

---

Vår referanse 2021/27867-2  
Dato 31.08.2021

---

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

## Høringsbrev - EU-EØS - forslag til revidert direktiv 2014/94/EU - innføring av infrastruktur for alternative drivstoff i transportsektoren

Utslepp får vegtrafikken utgjør ein vesentleg del av klimautsleppa i Vestland. Vestland fylkeskommune arbeider aktivt for å redusere utsleppa frå vegtrafikken og har som målsetnad å gjere det praktisk å køyre elbil i heile fylket<sup>1</sup> og har vedtatt mål om at det ikkje skal vere meir enn 50 km vegstrekning mellom ladeplassane i fylket<sup>2</sup>.

Fylkeskommunen har både verkemiddel som bidreg til elektrifisering av personbilar og nyttekøyrerøy, òg satsing på samarbeid for å legge til rette for hydrogendrivne køyrerøy. Vestland fylkeskommune er i ferd med å lukkast med ei heilskapleg omstilling og vart tildelt E-Visionary Award i 2021 frå World Electric Vehicle Association (WEVA). Vestland fylkeskommune fekk prisen fordi dei har ei ambisiøs og heilskapeleg satsing på elektrifisering innan fleire formar for mobilitet. Fylket kan vise til framifrå resultat. Vestland er den regionen med høgast del elbilar i nybilsalet i verda. Den elektriske ferjerevolusjonen starta her og Vestland er framleis verdsleiande i elektrifiseringa av ferjerutene. Fylket har tatt ei rolle og sytt for utrulling av hurtigladeinfrastruktur, stiller krav til nullutslepp til taxikøyring og har til og med gitt viktige bidrag til både elektrifisering av luftfarta og elektriske fritidsbåtar<sup>3</sup>.

Vestland fylkeskommune har politiske vedtak og fråsegn med mål om omlegging til nullutslepptransport<sup>4, 5, 6</sup>. Utviklingsplanen for Vestland fylkeskommune (planstrategien) har som eit hovudmål at *Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling*. Eit av måla i regional plan for innovasjon og næring er *Eit næringsliv i Vestland med netto nullutslepp i 2030*. Det fordrar ei rask omstilling av transport og samferdsle.

Regional transportplan Vestland, som no er på høyring, har som hovudmål at *Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette*

---

<sup>1</sup> Mål i gjeldande klimaplan for Hordaland og Sogn og Fjordane.

<sup>2</sup> Mål Strategi for vidare utvikling av hurtigladetilbodet i Vestland fylke, vedteke mars 2020  
<https://www.vestlandfylke.no/globalassets/planlegging/regionale-planer/hurtigladestrategi.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.vestlandfylke.no/nyheitsarkiv/2021/vestland-fylkeskommune-far-verdas-gjevaste-pris-innan-elektrisk-mobilitet/>

<sup>4</sup> <https://www.vestlandfylke.no/nyheitsarkiv/2021/vestland-skal-vere-padrivar-for-klimaomstilling-og-nullutslepp/>

<sup>5</sup> <https://www.vestlandfylke.no/nyheitsarkiv/2021/i-spissen-nasjonalt-for-klimavennlege-snoggbatar/>

<sup>6</sup> <https://www.vestlandfylke.no/nyheitsarkiv/2020/vestland-satsar-pa-miljoennlege-fly/>

*for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling. Sentrale verkemiddel for å nå ambisjonane er krav om nullutsleppsdrift og dokumentasjon på berekraftsavtrykk i innkjøpa våre. Regional transportplan seier vidare at *Det skal arbeidast med sikte på å fremja klima- og miljøvenlege transportformer innan nasjonale ansvarsområde. Særleg skal det fokuserast på omstilling til klima- og miljøvenlege transportformar i storbyområdet. Transporten må bli meir miljøvenleg ved å utvikle låg- og nullutsleppsteknologi, særleg må det stimulerast til låg- og nullutsleppsteknologi for tyngre køyretøy som godskøyretøy og kollektivtransport. Vidare skal det arbeidast for å gjere Bergensbanen til det føretrekte alternativet for gods og passasjerar mellom Bergensområdet og Osloområdet. I tillegg skal det arbeidast med sikte på at Vestland skal bli pilotfylke for elfly.* I strategi for mobilitet og kollektivtransport er det vedtatt at kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte og at Vestland skal vere ein pådrivar for låg- og nullutsleppsløysingar gjennom offentlege innkjøp og innføring av nye teknologiske løysingar.*

Vestland fylkeskommune støttar avgjerda om regulering framfor direktiv. Ein regulering vil vere betre egna for å auke utrullingstakta enn eit direktiv.

Markanden av alternative drivstoff kjem til kort ved at nettverket av stasjonar er svakt, felles tekniske spesifikasjonar og mangel på «komplett brukarinformasjon, einsarta betalingsmåte som er enkel å nytte seg av og at det er enkelt å orientere seg om Prisane til kvar einskild aktør.

