

Olje og energidepartementet

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
2020/208Saksbehandler
Heidi NeilsonDato:
02.12.2020

Høring - Endringer i forskrift om netregulering og energimarkedet

Viser til høring av endringer i forskrift om netregulering og energimarkedet (tilknytning av uttak med vilkår om utkobling eller redusert strømforsyning) av 02.09.2020.

Oslo Havn KF har sammen med flere andre havner og havneorganisasjonen Norske Havner vurdert betydningen for havnesektoren og har følgende innspill til endringen:

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 Klimakur 2030 jobber norske myndigheter for felles oppfyllelse av klimamål for 2030, med EU hvor Norge blir en del av EUs klimarammeverk. Transportsektoren tilhører ikke-kvotepliktige utslipp hvor Norges mål er 40 prosent 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 prosent. Ved å tilby landstrøm og ladestrøm til sjøtransporten i havnene, kan store utslippsreduksjoner oppnås på et avgrenset geografisk område. Mange av havnene er også tilknyttet jernbane.

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, skip eller havn («høna og egget»-diskusjonen). I havner kreves investeringer i forbindelse med ombygging av eksisterende infrastruktur eller etablering av ny infrastruktur. På skipssiden kreves investeringer til ombygging av elektroinstallasjonen ombord for å koble seg til land- og ladestrøm. ENOVAs støtteordninger er justert med mål om å få etablert både infrastruktur i havner og investeringer ombord på skip.

I mange havner blir det nå etablert tilbud om tilkobling til land- og ladestrøm. Framdriften på arbeidet varierer i ulike havner, og er avhengig av havnens størrelse, godsvolum, anløpsfrekvenser, størrelse på skip, strømeffekt fram til kaikant og vurdering av økonomiske konsekvenser for den enkelte havn.

Investeringene som må gjøres i havnen for å tilby skip strøm er formidabel. I tillegg til eventuelle anleggsbidrag til nettselskap og tradisjonell infrastruktur, må havner investere i tilkoblingspunkter, kabler, kabelhånderingsutstyr og frekvensomformere som tilfredsstiller internasjonale «landstrømstandarder» for å kunne tilby landstrøm til skip. I dag har nettselskapene leveringsplikt for 50 hertz leveranse. De fleste skip i en havn går i internasjonal fart og benytter 60 hertz. Lokale ferger bygget for norske farvann kan vanligvis benytte 50 hertz. Når leveransen fra nettselskapene er 50 hertz medfører det at hver enkelt havn må investere i 60 hertz frekvensomformere for å kunne tilby skipene landstrøm og lading. I sum medfører dette store investeringer i havnen for å kunne etablere infrastruktur til land- og ladestrøm til skip.

For å redusere klimagassutslippene fra sjøtransporten innen 2030, blir det viktig å etablere infrastruktur for land- og ladestrøm. Dette må det tilrettelegges for både innenfor gjeldende regelverk og det må bevilges støtteordninger 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 prosent av dagens nivå i 2021 før den avvikles i 2022. Heldigvis, er det åpnet for at regionale nettselskaper kan fortsette å tilby utkoblbar tariff, selv om rabatten fra Statnett uteblir. Men det vil kunne oppstå ulik praksis ulike steder i Norge.

Med tydelige klimamålsettinger fra sentrale myndigheter, og sjøtransportens mulighetsrom for å redusere utslipp, oppleves Statnett sin beslutning som et negativt signal til havner og maritim bransje. 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 hovedsakelig at effektleddet av nettтарiffen er der det gis rabatt ved avtale om utkoblbar tariff. I et anlegg med lav brukstid vil effektleddet utgjøre en stor andel av den totale nettтарiffen. Dette vil igjen kunne medføre at de som går foran og tar landstrøm og lading i bruk først, 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. Dette er uheldig.

Det er derfor viktig at nettselskapene opprettholder ordningen med rabattert nettleie for kunder med fleksibelt forbruk, selv om Statnett avviker sin ordning. Tariff for fleksibelt forbruk er en redusert tariff, sett i forhold til ordinær nettleietariff. Det er en slags kompensasjon som følge av en dårligere leveringspålitelighet fram til nettkunden. Kunden, eller havnen i vårt tilfelle, betaler altså en redusert pris for en dårligere vare. Dette er havnene og sjøtransporten innforstått 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 er positivt. Det vil kunne redusere behovet for investeringer i forbindelse med nettførsterkning, og slik redusere havnenes totale investeringskostnader i forbindelse med utbygging av ny infrastruktur for landstrøm. Noe som igjen vil kunne gjøre flere landstrøminvesteringer økonomisk bærekraftige, som kan føre til konkurransedyktige priser av landstrøm til skip. Med konkurransedyktige priser vil også flere skip ønske å tilkobles landstrøm, slik at utnyttelsen av anleggene øker. Økt utnyttelse av anleggene vil på sikt gi enda lavere priser ut til kundene. Summen av dette er at klimagassutslippene fra skip til kai reduseres.

Å koble ut landstrøm til skip, til fordel for å forsyne andre deler av samfunnet ved en topplassituasjon i nettet, vurderes som ikke-kritisk sett fra havns side. Skipene har eget drivstoff og kan slik produsere sin egen strøm. Det vil være få skipssegment som ikke kan håndtere en slik situasjon på kort varsel. Skip går enkelt over på egendrift når landstrøm kobles ut. I framtiden vil muligens nettselskapene se på skipene som en mulig produsent, for eksempel i en beredskapssituasjon, der skip kan levere strøm til nettet.

Fra nettselskapene sitt ståsted bør derfor vilkårsbelagt forsyning av landstrøm i havner ses på som et forretningsområde med lav risiko. Landstrøm åpner for at ledige kapasiteter kan utnyttes for å styrke nettselskapets økonomi, uten at det påfører andre deler av samfunnet kostnader eller risiko. Det kan også muliggjøre større inntjening på nettselskapenes allerede 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 støttes derfor den foreslåtte endringen i forskrift om nettregulering og energimarked.

Oppsummering

- Incentivordninger er avgjørende for at havnene skal kunne utvikle og bygge land- og ladestrøm til skip.
- Statnett har vedtatt å kutte utkoblbar tariff fra 2022 (kutter 50 prosent fra 2021). Flere nettselskaper har signalisert at de kan komme til å følge Statnett sin praksis. Det kan medføre at en viktig ordning forsvinner. Landstrøm må kunne tilbys til priser som er konkurransedyktige med fossilt drivstoff.
- Muligheten til å inngå avtaler om tilknytning på vilkår eller redusert forsyning er positivt. Det vil kunne redusere havnenes investeringskostnader i forbindelse med

etablering av infrastruktur for nye landstrømanlegg. Dette vil igjen kunne redusere prisen på viderefornidlet landstrøm ut til skipene.

- Avtaler om tilknytning på vilkår kan også gagne nettselskapene, ved at de kan nyttiggjøre den til hver tid ledige kapasitet i nettet. I tillegg til at behovet for nettutbygging, og nettselskapets investeringer blir slik redusert.
- Havnene er ideelle kunder for å inngå avtaler om vilkårsbelagte tilknytningsavtaler, da de har store og fleksible uttakskunder.

Med vennlig hilsen

Hege Berg Thurmann
seksjonssjef

Heidi Neilson
miljøsief

Dokumentet er godkjent og ekspedert elektronisk