

*Norske Havner representerer havnene i Norge og arbeider for å synliggjøre havnenes betydning, utvikling og konkurransevne.*

*Norske Havner er en del av arbeidsgiver- og interesseorganisasjonen Samfunnsbedriftene som organiserer over 535 lokale og regionale samfunnsbedrifter, primært med kommunalt eierskap.*

*FNs bærekraftsmål er rettesnor og grunnlag for det Samfunnsbedriftene arbeider med og står for.*

Til

Olje- og energidepartementet

postmottak@oed.dep.no

Deres ref: 20/1575

## Høringsbrev – endringer i forskrift om netregulering og energimarkedet (tilknytning av uttak med vilkår om utkobling eller redusert strømforsyning)

Norske Havner viser til brev fra Olje- og energidepartementet 2. september 2020.

Norske Havner har følgende innspill til endringen:

Høringsbrevet gjelder: *Endring i forskrift om netregulering og energimarkedet*, vedlagt høringsnotat med samme tittel.

Departementet foreslår endring som innebærer at det kan inngås avtaler mellom nettselskap og uttakskunden med vilkår

- om at kunde kan kobles ut eller

- gis redusert forsyning i gitte situasjoner

dersom begge parter ønsker det, for å legge til rette for tilknytning av forbruk eller forbruksøkning uten investeringer i nett gitt at tilknytning eller forbruksøkning er driftsmessig forsvarlig.

### **Bakgrunn**

Gjennom Klimakur2030 arbeider norske myndigheter for felles oppfyllelse av klimamål for 2030 med EU hvor Norge blir en del av EUs klimarammeverk. Transportsektoren kommer inn under ikke-kvotepliktige utslipp hvor Norges mål er 40 reduksjon i 2030 sammenlignet med 2005. I forbindelse med arbeidet med implementeringen av Green Deal i EU, vil kravet om reduksjon øke til 55-60%. Ved å tilby landstrøm og ladestrøm til sjøtransporten i havnene kan en nå store volum på et lite geografisk avgrenset område. Mange av havnene er også tilknyttet bane.

Gjennom ENOVA har norske myndigheter de siste årene etablert betydelige økonomiske insentiver for å redusere utslipp innen sjøtransporten. Målet har vært å komme forbi diskusjonen om hvem som skal begynne å bygge («høna og egget»-diskusjonen). I havner kreves investeringer i forbindelse med ombygging av eksisterende infrastruktur eller etablering av ny infrastruktur. Om bord på skip kreves investeringer til ombygging av elektroinstallasjonen om bord for å koble seg til land- og ladestrøm. ENOVA sine støtteordninger er endret og ytterligere målrettet mot infrastrukturtiltak i havner og investeringer om bord på skip.

I de fleste trafikkhavner pågår for tiden arbeid med å etablere tilbud om tilkobling til land- og ladestrøm. Fremdriften på arbeidet varierer i de ulike havnene, og avhenger av havnens størrelse, godsvolum, anløpsfrekvenser, størrelse på skip, effekt frem til kaikant og beregninger av økonomiske konsekvens for den enkelte havn.

I tillegg til eventuelle anleggsbidrag til nettselskap og tradisjonell infrastruktur, må havner investere i tilkoblingspunkter, kabler, kabelhånderingsutstyr og frekvensomformere som tilfredsstillende internasjonale «landstrømstandarder» for å kunne tilby landstrøm til skip. I dag har nettselskapene leveringsplikt for 50Hz leveranse. De fleste skip i en havn går i internasjonal fart og benytter 60Hz. Fergeskip bygget for norske farvann kan vanligvis benytte 50Hz. 50Hz leveranse fra nettselskap medfører at hver enkelt havn må investere i 60Hz frekvensomformere for å kunne tilby landstrøm og lading. I sum gjør dette at det i mange tilfeller er knyttet store investeringer til etablering av infrastruktur til land- og ladestrøm til skip.

Skal det være mulig å ta ut klimagassutslippspotensialet innenfor sjøtransporten innen 2030, bør derfor legges spesiell vekt på å tilrettelegge for etablering av infrastruktur for land- og ladestrøm, både innenfor gjeldende regelverk og gjennom ulike insentiver.

### **Utkoblbar tariff**

Styret i Statnett har besluttet gradvis å avvikle ordningen med en egen tariff for fleksibelt forbruk. Det begrunnes med at det i dag finnes og utvikles mer effektive måter å sikre fleksibilitet i kraftnettet. Dette skal gjøres med en overgangsordning, hvor rabatten opprettholdes med 50% av dagens nivå i 2021 før den avvikles i 2022. Det er åpent for at regionale nettselskaper kan fortsette å tilby utkoblbar tariff uavhengig av dette, men de vil ikke ha anledning til å videreføre rabatten de i dag får fra Statnett. Flere nettselskaper har signalisert at de vil følge Statnett sin praksis.

