

Vår saksbehandler
Jostein Ween Grav / Trond Carlsen / Heidi Margareth Johansen

Dokumentdato
31.08.2021
Deres dato

Vår referanse
2021/5531 JOHM
Deres referanse
21/1757

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Att.Malin Anitaatter Karlstad
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Innspill til utkast til ny forordning til erstatning for direktiv 2014/94/EU

Det vises til høring mottatt 20.07.2021.

Det bes om:

- 1) Kommentarer til EU-kommisjonens forslag til ny forordning, og
- 2) Innspill til hvordan norske myndigheter skal arbeide med forslaget.

1. Kommentarer til EU-kommisjonens forslag til ny forordning

DSB registrerer at det på sikt foreslås relativt ambisiøse minimumsavstander mellom lade- og fyllestasjoner, også langs TEN-T comprehensive network. Eksempelvis er det i art. 3 pk. 2 foreslått at det skal være ladestasjon for personbiler (M1 eller N1) med maksimalt 60 km mellomrom. DSB har ingen motforestillinger til dette, men minner om at deler av dette veinettet går gjennom områder med krevende klimatiske forhold. Dette vil kunne innebære behov for spesielle tiltak og ettersyn for å sikre at anleggene til enhver tid fungerer på en sikker måte. Deler av veinettet ligger også til dels i områder med liten befolkningstetthet, noe som kan gi utfordringer knyttet til etablering og sikker drift. Det vil kunne være svært kostbart å etablere anlegg i slike områder, og man kan se for seg at flere av disse anleggene vil være ubetjente og pga. sin beliggenhet vil rutinemessig ettersyn kunne være krevende.

Når det gjelder tilsyn med sikkerheten på ladestasjoner for kjøretøy og landstrømforsyning til skip, reguleres dette av DSB. Tilsvarende er sikker håndtering av farlig stoff (hydrogen, ammoniakk, naturgass mv.) regulert av forskrifter som forvaltes av DSB, dog slik at kommunen er tilsynsmyndighet for de aller fleste slike anlegg. Antall anlegg, og derved tilsynsobjekter, må forventes å øke betydelig. Mange av disse anleggene eies av nettselskap, hvilket gir visse utfordringer med tanke på habilitet. Dette kan i praksis medføre at det er DSB som må føre tilsyn med disse anleggene.

DSB har også merket seg at forslag til ny forordning i mindre grad stiller krav til infrastruktur for fylling av CNG og LNG både til kjøretøy og skip. DSB minner om at installasjoner for naturgass (CNG og LNG) kan benyttes for biogass (CBG og LBG) i og med at hovedbestanddelen i både naturgass og biogass er metan. Sik vi leser forslaget, gir ikke dette noe insitament til å tilrettelegge for oppsamling og bruk av biogass.

Det fremgår av art. 6 at det skal gjøres analyse for best lokalisering av hydrogenfyllestasjoner. DSB vil når det gjelder lokalisering påpeke viktigheten av at det kun etableres fyllestasjoner for farlig stoff (hydrogen, naturgass, biogass, ammoniakk mv.) på steder der det er mulig å opprettholde en sikkerhetsmessig akseptabel avstand til omgivelsene.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Kontoradresse
Rambergveien 9
3115 Tønsberg

E-post
postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Telefaks
33 31 06 60

Organisasjonsnummer
974 760 983

Med henvisning til art. 10 legger DSB til grunn at vi i Norge har definert at man ikke har innenlandske vannveier. En utfordring er da at standarder som er utarbeidet for landstrømforsyning av skip som trafikkerer innenlandske vannveier, ikke vil gjelde for sjøgående fartøy i nasjonal trafikk (eks. ferger og fjorder). Her mangler vi viktige standarder for fartøy som trafikkerer norskekysten.

DSBs merknader til Annex II:

- Pkt. 3.1: Usikker på hvorfor det vises til ISO/TS 20100 i og med denne er erstattet av serie ISO 19880:2020.
- Pkt. 4.1: IEC 80005-1:2019 regulerer kun høyspenning, ikke lavspenning som angitt. Videre angir standarden manuell tilkobling av høyspenning landstrøm. DSB mener at det bør vurderes om det bør stilles krav om automatiserte tilkoblingsmetoder (ikke-manuelle) av hensyn til personsikkerhet, effektivitet og risiko for lysbue (tennkilde).
- Pkt. 4.3: Det er en utfordring at det fortsatt ikke finnes standarder for lading fra land.
- Pkt. 5, 6, 7: Det er en utfordring at det ikke finnes standarder for bunkring av hydrogen, metanol, og ammoniakk.

DSB vil også bemerke at tekniske spesifikasjoner knyttet til metanol og ammoniakk i maritim sektor er nevnt i Annex II, men så langt vi kan se ikke er omtalt i noen av forordningens artikler.

2. Innspill til hvordan norske myndigheter skal arbeide med forslaget.

Med henvisning til art. 13 og National policy framework, ønsker DSB å bli holdt informert om hva norsk politikk på området fremover vil være. Dette for at vi skal være oppdatert på hvilke typer lade- og fylleanlegg vi ser for oss i fremtiden i og med at disse anleggene langt på vei også faller inn under DSBs tilsynsområde.

I og med at standarder, slik vi oppfatter det, nå blir rettslig bindende, ser DSB viktigheten av at relevante myndigheter er orientert om utviklingen i standardiseringsarbeidet og derved kan velge å bidra tyngre inn i dette arbeidet både nasjonalt og internasjonalt. Dette for å kunne påvirke på områder vi som myndighet anser viktig. Vi ber derfor om å bli holdt løpende oppdatert når det gjelder utarbeidelse av standarder og tekniske spesifikasjoner som nevnt i vedlegg II.

Videre, for å kunne være informert i en tidlig fase og kunne påvirke utviklingen i en tidlig fase, ser DSB at det kan være hensiktsmessig å kunne delta i arbeid i regi av Sustainable Transport Forum (SFT) og Sustainable Shipping Forum (ESSF), ref. avsnitt nr. 52 innledningsvis i utkastet til forordning. Trond Carlsen (DSB) er norsk representant i ESSF Sub Group LNG, men vi ser at det også kan være andre fora som er relevante å delta i for DSB.

Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Kjemikaliesikkerhet

Brit Skadberg
seksjonssjef

Heidi Margareth Johansen
juridisk utredningsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.