

Olje- og energidepartementet

Deres dato: 14.06.22

Deres ref.: 22/906

Vår ref.: 65/AW

Vår dato: 29.09.2022

Høringsinnspill til NoU 2022:6 Nett i tide- om utvikling av strømmettet.

Vi viser til deres høringsbrev av 14. juni 2022 om Strømnettutvalgets utredning NOU 2022:6 «Nett i tide – om utvikling av strømmettet».

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter energi til blant annet transportsektoren i Norge. Våre medlemmer dekker om lag 95 % av det norske drivstoffmarkedet for flytende drivstoff og flere tilbyr også lading til elektriske kjøretøy.

Drivkraft Norge vektlegger:

- *Lik praksis på tvers av nettselskapene ved behandling av søknader*
- *Prosjekter med høy samfunnsnytte, som etablering av ladestasjoner, bør prioriteres i en saksbehandlingskø*

Strømnettutvalget har mange gode anbefalinger

Drivkraft Norge støtter særlig utvalgets anbefalinger til tiltak for å få raskere utbygging av strømmettet i Norge. Vi vil blant annet trekke fram anbefalingene om å innføre frister, «fast track» for enkle prosjekter og bedre prosessene knyttet til søknadsbehandlingen i nettselskapene som viktige grep. Utvalget har videre mange gode anbefalinger for å forbedre tilknytningsprosessen som vi stiller oss bak. Her vil vi særlig trekke fram anbefalingene om å gi transparent og god informasjon til aktørene over ledig kapasitet, fortrinnsvis helt ned på distribusjonsnettnivå, og økt tilsyn med nettselskapenes etterlevelse av tilknytningsplikten.

Like prosjekter bør behandles så likt som mulig- uavhengig av nettselskap

Ladeoperatører er en relativ ny kundegruppe for nettselskapene. Bransjen etablerer hurtiglادestasjoner i hele landet og må derfor forholde seg til mange ulike nettselskap med områdekonsesjon, i tillegg til NVE og Statnett. Hurtiglادestasjoner er relativt standardiserte anlegg og bør kunne følge et forutsigbart og transparent søknadsløp hos nettselskaper og NVE.

Utvalget viser til et eksempel hvor en søknad om etablering av hurtiglادestasjoner ble behandlet svært raskt av NVE. Dette er et godt eksempel på at veldokumenterte prosjekter kan vurderes raskt. Dette forutsetter at ladeoperatørene leverer gode søknader og vi er positive til at det stilles krav til aktørene i tilknytningsprosessen, så lenge dette er likt på tvers av nettselskap. Det er i tillegg viktig at lokale nettselskap tar tak i søknadene raskt.

Erfaringer fra våre medlemmer viser at det er stor forskjell på hvordan de ulike nettselskapene behandler søknader om tilknytning til strømmettet ved etablering av

hurtigladestasjoner. Her mener vi det er stort forbedringspotensiale. Vi mener det er behov for å etablere en enhetlig og standardisert behandling av søknader både i NVE og i de ulike nettselskaper. Dette kan etableres på ulike måter som skissert av utvalget. En bransjenorm for nettselskaper er en mulig løsning, men for å sikre at nettselskapene følger en angitt metodikk, mener vi at noen sentrale føringer som tidsfrister og regler for saksbehandling bør vurderes fastsatt i forskrift.

Nettselskapene må prioritere søknadsbehandling

Våre medlemmer opplever at mange nettselskaper har lange ventetider for å få søknader behandlet. Det er derfor viktig at det settes av nok ressurser i alle ledd til saksbehandlingen, ikke bare i NVE, slik regjeringen nå legger opp til. Nettselskapene er regulert gjennom et innteksreguleringsregime og vi stiller spørsmål til om denne reguleringen er til hinder for å bruke mer ressurser på søknadsbehandling og til å fordele ledig kapasitet i nettet raskt. Vi er derfor enige i utvalgets anbefaling om at nettselskapene i større grad enn i dag bør sette ut oppdrag i forbindelse med planlegging og konsesjonsbehandling, som et tidsbesparende tiltak dersom de har ressursmangel.

