



STORTINGET

Innst. 42 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:229 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringa gå gjennom rundskrivet «H-4/21 Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbilar) og fartøy med batterielektrisk fremdrift – forholdet til plan- og bygningsloven mv.» der formålet er å liste opp kva tiltak som er fritekne frå søknadsplikt, slik at dette blir klarare for kommunane. Ladeanlegg til fartøy og køyretøy må nemnast direkte som eit tiltak unnateke søknadsplikt i byggjesakforskrifta (SAK 10), slik at ein sikrar lik tolking og bruk av loven i alle kommunar.
2. Stortinget ber regjeringa utarbeide retningslinjer for kommunane som klargjer handlingsrommet kommunane har til å inngå leigeavtalar der kommunen er grunneigar. Ladeoperatørar inngår typisk leigeavtale, der grunneigar blir kompensert økonomisk med fast leige eller som del av omsetning.
3. Stortinget ber regjeringa syte for at det blir stilt krav om at nye bustad- og næringsprosjekt som blir

etablerte i strandsona, skal leggje til rette for lading av elbåtar til liks med elbilar.

4. Stortinget ber regjeringa greie ut høve til å stille krav til eksisterande og nye marinaer over ein viss storleik, om elektrisk ladeinfrastruktur som kan dekke eit visst minimum av el-fritidsbåtar.
5. Stortinget ber regjeringa sette i gang eit arbeid der ein vurderer korleis og på kva måte infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy kan gjerast tilgjengeleg for anna sjø- og landtransport, gjerne gjennom kommersielle lade- og landstraumaktørar.
6. Stortinget ber regjeringa sikre at det for komande offentlege anbod for kommersielle ferjer og hurtigbåtar blir vurdert korleis el-infrastrukturen kan tilgjengeleggjerast for andre brukarar, og sette krav til dette i dei komande anboda.
7. Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å få bygd ut landstraum og annan infrastruktur som er naudsynt for å nå målet om nullutslepp frå off-shoreflåten innan 2030.
8. Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å byggje ut landstraum og ladestraum i relevante fiskerihamner og hamner som ofte blir nytta av fiskeflåten. Utbygginga av landstraum må der det er mogeleg, vareta også andre brukarar, som t.d. andre fartøy, elbilar m.m.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 229 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur.

Komiteen viser til brev av 10. mai 2023, der den daværende statsråden foretar en vurdering av de konkrete forslagene som ligger i representantforslaget, samt brev av 19. september 2023, der statsråden svarer på spørsmål fra komiteens medlemmer fra Høyre. Disse brevene følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil understreke at elektrifisering av transportsektoren er sentralt for å nå nasjonale og internasjonale mål for reduksjon av lokale og globale utslipp. En storstilt elektrifisering av transport på vei, bane, sjø og i lufta krever en pålitelig og effektiv ladeinfrastruktur. Det er viktig å se på flere grep enn landstrøm for å redusere utslippene, og flertallet vil understreke at elektrifisering samt god og effektiv tilgang på landstrøm vil være de tiltakene som i vesentlig grad vil kunne bidra til å nå målet om halvering av utslippene fra skipsfarten innen 2030.

Flertallet erkjenner at den maritime sektoren står overfor en betydelig utfordring i å redusere klimagassutslippene fremover. Utslippene må ned, samtidig som det forventes at transportbehovet øker.

Flertallet er av den oppfatning at Norge har en sterk teknologi- og kompetansebase innen sjøfart. I kombinasjon med at offentlige myndigheter legger forholdene til rette, er dette et solid grunnlag for videre utvikling og verdiskaping.

Eit anna fleirtal, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til den dåverande statsråden sitt svarbrev, der han synleggjer at tematikken og framlegga i dette representantframlegget grip inn i fleire departement sine ansvarsområde. Dette fleirtalet er glad for at det er lagt ned eit godt arbeid i å forankre svaret hjå dei respektive departementa som jobbar med desse problemstillingane.

Vidare viser dette fleirtalet til statsråden si vurdering når det gjeld trongen for å tydeleggjere unntak frå søknadsplikta for etablering av mindre ladestasjonar til fartøy og køyretøy, der kommunar oppfattar rundskrivet ulikt. I svarbrevet vert det lagt opp til at ein vil vurdere trongen for tydeleggjering og presisering. Også Kommunal- og distriktsdepartementet ser at det kan vere trong for ei slik klargjering ved å gå gjennom gjeldande rundskriv.

