

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)

Postboks 5091 Majorstua
0301 OSLO

Hallstein Mæland

hallstein.maland@statnett.no

Vår ref: 2025/808-2

Deres ref: 202509167-1

Redegjørelse for reduksjon av handelskapasitet

Vi viser til deres brev av 22. april 2025 hvor dere ber Statnett redegjøre for årsakene til reduksjonen i handelskapasitet, jf. markedsmeldingen 21. februar 2025, samt det rettslige grunnlaget for reduksjonene.

Årsaken til reduksjonen er hensynet til driftssikkerhet. Som dere nevner i brevet, har Statnett i markedsmeldingen av 21. februar 2025 informert om at reduksjonene skyldes risiko for driftsproblemer i forbindelse med idriftsettelse av det nye automatiserte aktiveringsmarkedet for mFRR (mFRR EAM) og «hypercare-stadiet» i perioden etter idriftsettelsen.

Dere skriver videre at dere ønsker å undersøke om kapasitetsreduksjonene er i tråd med gjeldende regelverk og om krav om publisering av innsideinformasjon er oppfylt. Nedenfor har vi først gitt en generell beskrivelse av saken, og deretter svart på de konkrete punktene RME har bedt om.

Generelt

Innføringen av mFRR EAM, automatisert balansering og flaskehalshåndtering, anser vi som den største endringen noen gang for Statnetts operative systemdrift. Utviklingen av konseptet, rutiner/prosesser og nødvendig IT-løsninger har pågått i flere år i Statnett. Endringen var også betydelig for aktører i bransjen. Til tross for omfattende arbeid knyttet til kvalitetssikring av prosesser og løsninger var det knyttet usikkerhet til idriftsettelsen.

Hvordan kunne Statnett redusere risikoen knyttet til overgang til automatiserte prosesser? Statnett skal til enhver tid balansere forbruk og produksjon. Med nytt balanseringsprinsipp skal dette gjøres pr budområde. Store og raske variasjoner i produksjon gjør denne balanseringen mer utfordrende og restriksjoner i handelskapasitet gjør at disse produksjonsvariasjonene blir mindre.

Overgang til balansering pr budområde gjorde også at behovet for mFRR volum økte og det var en risiko for ikke å ha nok mFRR. Mulige utfall av HVDC forbindelser har betydning for hvor mye reserver som må anskaffes og en reduksjon av handelskapasitet på forbindelsene reduserer reservebehovet. Risiko for manglende mFRR volum gjorde at vi besluttet å reservere handelskapasitet for å sikre deling av reserver mellom budområder i Norge.

I tillegg til å redusere handelskapasiteter ble det enighet blant de nordiske TSO-ene å øke innkjøp av aFRR reserver for å redusere risikoen ved idriftssettelse. Etter idriftssettelse ble det gjort ukentlige nordiske vurderinger av nødvendig aFRR volum.

Store og raske variasjoner i produksjon betyr store og raske flytendringer i kraftsystemet, og i parallell med endringen av balanseringen har automatisering av flaskehalshåndteringen vært nødvendig. Denne delen av prosjektet har vist seg å være konseptuelt utfordrende, og utvikling av viktig funksjonalitet har pågått helt fram til idriftssettelse. Det har vært betydelig usikkerhet knyttet til om kvaliteten på den automatiske flaskehalshåndteringen har vært god nok, og restriksjoner i handelskapasitet dermed bidratt til å redusere denne usikkerheten.

Informasjon om reduksjoner i handelskapasitet har vært publisert i tråd med gjeldende praksis og i det formatet som NUCS-plattformen tillater. Meldingen ble publisert 21. februar 2025, kort tid etter at beslutning om å ta i bruk dette virkemiddelet ble besluttet. Uformelle tilbakemeldinger fra aktørene tyder på forståelse for beslutningen sett i lys av den kritiske fasen systemdriften sto ovenfor.

Rettslig vurdering av reduksjon i handelskapasitet

Innledningsvis vil vi bemerke at fastsettelse og reduksjon av handelskapasitet ikke er utøvelse av offentlig myndighet og det fattes ikke enkeltvedtak. Dette er altså ikke et inngrep som krever hjemmel i henhold til legalitetsprinsippet, noe som har betydning for hvordan regelverket skal fortolkes i tvilstilfeller.

I dette notatet går vi ikke nærmere inn på hvordan handelskapasitet fastsettes i normaltilfeller. Vi vil imidlertid kort bemerke at fastsettelse og reduksjon av handelskapasitet gjøres i en felles prosess. Eventuell reduksjon av handelskapasitet vil således inngå som en forutsetning for flytbasert beregning av handelskapasitet for døgnet. Med handelskapasitet i vid forstand menes overføringskapasitet som gis til døgnet, intradagmarkedet og balansemarkedene.

Fastsettelse av handelskapasitet i vid forstand er regulert i systemansvarsforskriften (fos) § 6, CACM artikkel 20 og 23 samt grensehandelsforordningen Vedlegg I punkt 1.7.

I grensehandelsforordningen Vedlegg I punkt 1.7 står det følgende (vår understreking):

«Ved fastsettelse av egnede nettområder som det skal anvendes flaskehalshåndtering i og mellom, skal TSO-ene følge prinsippene om kostnadseffektivitet og minimering av negative virkninger på det indre marked for elektrisk kraft. Særlig skal TSO-ene ikke begrense kapasiteten i overføringsforbindelser for å fjerne flaskehalser innenfor sitt eget kontrollområde, unntatt av ovennevnte grunner og av hensyn til driftssikkerheten (1). Dersom en slik situasjon oppstår, skal TSO-ene beskrive den og framlegge den på en åpen måte for alle nettbrukerne. En slik situasjon skal godtas bare inntil en langsiktig løsning er funnet. TSO-ene skal beskrive og på en åpen måte framlegge for alle nettbrukere de metodene og prosjektene som skal frambringe den langsiktige løsningen.»

I CACM artikkel 23 står det følgende:

1. *Hver TSO skal respektere grensene for driftssikkerhet og uforutsette hendelser som brukes i driftssikkerhetsanalyser*

[...]

3. *Dersom TSO-ene bruker tildelingsbegrensninger, kan disse bare bestemmes ved bruk av følgende:*

a. begrensninger som er nødvendige for å holde transmisjonsnettene innenfor grensene for driftssikkerhet, og som ikke kan omdannes til maksimal flyt på kritiske nettkomponenter på en effektiv måte, eller [...]

Nordisk metode etter CACM artikkel 20 (2) artikkel 4-6 regulerer begrensninger i overføringskapasiteten. Det legges opp til at de enkelte nettanleggene som begrenser kapasiteten skal identifiseres. Artikkel 6 åpner for et unntak fra dette i en periode på to år etter implementering. De nordiske TSO'ene anerkjenner at våre systemer for identifisering av kritiske nettanlegg ikke er oppdatert etter innføring av flytbasert metode, se nærmere om dette nedenfor. I forbindelse med innføring av automatisert balansering var det ikke ett eller noen få konkrete nettanlegg som medførte behovet for redusert handelskapasitet, men behovet for å ta ned den generelle risikoen i en avgrenset tidsperiode.

Det fremgår av fos § 6 at systemansvarlig har ansvar for å fastsette handelsgrensene. I retningslinjene til fos § 6 står det at "*Systemansvarlig etterstreber å gi høyest mulig handelskapasitet til enhver tid*". Underforstått i setningen er at systemansvarlig ikke alltid kan gi maksimal kapasitet. Av hensynet til driftssikkerhet må systemansvarlig ha muligheten til å sette ned handelskapasiteten.

For handelsforbindelsen til Storbritannia (North Sea Link) gjelder utenlandskonsesjon, samt vilkår fastsatt av RME i vedtak datert 6. mars 2024. I henhold til utenlandskonsesjonen punkt 2 og -3 skal Statnett sørge for en mest mulig sikker og effektiv kraftutveksling med utlandet. Videre skal Statnett legge til rette for at forbindelsen har maksimal tilgjengelig kapasitet for utveksling. I forklaringsteksten til vedtaket på side 3 står det at "*I fastsettingen av maksimal tilgjengelig handelskapasitet legger departementet til grunn at Statnett tar hensyn til en sikker og forsvarlig kraftforsyning*." På bakgrunn av dette kan vi ikke se at konsesjonen er til hinder for at handelskapasiteten settes ned midlertidig av hensyn til driftssikkerheten. Vi forstår RME sitt vedtak av 6. mars 2024 på samme måte, alternativt at vedtaket i hvert fall ikke strider mot konsesjonsvilkårene.

Kort oppsummert er det i henhold til regelverket tillatt å redusere handelskapasitet av hensyn til driftssikkerhet. Dette gjelder alle forbindelsene som er berørt i denne saken. Dersom det finnes alternativer som er mindre inngripende skal man velge disse. Videre skal handelskapasiteten ikke settes ned mer enn nødvendig. I dette tilfellet har det blitt gjort flere tiltak for å redusere risikoen, men reduksjon i handelskapasitet har likevel vært ansett å være nødvendig.

Hva som er nødvendige tiltak, vil i noen tilfeller bero på en skjønnsmessig vurdering hvor man også må vurdere hva som er akseptabel risiko. Beslutninger må tas fortløpende i forbindelse med systemdriften for øvrig. For at dette skal fungere i praksis, må systemansvarlig ha noe slingringsmonn når det gjelder tiltak for å redusere risiko. Vi mener derfor det er tilstrekkelig at reduksjon i handelskapasitet er begrunnet i et lovlig hensyn, i dette tilfellet hensynet til driftssikkerhet, og at nødvendige tiltak er innenfor det som kan anses som forsvarlig systemdrift.

