

Norges Vassdrags og Energidirektorat

NVE@nve.no

Referanse 201833013

Høring på forslag til endring i forskrift om kontroll av nettvirksomhet, 6/2018.

Hovetrek;

ZERO mener at å innføre anleggsbidrag i regional- og transmisjonsnett kan skape problemer for visse typer elektrifisering (havner, skip, tungtransport). Endringer som gjør klimatiltak dyrere, og som medfører at omlegging til utslippsfri transport fordyres eller begrenses er svært uheldig. Vi anser det mangelfullt utredet hva slags betydning innføring av denne typen anleggsbidrag vil få, og finner det derfor vanskelig å anbefale dette.

Se vedlegg for detaljert gjennomgang av ZEROs synspunkter.

Einar Wilhelmsen

Fagansvarlig Energisystem

Nærmere om ZEROS syn- anleggsbidrag

TARRIFFER FOR PRODUKSJON (KAP 15)

- ZERO støtter den foreslåtte endringen for tariffen for innmating av produksjon, som vil gi en nødvendig opprydding av regelverket for plusskunder.

ANLEGGSBIDRAG (KAP 16)

ZERO støtter den foreslåtte oppryddingen og å gå fra «bør» til «skal». Vi støtter opp prinsippet om anleggsbidrag slik at utbygger får et prissignal som reflekterer andel av kostnadene. Dette er kostnadseffektivt, og gir utbygger incentiv til å finne best mulig plassering og teknologivalg. Det er også en fordel å skjerme andre nettkunder og konkurranseutsatte næringer fra denne kostnaden. Vi er imidlertid svært usikre på effekten av anleggsbidrag i regional- og transmisjonsnett for elektrifisering av transportsektoren, og mener konsekvensene av dette er potensielt skadelige og dårlig utredet. Prinsipp om prissignal veies mot andre mål, som oppnåelse av Norges klimaforpliktelser og Parisavtalen.

NVE har en svært viktig oppgave i å legge til rette for elektrifisering og dekarbonisering av transport i Norge, og sikre at nettselskap og utbyggere er i stand til å gjennomføre nødvendige utbygginger for å gjennomføre dette. Det påhviler NVE et særlig ansvar å sikre at kraftsystemet kan bidra til realisering av norsk klimapolitikk. Av mål og vedtak vil vi særlig trekke fram:

- Klimameldingen og stortingsbehandlingen av denne, der vi skal realisere 40% kutt i ikke-kvotepiktig sektor innen 2030, samt målet om å realisere et lavutslippssamfunn i 2050.
- Stortingsvedtak om nullutslippsteknologi (og lavutslippsteknologi), dvs at alle ferger og hurtigbåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi ved nye anbud og på ruter i egen regi.
- Stortingsvedta om at det skal innføres krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene senest innen 2026
- Målene i Nasjonal transportplan om nullutslipp

ZERO er derfor overrasket over at høringen ikke omtaler virkningen forslagene over vil ha for gjennomføring av storstilt elektrifisering og dekarbonisering av transportsektoren.

Norge står foran en omfattende elektrifisering av energiforbruk som fram til nå har vært fossilt. Særlig i transportsektoren ser vi en raskt akselererende utvikling i elektrifiseringen.

- Over 60 bilferjer enten i drift, under bygging eller bestilt med batteriløsninger som blir satt i drift innen neste årene.
- Havner bygges om til å levere landstrøm, med til dels betydelige effektbehov. Stortingsvedtaket om nullutslipp i verdensarvfjorder akselerere denne utviklingen. Dette medfører betydelig behov for utbygging av landstrøm og strøm til lading i landets havner.
- Generelt ser vi også en tydelig trend mot stadig mer og raskere innføring av hel og del-elektrifisering av også annen marin virksomhet, enten det er fiskeoppdrett, supply-skip eller elektriske sjarker.
- På landsiden ser vi også en at utrulling av elektriske bybusser nå skyter fart, for eksempel vil Ruter ha 76 elbusser, inkl. leddbusser, i drift i Oslo neste år. Til sammen er det nå over 170 elektrisk busser som vil være i drift ila ett års tid i Norge.
- Alle store lastebilprodusenter vi er kjent med (som Volvo) jobber for fullt med nye elektriske modeller som vil gå i serieproduksjon, de første i 2019.