Vidare merkar dette fleirtalet seg at departementet no har motteke «Plan for ladestasjoner for tunge kjøretøy langs riksvei», eit arbeid igangsett av departementet med basis i Nasjonal ladestrategi utarbeidd av regjeringa. Planen vart overlevert frå Statens vegvesen, Nye Veier og Enova til departementet 26. juni 2023.

I dette arbeidet kom det fram at stauttilførsel og stor nok effekt til tungbillading er ei stor utfordring, og at det kan vere opp mot 10 års ventetid før ein får allkert tilstrekkeleg kapasitet i nettet til ladeinfrastruktur enkelte stader. Dette fleirtalet meiner difor at den kapasiteten som er ført fram til ferjer og hurtigbåtar, og som berre vert brukt få timar av døgnet, bør tilgjengeleggjerast for tyngre køyretøy. Dette fleirtalet er difor glad for at også statsråden ønskjer å sjå nærare på eit slikt alternativ. Det kan framskunde etablering av ladeinfrastruktur for tungbil, og tida ein står og ventar på ferje, kan nyttast til lading av dei tunge køyretøya.

Dette fleirtalet merkar seg at teknologiutviklinga også for skipsfarten skyt fart med omsyn til nullutslepp. Spesielt gjeld dette nærskipfart og for offshoreflåten. Regjeringa har i Hurdalsplattforma varsla at dei vil stille krav til offshore supplyskip om å ha nullutslepp i 2030. Skal ein få det til, må infrastrukturen på land vere på plass. Vidare merkar dette fleirtalet seg det arbeidet departementet har sett i gang gjennom oppfølging av oppmodingsvedtak nr. 831 (2020–2021), der Stortinget har bedt regjeringa om å legge fram ein nasjonal plan for å gjere land- og ladestraum, hydrogen, ammoniakk og andre grønne drivstoff tilgjengelege, jf. Innst. 338 S (2020–2021).

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, viser til statsråden sine svarbrev. Dette flertallet registrerer at statsråden tilkjenner at det er et behov for å tydeliggjøre unntak fra søknadsplikt for etablering av mindre ladestasjoner for fartøy og kjøretøy, da dette i flere kommuner oppleves som uklart i dagens retningslinjer og rundskriv.

Dette flertallet viser til at statsråden er enig i at det i noen tilfeller trolig er hensiktsmessig at ladeinfrastruktur, som i utgangspunktet er reservert for én eller et fåtall brukere, gjøres tilgjengelig for flere.

Et fjerde flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa sette i gang eit arbeid der ein vurderer korleis og på kva måte infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy kan gjerast tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport, gjerne gjennom kommersielle lade- og landstraumaktørar.»

«Stortinget ber regjeringa sikre at det for komande offentlege anbod for kommersielle ferjer og hurtigbåtar blir vurdert korleis el-infrastrukturen kan tilgjengeleggjerdast for andre brukarar, og stille krav om dette i dei komande anboda.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil påpeke at krav om at el-infrastrukturen for ferjer og hurtigbåtar skal gjerast tilgjengeleg for andre brukere i forbindelse med offentlege anbod, må vurderes nærmere før det innarbeides. Både fordeling av merkostnader og behov for større areal knyttet til lading av større kjøretøy er noe som må avklares nærmere.

Medlemene i komiteen frå Høgre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremjar følgjande framlegg:

«Stortinget ber regjeringa utarbeide retningslinjer som klargjer handlingsrommet kommunane har til å inngå leigeavtalar der kommunen er grunneigar, ved neste oppdatering av rettleiaren.»

«Stortinget ber regjeringa vurdere om det bør stillast krav om at nye bustads- og næringsprosjekt som vert etablerte i strandsona, skal leggje til rette for landstraum og lading av elbåtar der det også vert etablert kaianlegg.»

«Stortinget ber regjeringa greie ut høve til å stille krav om ladeinfrastruktur til nye marinaer over ein viss storleik, samt ombygging av eksisterande marinaer, slik at elektrisk ladeinfrastruktur vert gjort tilgjengeleg for eit visst minimum av el-fritidsbåtar.»

«Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å få bygd ut landstraum og annan infrastruktur som er naudsynt for å nå målet om nullutslepp frå offshoreflåten innan 2030.»

«Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å byggje ut landstraum og ladestraum i relevante fiskerihamner og hamner som ofte blir nytta av fiskeflåten. Utbygginga av landstraum må, der det er mogeleg, vareta også andre brukarar, som t.d andre fartøy, elbilar m.m.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti vil peke på det viktige potensialet som ligger i fleksibel sambruk av infrastruktur i havnene, som vil kunne gi kostnadseffektiv drift og god utnyttelse av tilgjengelig energi for flere næringer. Ladeanlegg for ferjer og annen kollektivtrafikk må kunne benyttes av flere brukere i havna, og tilskudd til etablering må medføre betingelser om dette. Eierskap må kunne overføres etter en tid, f.eks. når et transportselskap har fullført en anbudsperiode. Det må sikres en viss offentlig styring, og viktig infrastruktur må ikke privatiseres slik at det hindrer allmenn tilgang til ladeanlegg i havner og på parkeringsplasser. Det må også stilles krav om enkle og sikre betalingsløsninger for ladeanlegg.

Et annet eksempel på felles utnyttelse av grønn infrastruktur i havner og parkeringsanlegg er som en backup-funksjon for bedrifter og institusjoner når ordinær strømtilførsel svikter. Store elfartøy som ligger i havna, har kapasitet til å forsyne landsiden med strøm i et antall timer i krisetilfeller. Det samme kan en flåte med store elektriske kjøretøy gjøre. Dette er lite utprøvd enda, men blir en viktig ressurs å ha med i lokal kriseberedskap.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Venstre fremjar også følgjande framlegg:

«Stortinget ber regjeringa gå gjennom rundskrivet 'H-4/21 Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk fremdrift – forholdet til plan- og bygningsloven mv.; der formålet er å liste opp kva tiltak som er fritekne frå søknadsplikt, slik at dette blir klarare for kommunane. Ladeanlegg for fartøy og køyretøy må nemnast direkte som eit tiltak unnateke søknadsplikt i byggjesaksforskrifta (SAK 10), slik at ein sikrar lik tolking og bruk av regelverket i alle kommunar.»

Desse medlemene merkar seg at kommersielle aktørar opplever at kommunar har varierende kompetanse og kunnskap når det gjeld etablering av ladeinfrastruktur, leigeavtalar osv. på kommunal grunn, og at det vert brukt mykje tid på å avklare leigeforhold mellom kommunen og dei respektive aktørane. Desse medlemene merkar seg vidare at også statsråden i svarbrevet sitt vedgår at generell rettleiing om utleige av areal ikkje alltid vil kunne svare på konkrete problemstillingar som ein kommune står overfor. Vidare merkar desse medlemene seg at Nærings- og fiskeridepartementet har utarbeidd ein rettleiar som er tilgjengeleg på departementet sine nettsider, men at departementet er opent for å ta inn meir spesifikk rettleiing om utleige av areal i han ved framtidige oppdateringar. Dette omfattar også høve der ladeoperatørar inngår typisk leigeavtale, og der grunneigar blir kompensert økonomisk med fast leige eller som del av omsetning.

Desse medlemene merkar seg vidare at statsråden ikkje ser at det er naudsynt å stille krav om ladeanlegg for fartøy for bustads- og næringsbygg etablerte i strandsona, ettersom plan- og bygningslova ikkje set krav om etablering av båtplassar. Desse medlemene meiner at i den grad det vert lagt til rette for kaiareal langs slike bygg, vil det vere naturleg å sjå for seg at også små og større båtar vil nytte kaiarealet til landligge. På same måte som at bustader og næringsbygg legg til rette for lading av personbilar og næringstransport, vil tilsvarende bygg lokalisert ved sjøen, der det også vert etablert kaianlegg, på sikt få etterspørsel etter land- og ladestraum når person- og nyttetraffikk på sjøen etter kvart får krav om å vere utsleppsfri. Det er difor av interesse å få vurdert korleis eit krav om innføring av land- og ladestraum kan implementerast der det vert lagt til rette for kaianlegg i forbindelse med bustads- og næringsbygg i strandsona.