Rettslig vurdering av publisering av innsideinformasjon

Informasjon om redusert handelskapasitet kan påvirke prisene i kraftmarkedet og er å anse som innsideinformasjon etter NEM § 5-1. Denne informasjonen ble publisert 21. februar 2025 i tråd med NEM § 5-3.

Informasjon om reduksjon i handelskapasitet skal også publiseres i henhold til transparensforordningen artikkel 10. I henhold til bestemmelsen skal også berørte aktiva identifiseres. Systemet er imidlertid ikke oppdatert etter innføring av flytbasert, se nærmere om dette nedenfor.

Konkrete spørsmål fra RME

RME har bedt Statnett om å redegjøre for følgende spørsmål knyttet til markedsmeldingen 21. februar 2025:

1. *Hva menes med «hypercure-stadiet» og hvilke juridiske vurderinger er gjort i forbindelse med innføring av dette stadiet? Hva betyr dette stadiet i praksis og hvorfor bidrar reduksjonene i handelskapasitet til å redusere risikoen for driftsproblemer i go-live og hypercare-stadiene?*

«Hypercure-stadiet» er ikke et juridisk begrep, og det er ingen juridiske kriterier for å innføre et slikt stadium. Begrepet brukes for å beskrive en faktisk situasjon. I denne saken er det brukt for å beskrive perioden i forbindelse med idriftssettelse av automatisert balansering hvor vi anså det som nødvendig med økt beredskap i Statnett.

2. *Vi ber Statnett om en liste over berørte CNEC'er og en forklaring på hvorfor markedsmeldingen ikke inneholdt denne informasjonen.*

Markedsmeldinger vi sender inneholder foreløpig ikke informasjon om CNEC-er. Dette gjelder for alle markedsmeldinger, ikke bare denne. TSO-ene jobber med å innføre flytbaserte parametere i NUCS-prosessen, og vi forventer at dette kan være klart tidligst i 2026. Det var ikke interne flaskehalser som gjorde at vi reduserte handelskapasitetene.

For å informere markedsaktørene, er markedsmeldingene merket med denne teksten:

The Nordic TSOs acknowledge that our current tool for estimating the impact on cross-zonal exchange, as required by TR (EU Regulation 543/2013), is not yet optimized for the flow-based capacity calculation process. We are actively working on improving this tool.

3. *Hvordan har Statnett kommet frem til nivåene på de enkelte reduksjonene på både CNEC-nivå og budområdenivå, og etter hvilke bestemmelser i gjeldende regelverk?*

Statnett kom frem til dette nivået av handelskapasitet utfra hva vi anså som nødvendig for å håndtere driften med den risikoen vi vurderte å ha i forbindelse med idriftssettelse. Det er noen få komponenter i kraftsystemet som peker seg ut i form av størrelse og potensiell påvirkning på systemdriften, og å redusere disse til et nivå som tilsvarer mange andre "nest største"-komponenter gir betydelig risikoreducerende virkning med begrenset negativ effekt på handelskapasiteten.

De konkrete nivåene har blitt fastsatt skjønnsmessig ut fra en vurdering av risiko. Se rettslig vurdering ovenfor.

4. *Hvilke alternative tiltak har Statnett vurdert for å minske risikoen for driftsproblemer?*

Risikovurderinger i forbindelse med automatisert balansering har vært sentralt i implementeringsprosjektet. Opplæring, økt bemanning og beredskap samt fallback-rutiner har vært prioritert høyt. Ut over dette mener vi reduksjon av handelskapasitet og kjøp av mer reserver er de eneste tiltakene vi har for å redusere risikoen ytterligere.

5. *Hva er utfordringene knyttet til håndtering av aktivering av systemvern og hvordan relaterer disse utfordringene seg til idriftsettelse av mFRR EAM?*

Statnett har i stor grad implementert systemvern for å øke handelskapasitet på flere handelskorridorer. Årsaken til redusert bruk av systemvern i hypercare-perioden er todelt. For det første har vi sett behov for å redusere risikoen for hendelser med store og raske flytendringer i en sårbar periode for systemdriften. I tillegg har det vært både forsinkelser og endringer i omfang knyttet til håndteringen av systemvern i de automatiske systemene. Her har vi vurdert at det er bedre å unngå utsettelse av idriftsettelsen enn å vente på en fullverdig løsning.

Ta gjerne kontakt for å få mer opplysninger om tiltak i forbindelse med idriftsettelse av automatisert balansering eller markedsinformasjonen som ble gitt.

Med vennlig hilsen

Tom Tellefsen

Direktør

Operativ Drift

Hallstein Mæland

Operativ Drift

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen underskrifter