



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Jannicke Sjøvold / 22073380

Vår referanse:
19/10754-2

Deres referanse:
19/97

Vår dato:
27.02.2019

Høringsinnspill – forslag til ny lov og forskrift om tekniske standarder til ladepunkter og fyllestasjoner for alternative drivstoff

Vi viser til Samferdselsdepartementets høring om gjennomføring av direktiv 2014/94/EU i norsk rett. Statens vegvesen har følgende tilbakemeldinger:

Innspill til lov- og forskriftsforslaget

Vi savner henvisning til direktiv 2014/94/EU i lov- og forskriftstekst da dette etter vårt syn vil gjøre det enklere for leseren å forstå at formålet med regelverket er å implementere direktivet. Videre merker vi oss at forskriftens virkeområde punkt 4 inkluderer krav til instruksjonshåndbøker til kjøretøy, men at dette ikke er med i virkeområdet for loven.

Lovforslaget går på tekniske krav til de allerede etablerte eller planlagt etablerte offentlige tilbudene. Det kan synes som om det er en sammenblanding av begrepene om hva som er «offentlig tilgjengelige» lade- og fyllestasjoner, hvor vi tror det kanskje er tenkt de som er åpne for allmennheten, der det også gjelder krav til universell utforming.

Det heter i forslaget blant annet:

«Dette betyr at de tekniske kravene til ladepunkter/fyllestasjoner retter seg mot de virksomhetene som etablerer og drifter slike anlegg og som er offentlig tilgjengelig. Det er altså kun offentlig tilgjengelige lade- og fyllestasjoner som omfattes av lovforslaget. Private ladepunkter som er tilgjengelige for en begrenset gruppe, f.eks. borettslag, faller utenfor.»

Det heter altså at kravene kun gjelder for det «offentlige» tilbudet – videre at det eneste private som faller utenfor er der det er tilgjengelig for en «begrenset gruppe». Vi bemerker at det er svært mange private selskaper som har store områder, som ikke er offentlige, men som kan sies å være «åpne for allmennheten». Forslag blir da næringsregulering. Det bør derfor klarere defineres hvem som skal falle utenfor eller innenfor kravene, altså hva som

legges i «offentlig tilgjengelige». Å avgjøre hva som rent faktisk skal være ansett som en begrenset gruppe kan, erfaringsmessig, by på en del utfordringer senere.

Videre har vi kommentarer til at det i lovforslagets § 2 er foreslått at departementet kan fastsette forskrifter om tilsyn og kontroll med overholdelse av forskrift utstedt i medhold av første ledd. Av notatet fremgår det at hvem som skal være tilsynsmyndighet og dekke eventuelle kostnader for tilsyn, skal vurderes nærmere. På bakgrunn av dette har vi ingen videre innspill på nåværende tidspunkt og legger til grunn at ny høring vil oversendes når dette skal beslutes. Vi vil likevel bemerke at nye tilsynsoppgaver også krever økte ressurser til tilsyn.

I forskriftforslaget § 6 heter det: «*På hjemmesiden til ENOVA finnes informasjon til relevante geografiske data om infrastruktur for alternative drivstoffer i Norge.(NOBIL.no)*». Vi mener det er tilstrekkelig å henvise direkte til nobil.no. Nettstedet kan brukes til å finne informasjon om ladeinfrastruktur og etter hvert også fyllemuligheter for hydrogen. På første side er det informasjon om at nobil.no er et samarbeid mellom ENOVA og Norsk elbilforening.

For ladeplasser dedikert tyngre kjøretøy (lastebiler, trekkvogner og anleggsmaskiner) er det fortsatt ikke hensiktsmessig å stille krav til ladestandard. Testprosjekter med batterielektriske trekkvogner på 50 tonn og anleggsmaskiner er under planlegging. Disse tunge kjøretøyene fylles og lades på plasser som er dedikerte for store kjøretøy, fordi de trenger større plass og annen infrastruktur. En slik type lading forventes å benytte større effekter enn det vi ser på lette kjøretøy. Vanlig CCS-lading, som det skisseres skal tilbys på alle ladeplasser, gir maks 400 kW. Lading for tungbil vil muligens ligge et sted mellom 500 kW og 1 MW. Vi ønsker at disse ladeplassene skal utvikles for tunge kjøretøy uten samtidig å måtte bygge CCS-lading, dersom dette sannsynligvis blir en uhensiktsmessig standard for tyngre kjøretøy som skal hurtiglades. Vi ønsker også at slike ladestasjoner kan være «offentlig tilgjengelige» fra et tidlig stadium i prosjektfasen, slik at flere transportører kan bli med på utprøving og derigjennom få ned enhetskostnaden.

Det er en skrivefeil i § 2 i definisjonen av alternativt drivstoff som må rettes til «utslippene».

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forskriftens vedlegg henviser til en rekke ISO-standarder. Vi har registrert at enkelte av disse allerede er revidert og erstattet av en ny versjon i ISO-systemet, eksempelvis ISO/TS 10200:2008 som er revidert ved ISO/TS 198820:2016. Å holde vedlegget à jour med siste utgaver av tekniske spesifikasjoner og standarder, vil etter vår erfaring kreve en del oppfølging.

Selv om det beskrives standarder for fylleanlegg og lading, mener vi det er viktig at det er rom for videreutvikling ettersom flere av energibærerne som er omtalt i forskriften er relativt nye. LNG er trolig modent for standardisering, men det er så rask innovasjonstakt på lading av strøm og fylling av hydrogen for spesielt fartøy, men også for kjøretøy, at vi må sikre at vi for fremtiden ikke blir låst til én standard.

I tillegg har vi noen innspill som er mer relatert til den kommende handlingsplanen og nasjonalt ambisjonsnivå:

- For naturgass skilles det mellom CNG og LNG, mens det skrives kun om hydrogen. Vi er redd det ikke er hensyntatt at hydrogen kan brukes i flytende form der det trengs store mengder (industri, marin), og det bør reflekteres.
- For oversjøisk transport vil det fortsatt være behov for LNG, mens elektrisitet og hydrogen vil kunne brukes for kortere avstander på sjø. Det er viktig at dette reflekteres slik at ikke krav til utbredelse av fylleanlegg for LNG forsinker overgangen til null- og lavutslippsalternativer der dette kan brukes. For norske ferjer vil en slik LNG-policy ikke være nødvendig, og vi er usikre på om det er her offentlige null- og lavutslippsmidler bør brukes.
- Forskriften beskriver LNG for sjø- og vegtransport, mens hydrogen kun er omtalt for motorvogner. Vi bemerker at hydrogen også er aktuelt for sjøtransport.
- Statens vegvesen jobber for tiden med å bedre forstå hvordan gass, hydrogen og elektrisitet vil komme til anvendelse for tyngre kjøretøy. Vi er usikre på hvordan miksen vil bli i fremtiden, men venter at det vil bli tydeligere om noen få år. Behovet for utbygging av infrastruktur vil sannsynligvis komme raskt når kjøretøyene blir tilgjengelige, lønnsomheten for aktørene blir tydeligere og dieselen etter hvert blir utkonkurrert i stadig nye kjøretøykategorier. Bildet vil bli tydelig klarere i årene fra 2020 til 2025.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
direktør

Espen Andersson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.