Dette er en utvikling som medfører et økt investeringsbehov i oppgraderinger av kraftnettet, spesielt til lokal- og distribusjonsnettet. I NVE rapport 77/2017 legges det til grunn at elektrifisering av transportsektoren vil øke det høyeste effektforbruket i regionalnettet med mellom 5-15 prosent. Da er vesentlige grupper som blant annet strøm til hurtigbåter andre typer nyttefartøy enn ferger, lastebiler og fiskeoppdrettsanlegg unntatt. Basert på dagens utvikling, er det grunn til å tro at dette er for konservativt. NVE legger i rapporten til grunn at det er havner og ferjer som vil føre til økte investeringsbehov. Det trekkes frem at investeringsbehovet som utløses på av denne effektøkningen i regionalnettet kan være fra noen hundre tusen kroner, til 70 millioner kroner per transformator. ZERO vil legge til at større ladeanlegg for elektriske lastebiler og busser (bussdepot) vil kunna ha effektbehov på nivå med det vi ser i havner og for ferjer.

Endringer i finansieringsmodellen for nett må bygge opp under dekarboniseringen av transportmarkedet og maritim sektor. Klimapolitikk og vedtatte klimamål må tillegges like stor vekt som andre hensyn når endring av modell for anleggsbidrag vurderes. ZERO er bekymret for at den foreslåtte endringen med å innføre anleggsbidrag i regionalnettet vil gjøre utbygging av nødvendig elektrisk infrastruktur dyrere for utbygger og bremser utviklingstempo og nødvendig og ønsket utvikling.

ZERO finner ingen anskueliggjøring i høringen av hva slags økonomisk betydning og konsekvenser innføring av anleggsbidrag i regionalnettet vil ha for elektrifisering. Endel nødvendige utbygginger vil ha betydelige effektbehov. Det er derfor ikke urimelig å forvente ekstra kostnader i millionklassen for større prosjekter som havner, lading av ferjer eller ladeplasser for elektriske lastebiler. Vi antar at dette vil være tilstrekkelig til å utsette eller stanse prosjekter som ellers ville blitt gjennomført, da mange prosjekter har marginal økonomi i dag.

Bruk av strøm, eller hydrogen, konkurrer i realiteten mot prisen på fossil olje eller gass som drivstoff.

Vi er nå inne i en fase der vi i løpet av få år skal dekarbonisere transportsektoren, og det må ikke legges unødige hindre i veien for denne utviklingen. Dersom forslaget gjennomføres mener ZERO at det må lages en mekanisme som sikrer at elektrifisering ikke stopper opp på grunn av høye anleggsbidrag. I § 16-10 tredje ledd foreslås det å åpne for begrensning av anleggsbidrag i regionalnett. ZERO ber om at en slik ordning i tilfelle skal inkludere elektrifiseringstiltak rettet mot å erstatte fossil energi der anleggsbidraget gjør prosjektet ulønnsomt (dvs dyrere enn det fossile alternativet).

Alternativt mener ZERO at annen reduksjonsfaktor med høyere reduksjon kan benyttes. Ideelt sett bør dette kun benyttes i tilfeller der større elektrifiseringsprosjekter til drift av havner, kollektivtrafikk eller varedistribusjon får urimelig høye anleggsbidrag.

En tredje mulighet er å innføre anleggsbidrag i regionalnettet, men sette reduksjonsfaktoren slik at det blir et mindre bidrag enn det NVE foreslår. Dette vil fortsatt gi utbygger et prissignal, men konsekvensene vil bli mindre for utbygger, fordi beløpene blir lavere.

ZEROs konklusjon - anleggsbidrag

- ZERO støtter generell forskriftsfesting av gjeldende praksis (fra bør til skal) der det er anleggsbidrag.
- ZERO støtter bruk av tiårsregel, og ser det som helt avgjørende at kunder som utløser anleggsbidrag ikke betaler for mer enn sin andel.
- ZERO støtter innføring av tak på kostnadsoverskridelse kunden skal dekke
- ZERO støtter regel om 1 MW grense for anleggsbidrag i regionalnett
- ZERO mener konsekvensen av bruk av anleggsbidrag i regionalnettet både kan stanse elektrifiseringsprosjekter og er mangelfullt utredet. ZERO kan derfor ikke anbefale forslaget slik det foreligger nå.
- Dersom anleggsbidrag i regional og transmisjonsnett innføres må det lages en ordning som skjermer større elektrifiseringsprosjekter. Dette kan gjøres ved å enten:
 - o Eksplisitt benytte foreslått unntaksregel i §16-10 tredje ledd for å unnta/reducere anleggsbidrag i større elektrifiseringsprosjekter i havner, ferjer eller for varedistribusjon
 - o Eller benytte høyere reduksjonsfaktor for større elektrifiseringsprosjekter spesifikt for i havner, ferjer, kollektivtransport eller for varedistribusjon.
 - o ZERO støtter i utgangspunktet foreslått reduksjonsfaktor (0,5). Dersom ikke større elektrifiseringsprosjekter kan skjermes slik beskrevet i punktene over bør reduksjonsfaktoren for alle anleggsbidrag i regionalnettet settes til 0,3 slik at det gis et større fradrag.