

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om infrastruktur mv.
for alternativt drivstoff.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Bakgrunn	3
3	Nærmere om forslaget.....	4
4	Forslaget	9
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	10
6	Høringsfrist	10

Høringsnotat – Forslag til forskrift om infrastruktur mv. for alternativt drivstoff

1 Innledning

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen, i samarbeid med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Kystverket, utarbeidet forslag til forskrift om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Forskriften som foreslås fastsatt er hjemlet i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff¹ som trådte i kraft 1. juli 2020 og havne- og farvannsloven² § 28. Det er nødvendig å fastsette en forskrift som utfyller overnevnte lover for at de materielle bestemmelsene om bl.a. tekniske spesifikasjoner som nevnt i vedlegg II til direktiv 2014/94/EU om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff, kan anses gjennomført i norsk rett. Dette direktivet er senere endret og supplert ved kommisjonsforordningene (EU) 2018/674 og (EU) 2019/1745.

Forslag til forskrift om krav til tekniske spesifikasjoner m.v. for offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternative drivstoff ble sendt på høring av Samferdselsdepartementet 15. januar 2019, sammen med forslag til lov om infrastruktur for alternative drivstoffer. Forskriften ble ikke vedtatt etter høringsrunden. I arbeidet med å utarbeide nytt forslag til forskrift har Samferdselsdepartementet sett hen til tilbakemeldingene fra forrige høringsrunde, og sender med dette et nytt forslag til forskrift på høring.

Lovforslaget ble også endret en del fra høringsrunden til den vedtatte versjonen. Blant annet er den vedtatte loven avgrenset til kjøretøy som benytter alternativt drivstoff. Kravene som gjelder tekniske spesifikasjoner til energistasjoner og landstrømforsyning til fartøy vil hjemles i havne- og farvannsloven § 28 annet ledd.

Ovenstående gjør at Samferdselsdepartementet sender på høring en ny forskrift om infrastruktur for alternativt drivstoff som tar hensyn til ovenstående endringer på lovsnivå.

2 Bakgrunn

EU-kommisjonen la i 2011 frem "Veikart til et helhetlig europeisk transportområde: Hvitbok om konkurransedyktig og bærekraftig transport", hvor dekarbonisering av transportsektoren er et overgripende mål. Hvitboken er et overordnet policydokument som setter rammene for europeisk transportpolitikk frem mot 2050 og legger føringer for konkrete regelverksinitiativ, herunder utvikling av en strategi for å fremme bruk av bærekraftige alternative drivstoff, samt å få på plass en egnet infrastruktur for slike drivstoffer. Forslagene i hvitboken vil redusere transportsektorens avhengighet av olje og bidra til å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren med 60 % innen 2050 sammenlignet med

¹ Lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff.

² Lov 21. juni 2019 nr. 70 om havner og farvann.

1990-nivå. Videre setter fornybardirektivet 2009/28/EF mål om at markedsandelen for fornybare energikilder skal utgjøre 10 % av drivstoffet i transportsektoren.

Formålet med direktiv 2014/94/EU er å fastsette en felles ramme av tiltak for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff for å redusere oljeavhengigheten og transportens miljøpåvirkninger. Dette skal gjennomføres ved

- a) nasjonale handlingsplaner for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff
- b) felles tekniske spesifikasjoner for ladepunkter for elektriske kjøretøy, landstrømforsyning for fartøy og energistasjoner for naturgass og hydrogen
- c) krav til informasjon til brukerne.

3 Nærmere om forslaget

Forslaget innebærer en nasjonal gjennomføring av krav til tekniske spesifikasjoner for ladepunkter, anlegg for landstrømforsyning og energistasjoner, samt krav til brukerinformasjon gitt i direktiv 2014/94/EU, som senere er endret ved kommisjonsforordningene (EU) 2018/674 og (EU) 2019/1745. Endringene som følger av forordningene er en konsekvens av endringer i de europeiske standardene utviklet av CEN og CENELEC, da det er ønskelig at kravene i EUs regulering samsvarer med disse. Standardene er oppdatert som følge av den teknologiske utviklingen.

Det er gitt hjemmel i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff § 3 til å fastsette forskrift om tekniske spesifikasjoner til anlegg for overføring av alternativt drivstoff, krav til informasjon på anlegg for alternativt drivstoff, informasjon i kjøretøy og hos bilforhandlere. Hjemmel for at det kan forskriftsfestes krav til infrastruktur for alternative drivstoff til fartøy er gitt i § 28 i lov om havner og farvann. Reglene som retter seg mot fartøys bruk av alternativt drivstoff omfatter tekniske spesifikasjoner ved energistasjoner for LNG og ved landstrømforsyning.

Bestemmelse om formål og virkeområde fremgår av forslaget til forskriftens § 1.

Definisjoner er foreslått tatt inn i § 2, deretter blir krav om å legge konkrete tekniske spesifikasjoner til grunn foreslått regulert i §§ 3, 4 og 5. § 6 stiller krav om merking av ladepunkt og energistasjoner for motorvogner. I § 7 foreslås krav til symbolbruk i instruksjonshåndbøker til motorvogner, samt merking av motorvogner. I § 8 foreslås det en bestemmelse som setter krav om informasjon til bruker hos forhandlere som omsetter nye motorvogner som kan benytte alternativt drivstoff. I § 9 foreslår vi en overgangsbestemmelse.

3.1 Formålsbestemmelse og virkeområde

Forskriftens formål og virkeområde fremgår av § 1. Forskriftens formål må ses i sammenheng med formålet til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og direktiv 2014/94/EU. Formålet med direktivet er å fremme en bred utvikling av markedet for alternative drivstoff for å redusere avhengigheten av olje og begrense de miljømessige konsekvensene av transport. For å fremme markedet for alternativt drivstoff skal det blant

annet være kompatible lade- og fyllpunkt i medlemsstatene. Forskriften fastsetter krav om tekniske spesifikasjonene for ladepunkt og energistasjoner skal anvendes for å sørge for at motorvogner og fartøy som benytter alternativt drivstoff har tilgang til dette i hele EU/EØS-området. Instruksjonshåndbøker til motorvogner som benytter alternativt drivstoff skal inneholde symboler som viser hvilke typer drivstoff motorvognen kan benytte. Samme symboler skal være synlige på motorvogner som kan benytte alternativt drivstoff, og på de offentlige tilgjengelige ladepunktene- og energistasjonene.

Forskriften stiller tekniske krav til anlegg for overføring av alternativt drivstoff for motorvogner og fartøy. Dette omfatter også elektrisitet. For motorvogner gjelder kravene kun offentlig tilgjengelige ladepunkter og energistasjoner. Hva som menes med offentlig tilgjengelig er definert i § 2. For fartøy gjelder ikke begrensningen i forskriftens område om at energistasjoner eller landstrømanlegg må være offentlig tilgjengelige. Dette innebærer at alle kommende landstrømanlegg og energistasjoner for LNG skal etableres i tråd med denne forskrifts krav til spesifikke tekniske standarder. De tekniske spesifikasjonene fremgår av vedlegg I til forslaget til forskrift og tilsvarer det som fremgår av direktiv 2014/94/EU vedlegg II med senere endringer.

Når det gjelder infrastruktur for fartøy, viser direktivet per i dag kun til tekniske spesifikasjoner når det gjelder høyspent landstrømforsyning til sjøgående fartøy, landstrømforsyning til fartøy på innsjøer og elver, og fylling av LNG til fartøy. Norge anses ikke å ha det som kalles «innlands vannveier» i direktivet. Bestemmelsene om landstrømforsyning og LNG-energistasjoner for fartøy på innlands vannveier er derfor ikke relevante for norske forhold og tas ikke inn i forskriften.

Krav til tekniske spesifikasjonene for ladepunkt, energistasjoner og landstrømanlegg for fartøy som følger av direktivet med senere endringer retter seg mot virksomheter som etablerer slike fra det tidspunkt denne forskriften trer i kraft. Det samme gjelder krav til informasjon til brukere av motorvogner som kan benytte alternativt drivstoff. Dette fremgår av forslaget til overgangsbestemmelse i forskriftens § 9.

3.2 Definisjoner

I forskriftens § 2 fremgår relevante definisjoner, som i all hovedsak er en norsk oversettelse av definisjonene fra direktiv 2014/94/EU. Vi foreslår imidlertid noen endringer som ikke får substansiell betydning.

Det foreslås i § 2 nr. 4 å sette punktum etter 22 kW. I direktivet er det en påfølgende setning med en unntaksbestemmelse som følger: “.., med unntak av innretninger med en effekt mindre enn eller lik 3,7 kW, som installeres i private husholdninger eller hvis hovedformål ikke er å lade elektriske kjøretøyer, og som ikke er offentlig tilgjengelige.”

Unntaksbestemmelsen er unødvendig, da det allerede er presisert at forskriften ikke gjelder ladepunkt som ikke er offentlig tilgjengelige.

I det følgende vises til de definisjonene som vi ser behov for at omtales nærmere.

I nr. 6 anvendes oversettes direktivets gjennomgående begrep «shore-side electricity supply» med «landstrømforsyning». Direktivet skiller ikke mellom «landstrøm» og

«ladestrøm», som det iblant gjøres på norsk. Forskriften legger heller ikke opp til å skille mellom «landstrøm» og «ladestrøm», men dedikerte ladeanlegg for ferjer og hurtigbåter er særskilt omtalt under 3.3. Tekniske spesifikasjoner nedenfor.

I forskriftens § 2 nr. 7 defineres energistasjon. Vi foreslår noen mindre endringer i denne, blant annet at LNG-energistasjon omfattes av denne definisjonen. Energistasjon er en innretning for fylling av annen type alternativt drivstoff enn elektrisitet, herunder LNG. Vi ser ikke grunn til at LNG-energistasjon skal skilles ut og angis som en egen term.

I nr. 8 defineres offentlig tilgjengelige ladepunkt eller energistasjon. Dette er kun aktuelt for motorvogner. I lov om infrastruktur for alternativt drivstoff defineres ladepunkt og energistasjon som offentlig tilgjengelig hvis allmennhetens tilgang ikke er begrenset. Ladepunkt som er forbeholdt definerte brukere i borettslag, sameier mv. er ikke offentlig tilgjengelig. Samme avgrensning vil gjelde for forskriften. Det har vært diskutert i arbeidsgrupper i EU Kommisjonen om statusen for de ulike energistasjonene for de ulike bilmerkene. Ladepunkter som kun kan brukes av en spesifikk type motorvogn, eller bestemte bilmerker, er i utgangspunktet ikke å regne som offentlig tilgjengelig.

Om ladestasjonen står på offentlig grunn er ikke avgjørende. Det som er avgjørende er tilgangen til å bruke den.

Ved offentlig tilgjengelige ladepunkter eller energistasjoner er det et krav at brukerne skal ha ikke-diskriminerende tilgang til disse. Ikke-diskriminerende tilgang kan omfatte ulike vilkår for godkjenning, bruk og betaling. Dette betyr at offentlige tilgjengelige ladepunkter eller energistasjoner må ha en universell betalingsordning, men likevel slik at det tilrettelegges for abonnementsordninger og spesifikke rabatter for disse. Det er omtalt i Handlingsplanen for infrastruktur for alternativt drivstoff for transport et mål for antall offentlig tilgjengelige ladepunkt og energistasjoner og geografisk beliggenhet for disse. Dette er ikke en del av dette forslaget.

3.3 Tekniske spesifikasjoner

Forskriftens §§3–5 stiller krav om at ladepunkter, landstrømanlegg og energistasjoner for hydrogen og naturgass skal imøtekomme gitte tekniske spesifikasjoner. Vi har valgt å la de tekniske spesifikasjonene fremgå av vedlegget heller enn at alle krav fremgår direkte av forskriftsteksten. Dette er et område i hurtig utvikling og det vil fremover komme nye og oppdaterte tekniske standarder i tråd med den teknologiske utviklingen. Vi har valgt å innta i vedlegget de tekniske spesifikasjonene som sist er oppdatert i forordning (EU) 2019/1745.

Tekniske spesifikasjoner for ladepunkter for motorvogner

Tekniske krav til offentlig tilgjengelig ladepunkt for motorvogner, med unntak av kjøretøy i gruppe L, ble tatt inn i DSBs regelverk fra 2018, jf. forskrift om elektriske lavspenningsanlegg og normen NEK 400 som forskriften henviser til for detaljert utførelse. Krav til installasjon av Type 2 kontakt etter NEK EN 62196–2 er begrunnet i elsikkerhet da DSB avdekket mange tilfeller av korrosjon, varmgang og branntilløp ved lading med vanlig jordet kontakt.

For kjøretøy i gruppe L (motorsykler mopeder ol.) stilles det også krav om å følge tekniske spesifikasjoner til ladepunkter som er reservert for denne typen kjøretøy.

For ladeeffekt over 3,7 kVA vekselstrøm skal ladepunktet ha Type 2 kontakt som beskrevet i NEK EN 62196-2 standarden. Teknisk sett er dette som for offentlig tilgjengelige ladepunkter for kjøretøy gruppe M og N.

For lading med effekt opp til og med 3,7 kVA er kravet at ladepunktet skal være utstyrt med minst en Type 3A kontakt / Type 3A kjøretøy plugg (Mode 3 lading) eller en EN 60884-1 type kontakt (Mode 1 og Mode 2 lading). Type 3A er en ny type kontakt som er spesielt utviklet for denne typen kjøretøy.

Krav til offentlig tilgjengelig ladepunkt for kjøretøy i gruppe L er nytt og derfor ikke regulert av DSBs regelverk for elektriske installasjoner.

Tekniske spesifikasjoner for landstrømforsyning til sjøgående fartøy

Direktivet stiller krav om at landstrømforsyning skal oppfylle de tekniske spesifikasjonene i standarden NEK IEC/IEEE 80005-1 Tilkobling til forsyningsnettet Del 1: Høyspenning landtilkoblingssystemer (HVSC) – Generelle krav. Kravet er generelt og gjelder derfor alle landstrømanlegg der fartøy skal forsynes med høyspenning (over 1000V vekselstrøm) fra land ved landligge. Dette innebærer imidlertid ikke at alle anlegg for landstrømforsyning skal bygges i henhold til denne standarden.

- Direktivet angir at kravet ikke gjelder anlegg som var etablert før direktivet trådte i kraft. For anlegg i Norge vil ikke kravet gjelde anlegg som er etablert før forskriften trer i kraft
- Anlegg med spenning opp til og med 1 000 V AC er ikke omfattet av kravet i direktivet.
- Standarden gjelder heller ikke for landstrømanlegg som betjener skip som er til reparasjon, service, eller ligger i opplag. Slike anlegg omfattes per i dag ikke av kravet i direktivet
- Dedikerte ladeanlegg for elektriske ferjer og hurtigbåter vurderes å ikke være omfattet av kravet i direktivet. Direktivet differensierer i liten grad mellom ulike fartøystyper. Da dette ble vedtatt i 2014, var det fortsatt ett år før verdens første batteriferje med energiforsyning fra ladeanlegg på land ble satt i drift i Norge. Det er ikke etablert noen standard for hurtiglading av ferjer og hurtigbåter. Videre er de generelle kravene og anbefalingene i NEK IEC/IEEE 80005-1 lite hensiktsmessige for dette skipssegmentet hvor kort liggetid ved kai medfører behov for hurtig på- og avkopling.
- Standarden kan oppfattes å gjøre visse unntak for landstrømforsyning med høyspenning som betjener skip som går i en fast rute og anløper faste kaier. Dette kan være landstrømforsyning for utenlandsferjer og ladeanlegg for elektriske turistfartøy. Slike anlegg vil i praksis kun betjene fartøy som opererer de respektive seilingsrutene. De vurderes dermed å ikke inngå i infrastrukturen som skal bidra til at fartøy kan benytte alternative drivstoff i hele EØS-området, og de kan fravike fra

deler av standarden dersom det vurderes som hensiktsmessig med hensyn til miljø og effektivitet.

DSBs regelverk omfatter både elektriske installasjoner på land og installasjoner på fartøy. De tekniske spesifikasjonene finnes allerede i DSBs regelverk gjennom henvisning til standard.

Direktivet har ikke tekniske krav til ladesystem for fartøy – dette kan komme i senere EU-forordninger når standardiseringen er klar.

Tekniske spesifikasjoner for energistasjoner for naturgass

Direktivet stiller krav om at energistasjoner for CNG skal følge de tekniske spesifikasjonene gitt i standarden NS-EN ISO 16923, Energistasjoner for naturgass, CNG stasjoner for fylling av kjøretøyer. Standarden vil også gjelde for de deler av stasjonen som leverer CNG fra stasjoner med LNG etter NS-EN ISO 16924. Samme vil gjelde for stasjoner med biometan, og gassforsyning fra LNG-fordampning (på eller utenfor anlegget).

Energistasjoner for LNG til kjøretøy skal følge standarden NS-EN ISO 16924, Energistasjoner for naturgass, LNG-stasjoner for fylling av kjøretøyer. Gjeldende utgave omhandler også utforming, konstruksjon, drift, vedlikehold og inspeksjon av tankstasjoner som benytter lokalt lagret LNG som kilde for påfylling av CNG på kjøretøy. Standarden NS-EN ISO 12617, Vegkjøretøyer, Påfyllingstilkobling for flytende naturgass, 3,1 MPa-tilkobling, gir føringer for påfyllingsdyser og -beholdere.

For LNG energistasjoner for sjøgående fartøy gjelder NS-EN ISO 20519, Skip og marinteknologi, Spesifikasjoner for bunkring av LNG-drevne fartøyer.

Tekniske spesifikasjoner for energistasjoner for hydrogen

Direktivet stiller krav om at energistasjoner for hydrogen skal følge de tekniske spesifikasjonene gitt i standarden NS-EN 17127, Gassformig hydrogen, Tankstasjoner.

For beskrivelse og fastsetting av kvaliteten på hydrogen som drivstoff gjelder standarden NS-EN 17124, Hydrogenbrensel, Produktspesifikasjon og kvalitetssikring, Bruk av brenselceller med protonbyttmembran (PEM) til kjøretøyer.

For tilkobling til kjøretøyet skal benyttes standard NS-EN ISO 17268, Koblinger for tanking av landkjøretøy med hydrogen i gassform.

3.4 Informasjon til brukere

Direktiv 2014/94/EU art. 7 stiller krav om at informasjon til brukere skal være tilgjengelig i instruksjonshåndbøker, på motorvogner og på offentlig tilgjengelige ladepunkter og energistasjoner. Merking av drivstoff på pumper, dyser, ladepunkt og påfyllingslokk på kjøretøy skal være i henhold til europeiske standarder. Til dette formålet har CEN utviklet

standardene EN 16942+A1:2021³ og EN 17186⁴. Krav om informasjon til brukere gjelder ladepunkter og energistasjoner for kjøretøy, ikke for fartøy. Vi foreslår å dele informasjonskravet til brukere i tre bestemmelser. § 7 gjelder krav merking av offentlige tilgjengelige ladepunkter og energistasjoner mens § 8 setter krav til symbolbruk i instruksjonshåndbøker og til merking av motorvogner. Kravene i § 8 retter seg mot kjøretøyprodusent. Vi foreslår i § 9 en bestemmelse som retter seg mot forhandlere som omsetter nye motorvogner som kan benytte alternativt drivstoff. Bestemmelsen setter krav til synlig og god tilgjengelig informasjon om hvilke drivstoff motorvognene kan benytte og informasjonen skal være utformet i form av symboler i henhold til standardene EN 16942+A1:2021 eller EN 17186.