Desse medlemene merkar seg vidare at krav til elektriske anlegg ikkje er omfatta av plan- og bygningslova, men at kommunen har heimel i plan- og bygningslova for å stille krav om ladepunkt både i arealdelen av kommuneplanen og i reguleringsplanen for nye marinaer. Videre merkar desse medlemene seg at med basis i forbodet i Grunnlova § 97 mot å gje lover tilbakeverkande kraft er det ikkje høve til å stille krav om dette i eksisterande marinaer. Dette kan likevel gjerast dersom det vert søkt om endring av marinaen, f.eks. ved ombygging eller utviding.

Desse medlemene merkar seg at statsråden også legg vekt på at det er nokre praktiske omsyn som må på plass, som plassering av bilar på kaiarealet mv., men desse medlemene ser at dette også kan løysast med innovativ produktutvikling dersom det vert opna for å ta i bruk kapasiteten på straum og effekt som i dag er reservert for ferjer og hurtigbåtar. Desse medlemene understrekar at dei maritime farkostane har første-rett til lading når dei ligg til kai, men at tungtransporten kan nytte effekten når fartøya siglar.

Likevel ser desse medlemene at etablering av lade- og landstraum er eit nødvendig signal til den maritime næringa om å sikre at ein effektiv infrastruktur vil bli prioritert frå regjeringa si side. Det hastar difor med å få dette etablert der slike fartøy har sine naturlege hamner og landligge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at når det politiske flertallet arbeider for å flytte det meste av transportsektoren over på kraftnettet, må det også være et offentlig ansvar å sørge for tilstrekkelig ladeinfrastruktur, slik at bruk av transportmidler blir praktisk mulig i hele landet. Disse medlemmer mener det er uakseptabelt at det politisk gjøres vedtak om elektrifisering, mens det pålegges private aktører å sørge for etablering av ladeinfrastruktur.

Disse medlemmer mener det er grunn til å påpeke at alle elektrifiseringsprosjektene som ønskes gjennomført, innebærer en høy risiko, særlig for hus-

holdninger og næringsvirksomhet. Det er i flere sektorer umoden teknologi med svak brukervennlighet sammenliknet med konvensjonell teknologi. Disse medlemmer vil advare mot innføring av et politisk teknologimonopol. Disse medlemmer vil ha konkurranse mellom flere teknologier om å gi husholdninger og næringslivet de meste brukervennlige løsningene.

Disse medlemmer mener videre at det må være samsvar mellom kraftproduksjon og forbruk av strøm. Når stadig nye sektorer skal inn på strømmettet uten at produksjonen øker, innebærer det at landets tidligere fortrinn med lave kraftpriser vil bli tapt permanent. Disse medlemmer vil advare mot at det politisk besluttet ukritisk forbruksøkning uten samtidig å legge til rette for ny kraftproduksjon også på kort sikt.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ønsker å slå fast at transportsektoren står for om lag en tredjedel av alle klimagassutslippene i Norge, og disse skal halveres innen 2030. Vi trenger å få fart på det grønne skiftet med utslippskutt og avkarbonisering av Norge. Skal man få til dette, trengs det en radikal endring i alle deler av transportsektoren, også sjøfarten. Infrastruktur med ladeanlegg vil i denne sammenhengen bli svært viktig.

Disse medlemmer mener at utvikling av klimavennlig teknologi og innfasing av denne for å skape grønn omstilling i næringslivet krever samhandling i en grønn verdikjede. I likhet med forslagsstillerne mener disse medlemmer at kommunen som havnemyndighet skal regulere areal og godkjenne tiltak i havna. Her må det likevel presiseres at ladeanlegg må anses som et nødvendig teknisk anlegg på parkeringsplasser, i havner og i kaianlegg. Videre må det avklares hvordan infrastruktur for elektrifisering enkelt kan etableres i samarbeid med kommunene, uten omfattende saksbehandling i enkeltsaker. Uten forenkling av regelverk og saksbehandling for ladeanlegg og samtidig styrking av økonomiske incentiver som letter etableringsfasen, vil ikke omlegging til utslippsfri sjøtransport og landtransport kunne skje. Dermed går Norge glipp av en fremtidsrettet utvikling med lave klimautslipp og viktig innovasjon med grønn teknologi langs kysten.

Disse medlemmer vil derfor slå fast at juridiske spørsmål og formaliteter i plan- og byggesaksbehandling i kommunene må avklares raskt, og enklere rutiner må på plass. Dagens praksis er en barriere for å nå målene om 55 pst. utslippskutt innen 2030. Det er svært viktig at saksbehandling av godkjenning av ladeanlegg forenkles og bidrar til rask etablering av ladekapasitet med god lokal utnytting av energi og infrastruktur.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener grønn kompetanse må utvikles lokalt, ikke bare kjøpes fra store konsultentselskap.

De t t e m e d l e m mener at Kystverket, som har ansvar for farledstiltak, også bør få et tydeligere ansvar for å medvirke til tilrettelegging av nødvendig infrastruktur for utslippsfrie havner og farleder.

De t t e m e d l e m er bekymret for at det blir en for rask og sterk privatisering av grønn infrastruktur. Dette kan f.eks. motvirkes med krav om allmenn tilgjengelighet og/eller kommunal overtakelse etter en tid. Her kan det være naturlig å se nærmere på offentlig-privat samarbeid (OPS) for å få bygd kostbare anlegg også når kommunen har dårlig økonomi.

I tillegg mener de t t e m e d l e m at tilskudd til etablering av ladeanlegg og annen infrastruktur i havnene må styrkes og tilpasses det faktiske behovet. Nå er det stort press i en kritisk utbyggingsfase, og det er viktig at flere aktører kommer i gang, hvis klimamålene skal nås. Det ligger et stort potensial i samhandling og sambruk, og tilskudd må ikke baseres kun på antall kWh kapasitet på ladeanlegg. Like viktig er det at flere små strømbrukere har en jevn og balansert bruk av ladeanlegg ut fra kapasiteten i strømnettet for det aktuelle området.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa utarbeide retningslinjer som klargjer handlingsrommet kommunane har til å inngå leigeavtaler der kommunen er grunneigar, ved neste oppdatering av rettleiaren.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa vurdere om det bør stillast krav om at nye bustads- og næringsprosjekt som vert etablerte i strandsona, skal leggje til rette for landstraum og lading av elbåtar der det også vert etablert kaianlegg.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa greie ut høve til å stille krav om ladeinfrastruktur til nye marinaer over ein viss storleik, samt ombygging av eksisterande marinaer, slik at elektrisk ladeinfrastruktur vert gjort tilgjengeleg for eit visst minimum av el-fritidsbåtar.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å få bygd ut landstraum og annan infrastruktur som er

naudsynt for å nå målet om nullutslepp frå offshoreflåten innan 2030.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringa intensivere arbeidet med å byggje ut landstraum og ladestraum i relevante fiskerihavner og hamner som ofte blir nytta av fiskeflåten. Utbygginga av landstraum må, der det er mogeleg, vareta også andre brukarar, som t.d andre fartøy, elbilar m.m.

Forslag fra Høyre og Venstre:

Forslag 6

Stortinget ber regjeringa gå gjennom rundskrivet «H-4/21 Etablering av ladepunkter og ladestasjoner for elektrisk drevne kjøretøy (elbiler) og fartøy med batterielektrisk fremdrift – forholdet til plan- og bygningsloven mv.», der formålet er å liste opp kva tiltak som er fri-tekne frå søknadsplikt, slik at dette blir klarare for kommunane. Ladeanlegg for fartøy og køyretøy må nemnast direkte som eit tiltak unnateke søknadsplikt i byggesaksforskrifta (SAK 10), slik at ein sikrar lik tolking og bruk av regelverket i alle kommunar.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

K o m i t e e n har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringa sette i gang eit arbeid der ein vurderer korleis og på kva måte infrastruktur på land for etablerte elektriske ferjer eller andre maritime fartøy kan gjerast tilgjengeleg for annan sjø- og landtransport, gjerne gjennom kommersielle lade- og landstraumaktørar.

II

Stortinget ber regjeringa sikre at det for komande offentlege anbod for kommersielle ferjer og hurtigbåtar blir vurdert korleis el-infrastrukturen kan tilgjengeleggjerast for andre brukarar, og stille krav om dette i dei komande anboda.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. november 2023

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Jone Blikra

ordfører



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Fiskeri- og havministeren

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
23/3066-7

Dato
10. mai 2023

Dokument 8:229 S (2022-2023) om utvidet bruk av maritim ladeinfrastruktur

Innledning

Jeg viser til brev av 28. april 2023 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, der det bes om Nærings- og fiskeridepartementets vurdering av Dokument 8:229 S (2022-2023) med representantforslag fra Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Olve Grotle, Alfred Jens Bjørlo, Mathilde Tybring-Gjedde, Svein Harberg og Kjell Ingolf Ropstad om utvidet bruk av maritim ladeinfrastruktur.

