

Reykjavík, 13. mars 2018

Nefndasvið Alþingis
b.t. atvinnuveganefndar
nefndasvid@althingi.is

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um stefnu stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku, 179. mál

Almenn atriði varðandi flutningskerfið

Mikilvægt er að uppbygging flutningskerfis raforku taki mið af þeirri staðreynd að raforkunotendum er skipt í tvo hópa. Annars vegar er um stórnotendur að ræða og hins vegar almenna notendur. Stórnotendur greiða fyrir stærstan hluta kostnaðar við raforkuflutningskerfið, en aðrir notendur flutningskerfisins njóta gríðarlegs ábata af því að geta nýtt stærra og mun hagkvæmara kerfi en ella, bæði hvað varðar framleiðslu og dreifingu raforku. Stórnotendur eru í harðri samkeppni á erlendum mörkuðum og verða þess vegna að líta til samkeppnishæfni raforkukerfisins hvað varðar flutningskostnað á einingu. Flutningskostnaður hér á landi er hærri en í samkeppnislöndum Íslands s.s. Noregi. Hafa verður samkeppnishæfni þessara mikilvægu útflutningsatvinnuvega að leiðarljósi.

Stefna stjórnvalda um uppbyggingu flutningskerfis raforku ætti að vera nátengd almennri raforkustefnu og það býður upp á óvissu og ágreining þegar ekki er fjallað um þessi mál í samhengi. Sem dæmi má nefna þá stefnu stjórnvalda að flutningskerfið eigi að styðja við fjölbreytta atvinnusköpun á landsvísu, án þess að komið sé fram hvar sú atvinnusköpun eigi að vera. Einnig vantar sárlega stefnu um hvar auka eigi framleiðslu á raforku til að mæta tíðrætt aukinni raforkueftirspurn. Þar skiptir sköpum fyrir hönnun flutningskerfisins hvort núverandi virkjanir verði stækkaðar, nýjar stórar virkjanir byggðar, eða svæðisbundnar lausnir (t.d. smávirkjanir) valdar. Norðurál hvetur því til þess að heildræn stefna í orkumálum verði lögð fram sem fyrst, að höfðu samráði við raforkukaupendur jafnt sem framleiðendur.

Bæði flutningskerfi raforku og dreifikerfi eru vissulega mikilvægur hluti af grunninnviðum samfélagsins og nauðsynlegur hluti af orkuskiptum, sterkri byggð og atvinnuuppbyggingu. Hins vegar eru slíkar ákvarðanir pólitískar og hvorki eðlilegt né sanngjarnt að leggja kostnaðinn á herðar stórnotenda raforku sem þurfa að vera samkeppnishæfir á alþjóðamörkuðum. Sérstækar lausnir eiga réttilega að vera fjármagnaðar af ríkissjóði eða beinum hagsmunaaðilum. Einnig ætti fjárfesting í flutningskerfinu á hverju ári aldrei að vera meiri en afskriftir, nema aukin notkun komi þar á móti.

Landsnet hefur almennt staðið sig vel í að byggja upp og reka flutningskerfið. Reynsla Norðuráls er sú að starfsfólk Landsnets bregst skjótt og vel við vandamálum sem upp koma í daglegum rekstri. Hins vegar er mikilvægt að gera upplýsingar um Landsnet opinberar til að auka gagnsæi. Núverandi fyrirkomulag þar sem nokkrir stórir viðskiptavinir eiga Landsnet og ógerningur er að fá góða innsýn í fjármagns- og

rekstrarkostnað skapar í það minnsta tortryggni og í versta falli ósamkeppnishæfan markað og of háa gjaldskrá. Norðurál hvetur til að umsögnum um 115. mál, raforkulög og stofnun Landsnets hf., varðandi þessi atriði verði tekin alvarlega og breytingar gerðar í kjölfarið.

Norðurál fagnar auknum stuðningi Orkustofnunar í undirbúningi kerfisáætlunar í formi sviðsmynda. Best væri ef Orkustofnun tæki að sér stærra hlutverk í þróun og rekstri flutningskerfisins með því að gera sviðsmyndirnar ennþá raunhæfari með auknum upplýsingum úr orkustefnu stjórnvalda og frá framleiðendum jafnt sem notendum raforku. Orkustofnun ætti einnig að sinna stærra hlutverki þegar kemur að eftirliti og aðhaldi á fjármagns- og rekstrarkostnaði, sérstaklega þegar kemur að mati á vegnum fjármagnskostnaði sem hefur bein áhrif á tekjumörk Landsnets og er núna ákvarðaður samkvæmt ógagnsærri og ósveigjanlegri aðferðafræði sem leitt hefur til niðurstöðu sem er í engu samræmi við raunveruleikann eins og árangur nýlegrar fjármögnunar Landsnets sýnir.

Tiltekin atriði varðandi tillögu til þingsályktunar

Í grein A eru talin upp 15 atriði sem leggja skal til grundvallar við uppbyggingu á flutningskerfi raforku. Ekki er hægt að sjá að þeim sé raðað eftir mikilvægi eða þema. Skýrt mætti koma fram að upptalning sé eftir mikilvægi og atriðum raðað samkvæmt því. Norðurál telur að atriði 11, þar sem áhersla er lögð á hagkvæmt flutnings- og dreifiverð til allra raforkunotenda, sé grunnurinn að fjölbreyttu atvinnulífi og samkeppnisfærni íslenskra fyrirtækja. Þetta atriði ætti því að vera ofarlega á listanum.

Atriði 3, sem er beint úr nýjasta stjórnarsáttmálanum, er of óljóst til að gefa Landsneti góða leiðsögn. Betra væri ef talið væri upp hvernig treysta ætti flutningskerfið og hver lykilsvæðin eru. Ætlunin er væntanlega ekki að „tryggja afhendingaröryggi um land allt,“ óháð stærð og eðli notenda, því það yrði óhemju dýrt og engin eftirspurn eftir því. Skýrast væri ef atriði 3, 7 og 15, sem öll taka á afhendingaröryggi væru sett saman í eitt atriði eða að minnsta kosti flokkuð saman.

Atriði 4, 9 og 13 fjalla um jarðstrengi og þau ættu a.m.k. að vera saman í atriði sem tekur á málum tengdum jarðstrengjum. Í raun ættu jarðstrengir ekki að vera tilteknir sérstaklega heldur vera notaðir sem tól til að uppfylla óskir um sem minnst sjónræn áhrif raflína eða aðra umhverfistenda þætti. Landsnet ætti því einungis að þurfa að líta til sjónrænna áhrifa, skv. atriði 12, og gæta jafnvægis milli mismunandi áhrifa, skv. atriði 5, til að finna út hvar ætti að nota jarðstrengi. Ef fjalla á um jarðstrengi verður að koma skýrt fram hversu mikill kostnaðurinn má vera umfram aðrar lausnir, eins og gert er í núverandi viðmiðum varðandi lagningu raflína, því annars verður aldrei samfélagsleg sátt um hvar jafnvægið liggur milli umhverfislegra og efnahagslegra áhrifa. Einnig, ef fjalla á sérstaklega um jarðstrengi, verður að taka tillit til þess að viðgerðartími jarðstrengja getur verið mun lengri en loftlína og á ákveðnum svæðum þá getur það skipt sköpum fyrir raforkunotendur, svo sem álver og gagnaver, sem geta orðið fyrir miklum skaða ef afhending á raforku dettur niður í nokkrar klukkustundir.

Atriði 7 fjallar um aukningu á afhendingaröryggi og möguleikum til fjölbreyttarar atvinnusköpunar á landsvísi. Betra væri ef orðalag varðandi fjölbreytta atvinnusköpun væri nákvæmara þar sem núverandi orðalag getur haft margvíslega merkingu og veitir Landsneti ekki nægilega skýra leiðsögn.

Atriði 8 fjallar um stuðning flutningskerfisins við orkuskipti í samgöngum og haftengdri starfsemi, en eðlilegra er hins vegar að leggja fyrst áherslu á að dreifikerfið, ekki flutningskerfið, sé í stakk búið til að mæta nýjum þörfum og hafi sveigjanleika til að stýra álagi með hagkvæmari hætti ef þarf þegar fram líða stundir, t.d. með nýrri tækni eins og snjallmælum.

Varðandi fiskimjölsverksmiðjur, þá þarf að hafa í huga að þær eru alla jafna starfræktar lítinn hluta ársins, eða alls ekki, eftir aflabrögðum. Þá hefur þess orðið vart að fiskimjölsverksmiðjur noti frekar olíu en rafmagn eftir markaðsaðstæðum hverju sinni. Það er þess vegna mjög mikilvægt að gera kostnaðar- og ábatagreiningu á slíkum tengingum þannig að miklum fjármunum sé ekki sóað í þágu verkefna sem eru óhagkvæm. Ef valið er að fara í óhagkvæm verkefni af þessu tagi þarf að gæta þess kyrfilega að kostnaður lendi ekki á öðrum notendum. Mikilvægt er að Alþingi gaumgæfi málið vel, enda miklir hagsmunir í húfi, og horfi í gegnum umræðu sem byggir ekki á staðreyndum.

Atriði 15 fjallar um valkostagreiningu og kostnað við að tryggja afhendingaröryggi. Einnig ætti kostnaðar- og ábatagreining að vera gerð fyrir allar stærri framkvæmdir.

Í grein B er fjallað um rannsóknir og greiningar framkvæmdar af óháðum og sjálfstæðum sérfróðum aðilum. Því miður er ólíklegt að slíkir aðilar finnst þar sem innlendir aðilar sem búa yfir nægri þekkingu og reynslu hafa að öllum líkindum öðlast þær í gegnum rekstur eða notkun á flutningskerfinu og gætu því varla talist óháðir eða sjálfstæðir. Sömu leiðis má gera ráð fyrir að erlendir aðilar sem teljast geta óháðir og sjálfstæðir skorti þekkingu og reynslu af íslenskum aðstæðum og sögu og muni eiga erfitt með að meta öll viðeigandi gögn. Því mælir Norðurál með að þessari grein verði breytt þannig að þessar rannsóknir og greiningar verði framkvæmdar undir forystu Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins sem mun notfæra sér þekkingu og reynslu innlendra og erlendra sérfróðra aðila. Einnig er mikilvægt að gæta þess að raforkukaupendur hafi jafna aðkomu og raforkuframleiðendur að allri slíkri vinnu.

Virðingarfyllt,
Guðrún Halla Finnsdóttir
verkefnastjóri viðskiptaþróunar
f.h. Norðuráls
GudrunHalla@nordural.is
696-9556