Direktivet stiller også krav om at medlemsstatene skal sikre at opplysninger som angir geografisk beliggenhet av offentlig tilgjengelige ladepunkt og energistasjoner for alternativt drivstoff skal være tilgjengelig for alle brukere. For ladepunkter kan det også gis informasjon om tilgjengelighet i sanntid samt historisk og aktuell ladeinformasjon, hvis slike data er tilgjengelig. Hensikten er at det skal være enkelt for forbrukerne å orientere seg om hvor de får tak i alternativt drivstoff.

I Norge legges det inn informasjon om ladestasjoner i databasen NOBIL. NOBIL er finansiert og eid av det statlige foretaket ENOVA og utviklet i et samarbeid med Norsk elbilforening. Data fra NOBIL er fritt tilgjengelig gjennom et API (programmeringsgrensesnitt) slik at markedet kan utvikle tjenester og visningslag som bygges på toppen av ladestasjonsdatabasen. NOBIL er tilrettelagt for at ladeoperatører kan sende sanntidsinformasjon om et ladepunkt er i drift, og om det er ledig eller opptatt. Databasen er også klargjort for å ta imot informasjon om stasjoner med fyllemuligheter for hydrogen.

I forslag til forskrift i forrige høringsrunde var det § 6 fjerde ledd inntatt en henvisning til Enova og NOBIL.no. Dette har vi valgt å ikke videreføre. Det følger av direktivet at det er medlemsstatene sitt ansvar å sikre at opplysninger blir gitt. Eksisterende ordninger i Norge oppfyller direktivets forpliktelser når det gjelder tilgjengeliggjøring av geografiske data om ladepunkter og energistasjoner for den informasjonen som frivillig har blitt gjort tilgjengelig. Vi foreslår derfor ikke å pålegge virksomheter spesifikke krav i forskriften knyttet til dette.

Kravet til brukerinformasjon er rettet mot vegtransporten, men vi vil nevne at Kystverket har utviklet en kartløsning for infrastruktur for alternative drivstoff for skipsfarten som er tilgjengelig på nettsiden <https://lavutslipp.kystverket.no/>.

4 Forslaget

Forslag til forskrift følger som vedlegg 1 til denne høringen.

³ NS-EN 16942 – Drivstoff – Identifisering av kjøretøykompatibilitet – Grafisk presentasjon for forbrukerinformasjon. Denne er gitt en tillegg i mars 2021 som er gitt betegnelsen 16942+A1:2021

⁴ NS-EN 17186 – Identifikasjon av forenlighet mellom kjøretøyer og infrastruktur – Grafisk framstilling av kundeinformasjon om strømforsyning til elektriske kjøretøyer

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forskriften vil pålegge virksomheter som etablerer offentlig tilgjengelige ladepunkt og energistasjoner å følge de spesifikke tekniske standardene som forskriften viser til. Som omtalt i tidligere høring, vil enhetsprisen for det tekniske utstyret på et ladepunkt eller en energistasjon antas å være omtrent lik for de som er etablert og de som etableres etter at nye tekniske spesifikasjoner er innført. Ved etablering av ny infrastruktur for alternative drivstoffer antas kostnader som følge av forskriften å være små.

For ladepunkt og energistasjoner som allerede er i drift, og frivillig oppgraderer i henhold til de seneste tekniske standardene, vil det påløpe kostnader. Dette er imidlertid ikke et direkte resultat av de nye tekniske standardene, men heller et ønske om å tilpasse seg nye krav i markedet. Dessuten vil nye standarder kunne gi bedre og mer stabil drift.

For brukere av infrastrukturen for alternative drivstoffer vil forskriften medføre at det vil være enklere å lade bilen eller fylle hydrogen/naturgass gjennom krav til tydelig symbolbruk og ensartet og lik informasjon på motorvognen og i instruksjonshåndbøker.

Det vil påløpe noen administrative kostnader for forvaltningen i forbindelse med å forvalte regelverket, herunder utvikling av regelverk og standarder og veiledning.

6 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen tirsdag 22. juni 2021.