Forslagene 1, 3 og 4 sorterer under Kommunal- og distriktsdepartementet, forslagene 5 og 6 sorterer under Samferdselsdepartementet mens Klima- og miljødepartementet har saksansvar for forslagene 7 og 8. Jeg har derfor innhentet vurderinger fra kommunal- og distriktsministeren, samferdselsministeren og klima- og miljøministeren.

Vurdering av forslag 1

Kommunal- og distriktsministeren har vurdert forslag 1, og uttaler at han vil vurdere behovet for å tydeliggjøre unntak fra søknadsplikt for etablering av mindre ladestasjoner til fartøy og kjøretøy. I den forbindelse vil Kommunal- og distriktsdepartementet også i etterkant gå gjennom rundskrivet for å klargjøre hvilke tiltak som er fritatt for søknadsplikt, slik at det blir klarere for kommunene.

Kommunal- og distriktsministeren peker imidlertid på at et generelt unntak fra søknadsplikt for etablering av ladestasjoner for fartøy og kjøretøy, uavhengig av størrelse, utløser behov

for andre og mer omfattende vurderinger. Dette gjelder særlig konstruksjonssikkerhet og brannsikkerhet, og vil kreve omlegging av det ordinære søknads- og ansvarssystemet i plan- og bygningsloven.

Vurdering av forslag 2

Som grunneier står kommunene i utgangspunktet fritt til å disponere egne eiendommer slik de ser det formålstjenlig, men bruken kan ikke være i strid med arealformål eller bestemmelser i arealplan. I dette ligger også råderett til å inngå privatrettslige avtaler om utleie av eiendom. Representantforslaget har i liten grad konkretisert hva som er utfordringene og hvilke uklarheter som foreligger når det gjelder kommunenes handlingsrom til å inngå leieavtaler som grunneier. Det er dermed uklart for meg hva representantene sikter til når de etterlyser retningslinjer, og hva slike retningslinjer skal klargjøre. Under alle omstendigheter må hensynet til det kommunale selvstyret tillegges vekt i eventuelle diskusjoner om behovet for å legge føringer for utleie av kommunal grunn.

Vurdering av forslag 3

Kommunal- og distriktsministeren har vurdert forslag 3, og viser til at det i dag er krav i byggt teknisk forskrift om at parkeringsplasser i forbindelse med nybygg og hovedombygging skal være klargjort for ladeanlegg til elbil. Dette gjelder imidlertid kun der det er stilt krav om parkering i eller i medhold av plan- og bygningsloven. Forskriftskravet om å legge til rette for ladeinfrastruktur er derfor ikke overførbart til elbåt, da det ikke er krav i plan- og bygningsloven om å etablere båtplasser.

Vurdering av forslag 4

Kommunal- og distriktsministeren har vurdert forslag 4. I vurderingen pekes det på at krav til elektriske anlegg ikke er omfattet av plan- og bygningsloven, men at kommunen i dag har hjemmel i plan- og bygningsloven for å stille krav om ladepunkter både i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplan for nye marinaer. På grunn av forbudet i Grunnloven § 97 mot å gi lover tilbakevirkende kraft, er det ikke adgang til å stille krav til etablering av ladepunkter i eksisterende marinaer. For eksisterende marinaer kan det derfor bare stilles krav til ladepunkter dersom det søkes om endring av marinaen, f.eks. ved ombygging eller utvidelse.

Kommunal- og distriktsdepartementet ser på denne bakgrunn ikke behov for lovendringer i plandelen av loven for å imøtekomme representantenes forslag. Som omtalt i merknaden til forslag nummer tre er dagens krav til ladeklare parkeringsplasser ved nybygg i byggt teknisk forskrift ikke overførbart til båtplasser.

Vurdering av forslag 5 og 6

Samferdselsministeren har følgende vurdering av forslagene 5 og 6:

«Regjeringen er enig i at det i noen tilfeller trolig er hensiktsmessig at ladeinfrastruktur som i utgangspunktet er reservert en eller et fåtall brukere gjøres tilgjengelig for flere.

