



STORTINGET

Innst. 138 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:142 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ruth Grung, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Steinar Karlstrøm, Torstein Tvedt Solberg og Åsunn Lyngedal om utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende 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.
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.
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.
4. Stortinget ber regjeringen legge til rette for utkoblbar tariff som en del av ny tariffmodell og pålegge nettselskapet å gi et slikt tilbud.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget og samferdselsministerens brev av 8. oktober 2020.

Komiteen er enig i at støtteordninger, reguleringer, rammevilkår, brukerinformasjon og forskning og utvikling er viktig for havnenes vekst.

Komiteen vil påpeke at det er viktig at man kan kombinere elektrifisering av havneinfrastruktur med annen utbygging av fornybar energi. Komiteen vil vise til brevet fra statsråden som nevner et kartleggingsarbeid på dette området.

Komiteen vil også påpeke betydningen av å utvikle standarder for ladestrøm og landstrøm til alle fartøygrupper for å redusere kostnader og effektivisere liggetid i havnene. Komiteen merker seg at det kontinuerlig jobbes med å utforme internasjonale standarder.

Komiteen vil også peke på forslaget som er ute på høring, som statsråden nevner i brevet sitt. Det kan åpne opp for at nettselskap og uttakskunder kan inngå avtale om tilknytning av nett med vilkår om at kunden kan kobles ut eller gis redusert forsyning i gitte situasjoner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er

opptatt av å legge til rette for landstrøm og viser til at dette er et viktig satsingsområde for regjeringen. Det er etablert gode tilskuddsordninger til dette formålet gjennom Enova, og siden 2014 er det tildelt 650 mill. kroner til 90 landstrømsprosjekter, og landstrøm er i drift eller under etablering i over 60 havner. Flertallet viser til at Enova gir støtte både til landsiden og fartøysiden. Etablering av infrastruktur for alternative drivstoff bør skje på kommersielle vilkår, men med gode tilskuddsordninger i en tidlig fase.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser i den forbindelse til regjeringens Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport.

Disse medlemmer viser til regjeringens arbeid med å sammenstille anslag på elektrifisering i transportsektoren, på norsk sokkel og i landbasert industri, og at dette er viktig for å kartlegge muligheter og virkninger av elektrifisering innenfor flere ulike sektorer. Disse medlemmer avventer regjeringens videre oppfølging av dette temaet.

Disse medlemmer viser til statsrådets brev av 8. oktober 2020, der han redegjør for regjeringens arbeid med å utvikle standarder for landstrøm og lade- og fylleinfrastruktur. Dette er et kontinuerlig arbeid som må skje i nært samarbeid med andre land, og der EU har en sentral rolle. Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet arbeider med forskrifter for å gjennomføre kravene til standarder i vedlegg II i EU-direktivet om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff.

Disse medlemmer viser for øvrig til at Olje- og energidepartementet har på høring et forslag til forskriftsendring som åpner for at nettselskap og uttaks-kunder kan inngå avtale om tilknytning til nett med vilkår om at kunden kan kobles ut eller gis redusert forsyning i gitte situasjoner. Dette kan bidra til en mer effektiv utnyttelse av eksisterende strømnnett og redusere investeringsbehovet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til representantforslaget og fremmer følgende forslag:

«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 ammoniak og hydrogen.»

«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.»

«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.»

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener utvikling av alternative drivstoff til skipsfarten er viktig og har potensial til å gi mange gode virkninger. Det er imidlertid uklokt å fra statens side ensidig binde seg til en type drivstoff, eksempelvis ladeinfrastruktur for skip, som er svært kostbart i investeringene. Det er også et faktum at havnestrukturen i Norge er fragmentert, og eieransvaret er fordelt på mange ulike hender, både kommunale og private. ENOVAs støtteordninger bidrar allerede til utbygging av landstrøm, og disse medlemmer mener det er tilstrekkelig for å akselerere etableringen av slike anlegg i norske havner.

Disse medlemmer mener at spørsmål rundt videreutviklingen av alternative drivstoff innenfor skipsfarten mer naturlig hører inn under behandlingen i forbindelse med kommende rullering av Nasjonal transportplan. Da vil det også bli mulig å vektlegge flere aspekter i et mer helhetlig bilde. Eksempelvis må en vurdering av kost/nytte gjøres, og man kan unngå en uklokk binding til ett drivstoff.

Disse medlemmer forventer at regjeringen prioriterer disse spørsmålene i sitt arbeid med forslag til ny NTP. Disse medlemmer er grunnleggende teknologioptimister og ser med spenning på utviklingen blant annet innenfor elektriske alternativer, hydrogen og LNG.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener en utredning av hvordan havner kan tilby landstrøm, må inneholde muligheten for å forlenge fristen for krav om nullutslipp fra skip og ferger. Det kan være flere grunner til at ulike havner ikke har mulighet til å tilby landstrøm innen 2025. En utredning bør inneholde alternative løsninger, herunder utsatt frist for kravet om nullutslipp fra turistskip og ferger.

Uttalelse fra energi- og miljøkomiteen

Foreløpig utkast til innstilling ble i tråd med Stortingets vedtak sendt til energi- og miljøkomiteen til uttalelse den 17. november 2020. I brev av 24. november 2020 skriver energi- og miljøkomiteen følgende:

«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.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

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.

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.

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.

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.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Høyre, Framskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:142 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ruth Grung, Espen Barth Eide, Runar Sjøstad, Steinar Karlstrøm, Torstein Tvedt Solberg og Åsunn Lyngedal om utvikling av en helhetlig infrastruktur for landstrøm og alternative drivstoff i alle større havner – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. desember 2020

Helge Orten

leder

Elizabeth Åsjord Sire

ordfører



**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 havneeeierne 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 transport¹ 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

¹ <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 fylleinфраstruktur 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

Energi- og miljøkomiteen
Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
NO-0026 OSLO

Tlf. 23 31 30 50

www.stortinget.no