Ut fra sentrale myndigheters målsettinger, og det arbeidet som pågår i havne-Norge, vurderes Statnett sin beslutning som et negativt signal til havner og sjøtransporten. Ved å gå bort fra ordninger med rabatterte tariffer for fleksibelt forbruk, vil man særlig ramme havner med nye landstrøminstallasjoner hvor brukstiden gjerne er lav i oppstartsfasen. Dette skyldes at det hovedsakelig er effektleddet av nettariffen som det gis rabatt på ved avtale utkoblbar tariff. I et anlegg med lav brukstid vil effektleddet utgjøre en stor andel av den totale nettariffen. Dette vil igjen kunne medføre at de som går foran og tar landstrøm og lading i bruk må betale dyrt. Dette på tross av at de kan kobles seg ut og bruke egne hjelpemotorer om bord, dersom samfunnet trenger kapasiteten til noe annet i kraftnettet.

Det er derfor viktig at nettselskapene opprettholder ordningen med rabattert nettleie for kunder med fleksibelt forbruk, selv om Statnett avvikler sin ordning. Tariff for fleksibelt forbruk er en redusert tariff, sett i forhold til ordinær nettleietariff, og er en kompensasjon som følge av en dårligere leveringspålitelighet frem til nettkunden. Kunden betaler altså en redusert pris for en dårligere vare. Dette er havnene og sjøtransporten kjent med og villig til å akseptere.

### **Tilknytning av uttak med vilkår om utkobling**

Dersom foreslåtte endringer i forskriften gjennomføres, vil det kunne inngås avtaler om tilknytning med vilkår om utkobling. Dette vil redusere behovet for investeringer i forbindelse med nettførsterkning, og slik redusere havnenes totale investeringskostnader i forbindelse med utbygging av ny infrastruktur for landstrøm. Dette vil igjen bidra til at flere investeringer i større grad blir økonomisk bærekraftige, som videre kan føre til konkurranse dyktige priser for formidlet landstrøm til det enkelte skip. Med konkurranse dyktige priser vil også flere skip ønske å tilkobles landstrøm, slik at utnyttelsen av anleggene øker. Økt utnyttelse av anleggene

vil på sikt også gi enda lavere priser ut til kundene. Summen av dette er at klimagassutslippene fra skip til land reduseres i et raskere tempo.

Å koble ut landstrøm til skip til fordel for å forsyne andre deler av samfunnet ved en topplastsituasjon i nettet, vurderes som ikke-kritisk sett fra en havns side. Det er få skipssegment som ikke kan håndtere det på kort varsel. Skip går enkelt over på egendrift når landstrøm kobles ut.

Fra nettselskapene sitt ståsted, bør derfor vilkårsbelagt forsyning av landstrøm til havner, ses på som et risikolavt forretningsområde. Det åpner for at ledige kapasiteter kan utnyttes for å styrke nettselskapets økonomi, uten at det påfører andre deler av samfunnet risiko eller kostnader. Det kan også muliggjøre større inntjening på nettselskapenes eksisterende infrastruktur.

Tilkobling av skip med ulik størrelse og effektbehov til land- og ladestrøm medfører større svingninger i effektbehov over døgnet inn til havnene. Havner som tilbyr land- og ladestrøm til skip, er derfor fleksible uttakskunder, som er velegnet til å inngå avtaler om tilknytning med vilkår om utkobling eller redusert forbruk. Muligheten til å inngå slike tilknytningsavtaler og dermed utnytte ledig kapasitet i forsyningsnettet, vurderes derfor som positivt med hensyn til å nå utslippsmålene innen 2030 for transportsektoren generelt og sjøtransporten spesielt. Ved å ikke kreve nettførsterkning med tilhørende anleggsbidrag for å styrke forsyningsfremføringen, reduseres kostnadene for både nettselskap, rederier og havner. Med bakgrunn i dette anbefales derfor den foreslåtte endringen i *forskrift om netregulering og energimarked*.

## Oppsummering

- Incentivordninger er avgjørende for havnenes utvikling av land- og ladestrømtilbud til skip.
- Statnett har vedtatt å kutte utkoblbar tariff fra 2022 (kutter 50% fra 2021). Flere nettselskaper har signalisert at de kan komme til å følge Statnett sin praksis. I så fall vil en viktig ordning med tanke på å kunne tilby landstrøm til priser som er konkurransedyktige med fossilt drivstoff forsvinne.
- Muligheten til å inngå avtaler om tilknytning på vilkår eller redusert forsyning vil redusere havnenes investeringskostnader i forbindelse med etablering av infrastruktur for nye landstrømanlegg, og videre redusere prisen på videreformidlet landstrøm ut til kundene.
- Avtaler om tilknytning på vilkår vil også gagne nettselskapene, da de kan nyttiggjøre den til hver tid ledige kapasitet i nettet, i tillegg til at behovet for nettutbygging blir redusert.

- Havnene er gunstige uttaksunder (ideelle kunder) å inngå avtaler om slike vilkårsbelagt tilknytningsavtaler, da de er store, fleksible uttakskunder.

Med vennlig hilsen

Kjell-Olav Gammelsæter

Direktør

Arnt-Einar Litsheim

Fagdirektør