Rask tilkobling til nettet til så lave kostnader som mulig

Vi støtter en økt innsats for å bygge ut strømmettet i Norge for å kunne tilkoble mer produksjon og forbruk. Det tar tid å bygge strømnett og det er derfor viktig at nettselskapenes leveringsplikt kan gjennomføres også uten at dette utløser nye investeringer der dette er mulig. Her er tilknytning på vilkår et viktig grep og vi støtter utvalgets anbefaling om i større grad operasjonalisere dette virkemiddelet. Vi vil påpeke at det er viktig at alle nettselskaper bruker like vilkår i avtalene om utkobling og at disse vilkårene er transparente og forutsigbare.

Vi mener videre at det bør være større mulighet for å få avklart fordeling av anleggsbidrag ved etablering av nytt nett. I dag opplever ladeoperatørene at nettselskaper vurderer begrepet «*overveiende sannsynlig for at flere vil trenge kapasitet*» ulikt. Det bør være lik tolkning av dette begrepet på tvers av nettselskapene. Dette henger sammen med vurderingen av hvem som skal betale for investeringen i fremtidig kapasitet. Her ser vi rom for en tydeliggjøring for å oppnå lik tolkning på tvers av nettselskaper.

Et annet grep som kan redusere saksbehandlingstiden er å heve grensen for når omsøkt kapasitet utløser søknad til Statnett. Dagens regler om at man må søke Statnett hvis man ønsker kapasitet over 1 MW skaper forsinkelser. Vi stiller spørsmål om det er formålstjenlig at Statnett håndterer søknader om så liten effektkapasitet og ber derfor om at myndighetene vurderer å doble denne grensen.

Ladebransjen er klar til å bidra til Norges klimaforpliktelser- men det haster med å få tilgang til strømmettet

Drivkraft Norges mener det ikke er tilstrekkelig å bare prioritere prosjekter etter «først til mølla» prinsippet og ut fra modenhet, slik utvalget foreslår. Vi mener det i større grad også etableres kriterier for å kunne prioritere prosjekter etter samfunnsnytte.

Utslippsreduksjoner i transportsektoren er en viktig faktor for å innfri Norges internasjonale klimaforpliktelser. Utslippene skal reduseres årlig fram mot 2030, så det haster med å få utslippene raskest mulig ned. Det er nå mer enn 10 selskaper i Norge som tilbyr hurtigladetjenester. Disse selskapene etablerer hurtigladestasjoner for lette biler på kommersielle vilkår og utgjør et marked for hurtigladetjenester som er i stadig utvikling.

Ladeoperatører over hele landet opplever nå at de ikke får realisert sine investeringsplaner grunnet lange ventetider for å få tilsagn om tilknytning til strømmettet. En mangel på tilgang til strømmettet kan føre til at satsingen på elbiler i Norge går saktere enn nødvendig, noe som øker risikoen for at både nasjonal politikk og internasjonale forpliktelser ikke innfris. Dette

bildet vil forsterke seg framover når det også vil bli behov for tilgang til strømmettet for å etablere et hurtigladedetilbud for tyngre kjøretøy.

Drivkraft Norge mener derfor at etablering av hurtigladestasjoner er viktig for flere samfunns mål og bør derfor prioriteres i saksbehandlingskøen.

Bakgrunn og problembeskrivelse

Norge har inngått en bindende avtale med EU om felles oppfyllelse av klimamålene fastsatt i Parisavtalen. En viktig del av denne avtalen er at Norge skal redusere ikke-kvotepålagt utslipp i Norge med 40 prosent innen 2030 sammenlignet med 2005. Denne forpliktelsen regnes om til bindende utslippsbudsjetter for hvert år i perioden 2021-2030

Norge har et mål om å overoppfylle forpliktelsen, og har lagt fram en plan for å kutte utslippene med 45 prosent innenlands. Dersom Norge også skal delta i EUs forslag til forsterkede klimamål vil Norge trolig få en forpliktelse om å kutte utslippene med 50 prosent fra 2005 til 2030.

Transportsektoren står for om lag 60 prosent av CO₂-utslippene i ikke-kvotepålagt sektor. Utslippsreduksjoner fra transportsektoren er derfor sentralt for at Norge skal oppfylle sine forpliktelser.

Norske myndigheter har tatt i bruk en rekke virkemidler for å få til utslippsreduksjoner i transportsektoren. Bruk av omsetningskrav for biodrivstoff er et viktig virkemiddel, men det er også tatt en rekke grep for å fremme bruk av elbiler.

Kjøp og bruk av elbiler mottar indirekte støtte på flere måter gjennom skattesystemet. Elbiler er fritatt for merverdiavgift, engangsavgift og omregistreringsavgift, og har redusert sats i trafikkforsikringsavgiften. Medregnet fordelene av manglende veibruksavgift og lavere engangsavgift har Finansdepartementet beregnet den samlede skattefordelen for elbiler til om lag 30 mrd. kroner for 2021. I tillegg kommer utgifter til andre støtteordninger som Enova og Klimasats. Kunnskapsgrunnlaget om hurtigladeinfrastruktur for veitransport¹ anslår at om lag 500 hurtigladere som fremdeles er i drift har mottatt offentlig støtte fra Enova. I perioden 2015-2021 har Enova brukt 150 mill. kroner på slik støtte.

Politikken understrekes også gjennom de fastsatte måltallene for nye kjøretøy som ble vedtatt i behandlingen av Nasjonal transportplan 2018–2029: Målene er at i 2025 skal alle nye personbiler, lette varebiler og bybusser være nullutslippskjøretøy, mens innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 % av nye langdistansebusser og 50 % av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy. Denne politikken har bidratt til at Norge ligger på topp internasjonalt i andel elbiler i bilparken.

Det er mange tegn på at politikken virker. Dagens elbilpark er på rundt 500 000 lette elektriske kjøretøy. Det forventes en stor vekst i antall elektriske kjøretøy mot 2030. Hvis målene for salg av nullutslippskjøretøy nås, vil det ifølge kunnskapsgrunnlaget være nærmere 2 millioner elbiler, 2 000 elektriske langdistansebusser, 9 000 elektriske bybusser og 23 000 el-lastebiler på veiene i 2030.

En slik vekst forutsetter at ladeinfrastrukturen utvikles i raskt tempo for å ikke blir et hinder for innfasing av elbiler i Norge. Ladeinfrastruktur er avgjørende for å skape tillit til teknologien og for å få til vekst i salget av elektriske kjøretøy. Per i dag er det etablert rundt 5000 hurtigladere i Norge, men Statens vegvesen og Miljødirektoratet anslår at behovet for hurtigladere til å være i størrelsesorden 9 000 hurtigladere i 2025 og 10-14 000 hurtigladere

¹https://www.regjeringen.no/contentassets/a07ef2d3142344989dfddc75f5a92365/kunnskapsgrunnlag_1mars.pdf

til lette kjøretøy i 2030. De anslår også et behov for 1 500-2 000 hurtigludere til tunge kjøretøy i 2030.

I starten av utbyggingen av hurtigladenettverket i Norge ble det gitt investeringsstøtte til etablering av ladestasjoner, med en klar forventning om at utbyggingen så raskt som mulig skal skje uten støtte fra det offentlige. Det er nå mer enn 10 selskaper i Norge som tilbyr hurtigladetjenester. Disse selskapene etablerer hurtigladestasjoner for lette biler på kommersielle vilkår og utgjør et marked for hurtigladetjenester som er i stadig utvikling.

Dersom denne utviklingen nå hindres av tilgangen til strømnnett vil dette ha store kostnader for samfunnet som har investert mye i at bruk av elbiler skal være et viktig tiltak for å innfri Norges internasjonale klimaforpliktelser.

Med vennlig hilsen
Drivkraft Norge

Kristin Bremer Nebben /s/
Administrerende direktør

Arnhild Wartainen /s/
Fagsjef