

Olje- og energidepartementet
Postboks 8148 Dep
0033 OSLO

OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENTET	
08 / 793 - 28	
DATO 01 NOV. 2010	
AN	EKSP.

Saksbeh./tlf.nr.:
Tore Granli/ Øystein
Mørk
Deres ref./Deres dato:
08/00793-23

Vår ref./ dok. id.: 10/755

Vår dato:

Høring vedrørende Kommisjonsforordning (EU) nr. 774 (2010) om retningslinjer for en kompensasjonsordning mellom systemoperatører for transitt og en felles tilnærming til innmatingstariffer i sentralnettet

Det vises til deres brev av 24. september 2010.

Kompensasjonsordning for transitt

ETSO, og senere ENTSO-E, har siden 2002 hatt frivillige avtaler knyttet til kompensasjon for transitt. Norge ble en del av ordningen i 2004. Kostnadene for Norge har vært 15-17 M€ per år. I gjeldende avtale er kostnadene redusert til om lag 8 M€ per år. Modellen i retningslinjene som er sendt på høring, er i samsvar med det ENTSO-E ble enige om for 2010.

Statnett er prinsipielt i mot en kompensasjonsordning for transitt, da vi mener at handelsgevinstene i hovedsak er dekkende for eventuelle kostnader ved transitt. Selskapet har derfor over lang tid vist til flere uheldige sider knyttet til ordningen. Det er særlig pekt på hvilke disinsentiver ordningen gir i forhold til nye nettinvesteringer. Dette synet deles av flere andre land.

Posisjonen som OED skrev i høringsuttalelse til Kommisjonen 27. februar 2009, gjenspeiler dette:

"We are of the opinion that infrastructure compensation should not be emphasised in an eventual ITC mechanism, as we believe this is captured to a large extent by the congestion revenue. As stated in the EU Commission's consultation document, transit flows can create significant congestion rents for the hosting TSO. Countries that receive infrastructure compensation for cross border flows will at the same time receive congestion revenues, something that can be perceived as a "double compensation". This may lead to disincentives for new investments for countries that are net contributors to the ITC mechanism. However, we are of the opinion that loss compensation can be considered in cases where the congestion revenues do not cover the expenses related to the losses in the grid due to cross-border power flows. To promote new investment, a common regional funding mechanism could be considered."

I Kommisjonens vedtatte retningslinje er det til en viss grad tatt hensyn til denne posisjonen. Dette er positivt.

Forordning 714/2009 sier imidlertid at det ved beregning av transittkompensasjon skal tas hensyn til faktisk kraftflyt, samt gjenanskaffelseskostnader.

De europeiske TSOene har forsøkt å komme frem til enighet om en model som beregner hvordan kraftutveksling mellom to land påvirker kraftflyt i alle andre europeiske land. I denne prosessen er flere ulike modeller vurdert, og de økonomiske resultatene har variert betydelig. Det har også vært krevende å forklare logikken i modellene.

I tillegg vil en modell basert på gjenanskaffelseskostnader medføre en betydelig økning av kostnadene for Norge. Beregninger har indikert kostnader for Norge på opp til 80 M€ per år. Konsekvensen av å øke kostnadsgrunnlaget vil dermed bidra til å øke usikkerheten for gjennomføring av nye nettinvesteringer og gjøre det mer utfordrende å nå EUs 20-20-20 ambisjon.

Statnett vil derfor understreke at det fortsatt er viktig å sikre at det ikke blir innført en langsiktig kompensasjonsmodell for transitt som bidrar til å hindre at lønnsomme nettinvesteringer blir foretatt.

Tariffer

Statnett er positive til at Kommisjonen foreslår et nivå på innmatingstariffen i Norden som sikrer at produksjon vil være med å bidra til fremtidige kostnadsøkninger i nettet.

Med vennlig hilsen
Statnett SF



Bente Hagem
Konserndirektør Kommerisell utvikling

Kopi: Norges vassdrags- og energidirektorat