



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortinget  
Postboks 1700 Sentrum  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2151-

8. oktober 2020

**Dokument 8:142 S (2019-2020) - Representantforslag om utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner**

Jeg viser til representantforslag 8:142 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Ruth Grung, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Steinar Karlstrøm, Torstein Tvedt Solberg og Åsunn Lyngedal hvor det fremmes 4 forslag knyttet til utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner.

Forslag 2 og 4 sorterer under Olje- og energidepartementet og svarene på disse forslagene er derfor utarbeidet av olje- og energiministeren.

Jeg vil i det følgende kommentere forslagene etter fastsatt nummerering.

**Forslag 1**

*Stortinget ber regjeringen utrede hvordan alle 32 stamnetthavner og sentrale godshavner kan tilby landstrøm til større skip innen 2025. På sikt må havnene også kunne tilby andre grønne energibærere som ammoniakk og hydrogen.*

**Svar:**

Havnene er kommunalt eller privat eide, og de må selv ha planer for å investere i alternativ drivstoffinfrastruktur. Havne- og farvannsloven legger til rette for at havneeierne skal kunne stimulere til bruk av landstrøm gjennom å benytte miljødifferensiering av vederlag og avgifter. Mange havner har allerede innført miljødifferensiering basert på miljøindeks.

Etablering av landstrøm er et viktig satsingsområde for regjeringen. Enova har støtteordninger som skal bidra til dette og har siden 2014 tildelt 650 millioner kroner til over

90 landstrømprosjekter, og landstrøm er i drift eller under etablering i over 60 havner. I januar i år lanserte Enova et nytt sett med støtteordninger for landstrøm som også omfatter forprosjektstøtte som blant annet gir aktører et bedre beslutningsgrunnlag. Støtteordninger, reguleringer, rammevilkår, brukerinformasjon og forskning- og utvikling vil være viktig. For at et landstrømanlegg skal være en lønnsom investering, må det tas i bruk av skipene som ligger til kai. Enova tilbyr derfor støtte både til landsiden og fartøysiden slik at risikoen forbundet med investering i landstrøm blir lavere. Målet er å få til en varig markedsendring som gjør at markedet etter hvert selv skal sørge for at landstrøm bygges ut og benyttes.

Regjeringen ønsker at utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff skal skje på kommersielle vilkår og på et tidligst mulig stadium uten støtte. Jeg viser også til regjeringens Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport<sup>1</sup> for en nærmere omtale av hvordan regjeringen vil legge til rette for fremtidig etablering av infrastruktur for alternative drivstoff i sjøtransport. Kystverket har utviklet en kartoversikt over eksisterende anlegg for alternativ drivstoffinfrastruktur i norske havner, se <https://lavutslipp.kystverket.no/>.

## **Forslag 2**

*Stortinget ber regjeringen legge til rette for at elektrifisering av havneinfrastruktur kombineres med annen utbygging av fornybar energi, som for eksempel vind, vann og solkraft, på land og til havs.*

### **Svar:**

I Jf. Meld. St. 25 (2015-2016) og Meld. St. 28 (2018-2019) legger Regjeringen til grunn at utbygging av fornybar energi være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Norge har et velfungerende kraftmarked, der prissignaler i markedet stimulerer til ny kraftproduksjon. Aktørene vurderer lønnsomhet av utbygging, og søker konsesjon. Konsesjonsmyndighetene på sin side skal sørge for at alle forhold og konsekvenser ved kraftutbyggingen er belyst, at prissatte og ikke-prissatte konsekvenser avveies, og at konsesjon kun gis dersom prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Elektrifisering av store havneanlegg vil øke forbruket. I stort nok omfang vil økning i forbruk, alt annet likt, føre til en økning i kraftpris i det aktuelle området. Det kan øke lønnsomheten for ny kraftproduksjon, og kunne stimulere aktører til å søke konsesjon for nye prosjekter. Økt elektrifisering kan også utløse behov for tiltak i nettet lokalt eller nasjonalt. Nettutbygginger har konsesjonsplikt, og skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme for å få konsesjon.

Norge har i dag et overskudd på kraft, og et godt utgangspunkt for elektrifisering av nytt forbruk. Dette er forventet å være situasjonen i mange år fremover, også ved en økende elektrifisering i flere sektorer. Samtidig påvirker elektrifisering kraftsystemet, og det er derfor

---

<sup>1</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/67c3cd4b5256447984c17073b3988dc3/handlingsplan-for-infrastruktur-for-alternative-drivstoff.pdf>.

viktig å vurdere virkningene samlet. Omfanget av elektrifisering, i hvilken takt det skal skje og den geografiske fordelingen av forbruket vil påvirke behovet for tiltak i overføringsnettet.

Regjeringen arbeider derfor med å kartlegge muligheter og virkninger av elektrifisering innenfor flere ulike sektorer. Olje- og energidepartementet har bedt Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) om å sammenstille anslag på elektrifisering i transportsektoren, på norsk sokkel og i landbasert industri basert på nylig utgitte rapporter. NVE vil i dette arbeidet blant annet vurdere virkningene på kraftsystemet i ulike områder av landet. NVEs sammenstilling er planlagt overlevert i slutten av oktober. Regjeringen vil komme tilbake til oppfølging av dette temaet.

### **Forslag 3**

*Stortinget ber regjeringen sørge for fortgang i arbeidet med å utvikle standarder for landstrøm og ladestrøm til alle fartøygrupper for å redusere kostnader og effektivisere liggetid i havnene.*

### **Svar:**

Standarder for infrastruktur for alternative drivstoff er fastsatt i Direktiv for utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff, direktiv 2014/94 EU. Direktivet ble innlemmet i EØS-avtalen i 2018 og forankret i norsk lov i juni i år, jf. Prop. 77 LS (2019-2020), Innst. 318 S (2019-2020). Etersom direktivet kun regulerer landstrøm og direktivets vedlegg II kun omtaler landstrøm til skip, vil kun landstrøm bli regulert i forskrift.

Direktivet setter krav til tekniske standarder for offentlig tilgjengelig lade- og fylleinfrastuktur for alternative drivstoff i transport, iht. vedlegg II i direktivet. I direktivet er det definert at landstrømforsyning til sjøgående fartøyer, herunder konstruksjon, installasjon og prøving av systemer, skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i IEC/ISO/IEEE 80005 standarden.

Det pågår et kontinuerlig arbeid med å utforme internasjonale standarder. Etter det jeg forstår er ikke eksisterende standarder alltid dekkende for alle nye teknologiske løsninger som finnes på markedet. Standardiseringsarbeidet drives med deltakere fra en rekke fagmiljøer som har interesse i saken gjennom en internasjonal ekspertgruppe for landstrømstilkobling IEC/ IEEE/ ISO Joint Working Group 28 (JWG 28).

I Norge er det NEK (Norsk Elektroteknisk Komite) som koordinerer og organiserer det praktiske standardiseringsarbeidet på elektrisitetsområdet. NEK er det norske medlemmet i den europeiske standardiseringsorganisasjonen CENELEC og den tilsvarende globale organisasjonen IEC. NEK har flere komiteer som arbeider innenfor elektrifisert transport og deltar også i JWG 28.

I desember 2017 inngikk NEK og Enova en avtale om å etablere et forum for elektrifisering av skipsfarten, Landstrømforum. Forumet er en arena for bransjen inkludert Enova, for å drøfte bransjeutfordringer i et standardiseringsperspektiv og blant annet kunne gi innspill til det internasjonale arbeidet med standarder knyttet til landstrøm.

Samferdselsdepartementet arbeider nå med forskrifter for å gjennomføre kravene til standarder i vedlegg II i Direktiv for utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff. EU vil kontinuerlig vurdere å inkludere nye og forbedrede standarder som enda ikke er fastsatt i direktivets vedlegg II, basert på det internasjonale standardiseringsarbeidet.

#### **Forslag 4**

*Stortinget ber regjeringen legge til rette for utkoblbar tariff som en del av ny tariffmodell og pålegge nettselskapet å gi et slikt tilbud.*

#### **Svar:**

Nettselskapene har i dag anledning til å tilby reduserte tariffer for utkoblbart forbruk, såkalt utkoblbar tariff, til forbruk som kan kobles ut når det er kapasitetsutfordringer i kraftnettet. Statnett har vedtatt å avvikle sin ordning med utkoblbar tariff for fleksibelt forbruk fra og med 2022. Dette begrunner de blant annet med at det i dag finnes og utvikles mer effektive måter å sikre fleksibilitet i kraftnettet. Selv om Statnett nå har vedtatt å avvikle sin ordning, har de resterende nettselskapene fortsatt anledning til å tilby en slik tariff.

En forutsetning for at nettselskapet skal kunne tilby enkelte kunder utkoblbar tariff, er at dette har positive effekter for strømmettet. Det er også en forutsetning at tariffene skal være ikke-diskriminerende. Dersom nettselskapet velger å differensiere tariffene mellom kundegrupper, skal dette skje etter objektive og kontrollerbare kriterier, og det må være nettmessige relevante forhold som ligger til grunn for differensieringen. Utkoblbar tariff til aktører som ikke gir gevinster for nettet, fører til høyere nettleie for øvrige kunder, dvs. husholdninger og øvrig næringsliv. Strømmettet er et spleiselag, så dersom noen betaler mindre må andre betale mer.

Olje- og energidepartementet har nå på høring et forslag til forskriftsendring som åpner opp for at nettselskap og uttakskunder kan inngå avtale om tilknytning til nett med vilkår om at kunden kan kobles ut eller gis redusert forsyning i gitte situasjoner. Forslaget vil legge til rette for at nye tilknytninger av forbruk eller forbruksøkninger kan gjennomføres uten at det er nødvendig å investere i nettanlegg, til fordel for både nettselskap og kunde. I tillegg til at kunden slipper å betale anleggsbidrag, vil nettselskapet i mange tilfeller også kunne gi raskere tilknytning. Forslaget vil bidra til en mer effektiv utnyttelse av eksisterende strømmnett, og til at man kan unngå å måtte investere i nytt nett.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Transport- og kommunikasjonskomiteen

Her

Vår ref.:  
MH/imv

Deres ref.:

Dato:  
24.11.2020

## UTTALELSE FRA ENERGI- OG MILJØKOMITEEN TIL DOKUMENT 8:142 S (2019-2020)

Energi- og miljøkomiteen viser til transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstilling datert 17. november d.å. vedr. Dokument 8:142 S (2019-2020) representantforslag fra stortingsrepresentantene Ruth Grung, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Steinar Karlstrøm, Torstein Tvedt Solberg og Åsunn Lyngdal om utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner.

Energi- og miljøkomiteen viser til merknadene og forslagene fra de respektive partiers medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen, og støtter disse.

Med vennlig hilsen

Ketil Kjenseth  
leder