Artikkel 1 (a) seier at medlemslanda skal sørge for ladeinfrastruktur med kraftuttak tilsvarande 1 kW kumulativt for kvar elektriske personbil innan utgangen av kvart år.

Dette forslaget er av ein generell art som gjev ulike regionale og nasjonale aktørar fridom til å løyse oppgåva på den måten som passar dei best. På den måten kan ein hauste erfaringar frå kvarandre og etablere ein *best practice*, som i sin tur kan nyttast i framtidig utarbeiding av standardar og tekniske spesifikasjonar. Forordninga må likevel vere lojal mot aktørane (innbyggjarar og næringsliv) og syte for regulering som i første omgang tek omsyn til behova til privatpersonar og næringslivsaktørar for å gjere nullutsleppstransport til det naturlege valet for desse. Mange innbyggjarar i byar og forstad har ikkje høve til å sette opp privat ladestasjon. Offentlege løysingar for desse må då på plass i ein slik storleiksorten som er naudsynt for deira behov. Særleg taxisjåførar og andre næringsdrivande med store transportbehov har behov for AC-lading med høgare effekt. Denne typen ladetilbod bør vere regulert på same måte som for hydrogen ved at tilbydde prisar skal vere rimelege og det skal vere enkelt å samanlikne pris mellom operatørar.

Artikkel 2 (a) (i og ii) seier at det skal etablerast ladeplassar langs kjernenettverket av TEN-T med minimum 60 km avstand mellom kvar i kvar køyreretning. Innan utgangen av 2025 skal minimum kapasitet for ladeplassane er vere 300 kW til saman og minst eitt ladeuttak skal kunne tilby minst 150 kW ladeeffekt. Innan utgangen av 2030 skal ladeplassane tilby minst 600 kW til saman og at minst to av ladeuttaka skal kunne gje ei ladeeffekt på 150 kW.

Artikkel 2 (b) (i og ii) omhandlar det heilskaplege TEN-T-nettverket og seier at ladeplassane (<60 km frå kvarandre) skal tilby 300 kW til saman og 150 kW frå minst eitt uttak innan utgangen av 2030 og 600 kW til saman og 150 kW frå minst to uttak innan utgangen av 2035.

Vestland fylke erfarer at forslaget om minimum 60 km avstand mellom ladeplassar i Artikkel 2 er adekvat for å stimulere til elektrifisering. Artikkelen omhandlar berre strekningar langs det europeiske hovudvegnettet (TEN-T). Om målet med utrullinga er å gjere det attraktivt å køyre elbil, er det likevel viktig å syte for hurtigladetilbod og i

distrikta, utanom TEN-T. Ei av lærdommane frå tilsvarande satsing i Vestland fylkeskommune er at delen elbilar i nybilsalet er sterkt kopla til hurtigladetilbodet i regionen. Dei regionane med eit sterkt hurtigladetilbod (god spreining og god kapasitet) er òg dei regionane som skil seg ut med høg del elbilar i nybilsalet. Ein effekt av det er at ladeinfrastrukturen i desse regionane vert komparativt meir lønsame, noko som i sin tur bidreg til å auke skilnadane. Denne problemstillinga er kasta lys over i utgreiinga 05/2021: *Infrastructure for charging electric vehicles: more charging stations but uneven deployment makes travel across the EU complicated*. Ei rettferdig omstilling gjev òg dei som bur og verkar i distrikta like moglegheiter til omstilling.

Marknaden av elbilar utviklar seg i eit raskt tempo. Verdikjeda for hurtiglading (bilprodusentar, elektro, teknologi, batteri) utviklar løysingar for monaleg kraftigare lading enn 150 kW. Forslaget om minimumskrav til ladeeffekt verkar derfor passivt. Erfaringar frå utrulling av ladestasjonar i Vestland fylke er at det løner seg å legge til rette for raskare lading. Etableringskostnaden er mindre per kW for kraftigare utstyr fordi størsteparten av kostnaden er knytt til anleggsverksemd og framføring av elkraft. Raskare lading gjev fordelar for forbrukar ved at tid ved ladestasjon går ned, risiko for kø går ned og ladeøkta vert rimelegare om ladeoperatøren priser ladinga etter tidsbruk.

Artikkel 6, pkt 1. Det er vanskeleg å forutsjå behovet for hydrogenfyllestasjonar som tilbyr flytande H<sub>2</sub> (LH<sub>2</sub>) for køyretøy. Kravet om desse med maks 450 km distanse mellom kvar er difor lite hensiktsmessig. Her må ein spesifisere at dette gjeld for maritimt bruk. Det same gjeld for Artikkel 6, punkt 3.

Artikkel 9 om mål for landstraum i maritime hamner føreslår mål om at 90 prosent av etterspurnaden etter landstraum vert tilbydd i hamner som har eit visst volum av anløp av ulike fartøytypar. Tilrettelegging for landstraum bør henge saman med reguleringar om krav til utsleppskutt i marin og maritim næring.

Med helsing

Bård Sandal  
avdelingsdirektør

Solve Dag Sundbø  
seksjonssjef

*Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift*