

**Archived:** 30. november 2015 14:19:52

**From:** Neilson Heidi

**Sent:** 30. november 2015 11:16:07

**To:** Post Dokumentsenter

**Cc:** Hauge Siw; Rekdal Per Gisle; Arkivet

**Subject:** Endring av særavgiftsforskriften - elektrisk kraft - landstrøm og datasentre - høringsvar fra Oslo Havn KF

**Importance:** Normal

---

Til [post@toll.no](mailto:post@toll.no)

Fra Oslo Havn KF v/ Marked, kommunikasjon og miljø v/ Per Gisle Rekdal og Heidi L. Neilson

### **Høringsvar fra Oslo Havn KF om endring av særavgiftsforskriften - elektrisk kraft - landstrøm og datasentre**

Det vises til brev til høringsinstansene datert 19.10. 2015 med høringsnotat og forslag til endringer i særavgiftsforskriften om redusert el-avgift for datasentre og landstrøm.

Oslo Havn KF er svært glad for at det nå fremmes forslag om redusert el-avgift for levering av landstrøm. Dette vil gjøre landstrøm mer konkurransedyktig mot andre former for kraftproduksjon om bord i skip ved kai og vil kunne bli et godt bidrag til bedret luftkvalitet, særlig i større havnebyer.

Det vil i tillegg kunne bidra til å redusere klimagassutslippene fra sjøtransporten.

Med henvisning til **2.2.1 Bakgrunn** og **2.2.2 Gjennomføring ved direkte redusert sats** vil Oslo Havn KF bemerke at det kan være hensiktsmessig å utdype disse punktene med tanke på forståelsen av hvordan levering av landstrøm kan skje og foreslår dette tas med i den videre behandling.

Sett fra vår side vil det være et naturlig skille mellom skip som går i faste linjer og benytter én fast terminal i norsk havn og skip som anløper leilighetsvis uten fast anløpssted eller fast kaiplass. Begrunnelsen for dette er at rederier eller linjer med faste ruter kan med fordel inngå direkte avtaler med så vel netteier som kraftleverandør uten at havneselskapene sitter som mellommann. Eneste anlegg i Norge for levering av høyspent landstrøm er etablert i Color Lines terminal på Hjortnes. Der er landanlegget tilpasset de skip som trafikkerer linjen. Det senker også terskelen for å bruke landstrøm. Rederiet er direktekunde hos netteier og kraftleverandør.

For skip som anløper havner uten fast kaiplass, men som er utstyrt til å benytte kraft fra land ved anløp, vil det være mest hensiktsmessig at det er havneselskapet som står som leverandør i forhold til operatør/rederi/agent og er kunde hos netteier/kraftleverandør. Da kan levering av kraft inngå som en del av de tjenester havneselskapet tilbyr de anløpende skip. Dette vil også kunne være naturlig for levering av lavspent landstrøm til skip i fast rute, men hvor det er uhensiktsmessig at rederiet/linjen står som kunde hos netteier/kraftleverandør. Dette vil som regel dreie seg om små mengder kraft (300-600 Kw) og få (en til tre) anløp pr. uke. I praksis dreier dette seg om de containerskip som anløper norske havner.

Et høyspent landstrømanlegg vil på grunn av tekniske krav måtte være et separat anlegg fra havnens øvrige nett. I tillegg må hver tilknytning til skip være helt separert fra alle andre tilknytninger (galvanisk skille mellom landanlegg og alle skip). Dette fremgår av internasjonal standard (ISO 80005-1) for denne type anlegg. Dette gir også grunnlag for separat registrering av forbruk til det enkelte skip på egen måler og som kan brukes som grunnlag for avregning av kraft og kontroll med bruken av redusert sats. I praksis vil dette også gjelde for lavspent landstrøm som leveres over egne anlegg til skipene og med separate målere.

