnad ved å følge opp myndighetenes ambisjoner i nasjonal transportplan.

Vi støtter i utgangspunktet forslaget om at nettselskapene skal pålegges å tilby næringskunder som ber om det, mulighet for at effektleddet baseres på høyeste målte effektuttak over en periode på ett døgn. Prinsipalt bør det imidlertid vurderes om avregningsperioden kan reduseres ytterligere for å sørge for at forholdet mellom faktisk bruk og faktisk belastning bringes ytterligere i samsvar med hverandre.

## **Viktig med tidsdifferensiering**

Det fremgår i høringsnotatet på side 68 at «*Nettselskapet kan velge å tidsdifferensiere effektledet på en slik måte at kundene har insentiver til å unngå høyt uttak fra nettet i visse perioder. Ladepunkter som har sine forbrukstopper når nettet har god kapasitet vil isolert sett komme bedre ut med en slik tidsdifferensiering.*» Etter de vurderinger som bransjen har gjort, vil dette slå positivt ut for stasjonene og vi vil derfor oppfordre nettselskapene til å benytte tidsdifferensiering. Dette gjelder både sommer og vinter, samt natt og dag.

## **Nettselskapene må være en pådriver for utbygging av hurtiglading**

Det at nettselskapene fortsatt gis stor handlefrihet med hensyn til fastsettelsen av fastleddet, energileddet og effektleddet, skaper som nevnt usikkerhet om gevinsten ved omlegging fra månedsavregning til døgnavregning, vil være reell. Drivkraft Norge vil derfor oppfordre nettselskapene til å etablere modeller som gjør det gunstigere for utrulling av flere ladestasjoner.

## **Behov for veiledning som sikrer likebehandling**

Dersom dette forslaget vedtas, bør det utformes gode veiledninger som sikrer likebehandling av aktørene i tråd med energiloven. Det er systemutfordringer knyttet til at nettselskapene er lokale monopoler med stor frihet i sine modellvalg og prissetting, mens veitransport er knyttet til ett sammenhengende nasjonalt system. Det er derfor viktig å unngå store lokale og regionale variasjoner med hensyn til avstand mellom lokasjonene, eller når det gjelder ladeprisene til de som benytter ladetilbudene. Vi ber derfor om at det utarbeides gode veiledninger som kan bidra til å redusere de lokale variasjonene.

## **Viktig at nye regler kommer raskt på plass**

Drivkraft Norge er av den oppfatning, at det blir særskilt viktig å få en nettleiestruktur som raskt gjør det gunstigere å etablere hurtigladestasjoner, så vi oppfordrer myndighetene til å vedta forslaget slik at det får virkning for hurtigladestasjonene i 2021. Dersom det på bakgrunn av høringsinnspillene, vil gjøres justeringer i forslaget, er det viktig at dette gjøres så snart som mulig.

## **Alternativt forslag – påslag i energileddet istedenfor effektledd**

På bakgrunn av simuleringene fra AFRY, bør det muligens foretas en fornyet vurdering av om hurtigladetilbud skal belastes med et effektledd, slik det er foreslått i høringen.

NVEs regler er slik at nettselskapene skal kreve anleggsbidrag ved etablering av ladetilbud. I realiteten medfører kombinasjonen av utgifter til anleggsbidrag og effektledd en form for dobbelbetaling, ved at man gjennom anleggsbidraget allerede har betalt for kapasitetstilgang på effektområdet. Dette er spesielt uheldig dersom man også straffes økonomisk for å ta ut effekt når nettet ikke er belastet.

Effektprising skal først og fremst benyttes når systemhensyn tilsier faktisk behov for det i perioder med kapasitetsutfordringer i nettet. Da er det rimelig med et påslag utover fastledd og energiledd som gir forbrukerne et insentiv for å redusere etterspørselen etter effekt på bestemte dager eller timer. Det kan gjøres ved å anbefale påslag på energiledd i de timene der nettet er høyt belastet eller åpne for at energileddet blir noe høyere enn marginaltapsnivå.

For tilbydere av hurtigladedetilbud, vil en slik løsning ofte være å foretrekke fremfor en modell der effektleddet belastes uavhengig av faktisk systembelastning. Nettselskapenes bortfall av inntekter fra permanent effektledd kan kompenseres gjennom økt energiledd. Måten energileddet avregnes på, innebærer nært samsvar (i praksis 1:1) mellom faktisk bruk, og det man blir belastet for. Det er å foretrekke fremfor et effektledd med lang avregningstid.

### **Bør vurderes en egen transporttariff for hurtiglading på sikt**

I Klimakur 2030 kapittel 13, på side 370 fremgår det at *“En viktig regel ved utformingen av nettleien, er at den skal være generell og gjelde for alle nettselskapets kunder i en kundegruppe. Inndelingen i kundegrupper tar utgangspunkt i at nettleien kan differensieres etter objektive og ikke-diskriminerende vilkår, basert på relevante nettforhold. Følgelig vil det ikke være tillatt å lage spesialtariffer, eksempelvis for ladestasjoner for transport.»* I høringen om nettleiestruktur fremgår det under punkt 3.1.2 på side 32, og punkt 3.6.2 på side 41 at det kan være hensiktsmessig å vurdere en form for standardisering, og det bes om innspill til denne tilnærmingen.

Drivkraft Norge er av den oppfatning at det bør ses nærmere på muligheten for å få en mer likeartet nettleie for hurtiglading. Dette kan enten være en egen transporttariff, men det kan også vurderes å innføre en form for minimums- og maksimumsnivå. Vi er innforstått med at dette krever nærmere juridiske vurderinger og at det ikke umiddelbart lar seg gjennomføre i forbindelse med denne høringsrunden, men vi anmoder RME om å se nærmere på dette, for å bidra til at nettleien ikke blir en betydelig barriere for utrulling av hurtiglading.

### **Oppsummering**

- Drivkraft Norge støtter i utgangspunktet forslaget
- Men; manglende beregninger skaper usikkerhet
- Nettselskapene må være en pådriver for utbygging av hurtiglading
- Viktig med tidsdifferensiering
- Behov for veiledning som sikrer likebehandling
- Viktig at nye regler kommer raskt på plass
- Alternativt forslag - påslag i energileddet istedenfor effektledd
- Bør vurderes en egen transporttariff for hurtiglading på sikt

Vi håper våre innspill anses som konstruktive og Drivkraft Norge vil gjerne ha en dialog med myndighetene i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen  
Drivkraft Norge

Inger-Lise M. Nøstvik

Inger-Lise M. Nøstvik  
Generalsekretær