Et annet moment som bør utdypes er omtale av forhold rundt forskjellen i frekvens på anlegg om bord og frekvens på land. Det har stor betydning for kundeforholdet at svært mange skip benytter en annen frekvens i nettet om bord skipene (60 Hz) i forhold til det som er standard i Norge (50 Hz). Særlig gjelder dette cruiseskip (99 % av alle skip), men også andre skip opererer på 60 Hz. At skipene bare kan ta imot 60 Hz kan innebære at de lokale nettselskapene ikke vil involvere seg i et nett som har en annen frekvens enn det som er standard i deres eget nett. Det vil i praksis kunne medføre at havneselskapene må investere betydelige beløp i frekvensomformere og transformatorer i et 60 Hz anlegg og så stå som netteier for i hele tatt å kunne levere landstrøm til flere av skipene som anløper havnen. Det vil antakelig kreve nettkonsesjon dersom dette dreier om anlegg av en viss størrelse. Avhengig av hvordan den lokale netteier behandler søknader om nettkonsesjon for et 60 Hz nett, vil dette kunne ha betydning for om mange havneselskaper vil være istand til å investere og drifte slike anlegg. I tillegg kommer kostnader til fremføring av strøm til det nye anlegget, ref. bestemmelser om anleggsbidrag i energiloven. I de fleste tilfeller vil havneselskapene i alle fall måtte kreve nettleie for sitt anlegg for over tid å kunne få dekket sine kostnader siden det vil dreie om store investeringer som ikke kan belastes havnenes investeringsbudsjetter uten at det også har en inntektsside.

Når havneselskapene står som leverandør av landstrøm vil det være behov for en forenklet omsetningskonsesjonordning siden det uansett vil dreie seg om en svært begrenset kundegruppe og havneselskapet vil stå som kunde hos så vel netteier og kraftleverandør. Det vil ha betydning registrering for el-avgift som omtalt i siste avsnitt i 2.2.1.

### **2.3 Krav til bruk i sjøfart**

Ut fra et miljømessig perspektiv vil det være fordelaktig om alle skip som ligger til kai benytter landstrøm dersom alternativet er å generere strøm ved bruk av fossilt brensel, uavhengig av størrelse på fartøy. Mange mindre fartøy drives i sesongmessig erverv med både passasjer- og godstransport og vil periodevis ligge stille ved kai. Mange av disse benytter allerede strøm fra land til å drive nødvendige funksjoner om bord. Å legge de svenske forarbeidene til grunn synes å være fornuftig for så vidt det gjelder avgrensning om det drives sjøfart eller ikke.

### **2.4 Krav til spenning**

Å legge seg på en minstespenning på 380 volt synes å være en fornuftig grense. Mange av de mindre fartøyene som driver sjøfart slik det er omtalt vil nok benytte 230 volt spenning, men det vil dreie seg å små behov og det vil være mer byrdefullt om også disse skal omfattes av redusert sats. Den miljømessige gevinsten vil også være begrenset.

### **2.5 Administrative og økonomiske konsekvenser**

Slik det fremstår i høringsnotatet synes statens provenytnap å være marginalt. Likevel kan en redusert el-avgift være tilstrekkelig til at det er regningsvarende for den enkelte fartøyeier å ta kostnadene ved å ta i bruk landstrøm. Det vil i så fall gi en miljømessig gevinst uten særlig store offentlige kostnader dersom infrastrukturkostnadene på landanlegget ta inn som en del vederlaget for landstrøm.

De administrative og økonomiske kostnadene for havneselskapene vil kunne være relativt små og direktoratets ressursbruk til kontroll bør kunne minimaliseres gjennom gode tekniske løsninger bl.a. ved bruk av funksjonelle målersystemer.

Med disse bemerkningene slutter Oslo Havn KF seg til forslag til endringer i særavgiftsforslaget.

Med vennlig hilsen

Heidi L. Neilson og Per Gisle Rekdal

**Oslo Havn KF**