Når det gjelder lading av personbiler har imidlertid utviklingen av et kommersielt hurtigladedetilbud langs veinettet gått svært raskt, og antallet hurtigladedepunkter har vokst enda raskere enn antallet elbiler. Hurtigladedetilbudet har med andre ord blitt stadig bedre, og behovet for å tilrettelegge for offentlig lading på reserverte ladepunkter har vært – og er fremdeles – begrenset.

Når det gjelder tyngre kjøretøy er antallet elektriske lastebiler fremdeles lavt, og de som finnes baserer seg foreløpig på lading ved depot. Statens vegvesen samarbeider dessuten med Nye Veier og Enova om å etablere et første ladetilbud til tungtransporten langs riksveinettet. Heller ikke i dette markedssegmentet har deling av ladeinfrastruktur vært et stort tema foreløpig. Dette er imidlertid i ferd med å endres, og regjeringen støtter forslaget om å sette i gang et arbeid for å vurdere hvordan infrastruktur for ferjer og andre fartøy kan gjøres tilgjengelig for flere brukere, jf. forslag 5.

Et eventuelt krav om at el-infrastrukturen for ferjer og hurtigbåter skal gjøres tilgjengelig for andre brukere ifm. offentlige anbud, bør imidlertid også vurderes nærmere før det eventuelt innarbeides, jf. forslag 6. Det gjelder bl.a. en del praktiske hensyn, f.eks. krever tungtransporten svært mye plass, og det gjelder økonomiske forhold, bl.a. eventuelle merkostnader og finansieringen av disse. Etter regjeringens oppfatning er det naturlig å utrede fordeler og ulemper ved et eventuelt krav ved offentlige anbud (forslag 6) som en del av arbeidet med å vurdere tilgjengeliggjøringen av ladeinfrastruktur for el-fartøy for flere brukere (forslag 5).»

Vurdering av forslag 7 og 8

Klima- og miljøministeren har følgende vurdering av forslagene 7 og 8:

«Regjeringen ønsker å halvere utslippene fra skipsfarten innen 2030. I Hurdalsplattformen varslet regjeringen at vi vil stille krav til lavutslippsløsninger fra 2025 og nullutslipp fra 2030 til offshore supply skip. Regjeringen har bedt Sjøfartsdirektoratet utrede hvordan slike lav- og nullutslippskrav til offshoreflåten kan utformes og innrettes.

For å nå halveringsambisjonen for skipsfart er landstrøm en viktig brikke, ikke minst etter hvert som stadig flere skip får batterier. Landstrøm bidrar dessuten til bedre lokal luftkvalitet. Siden 2016 har Enova støttet etablering av over 120 landstrømanlegg i en lang rekke norske havner med til sammen nesten 1 mrd. kroner. Støtten har bidratt til etablering av landstrøm til en rekke skipssegmenter, inkludert cruise, fiskeri, havbruk og offshore. I tillegg støtter Enova tilpasning av skip slik at de kan ta i bruk landstrøm. Dette bidrar til å øke bruken av etablerte anlegg, som er viktig for å få utslippsreduksjoner. Økt brukstid gjør dessuten at anlegg i større grad blir lønnsomme også uten statlig støtte, noe som er avgjørende for raskest mulig optak av landstrøm.

Samtidig er det viktig å se på flere grep enn landstrøm for å redusere utslippene fra skipsfarten. Regjeringen jobber for øyeblikket med oppfølgingen av anmodningsvedtak nr. 831 (2020–2021), hvor Stortinget ber regjeringen om å legge frem en nasjonal plan for å

gjøre land- og ladestrøm, hydrogen, ammoniakk og andre grønne drivstoff tilgjengelig, jf. Innst. 338 S (2020–2021).»

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Bjørnar Selnes Skjæran".

Bjørnar Selnes Skjæran

Kopi:

Klima- og miljødepartementet

Kommunal- og distriktsdepartementet

Samferdselsdepartementet



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Fiskeri- og havministeren

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

Deres ref

Vår ref

Dato

23/3066-17

19.september 2023

Dokument 8:229 S (2022-2023) om utvida bruk av maritim ladeinfrastruktur

Innledning

Jeg viser til brev datert 31. juli 2023 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, vedrørende komiteens behandling av dokument 8:229 S (2022-2023) om utvidet bruk av maritim infrastruktur. Med referanse til forslag 2 i representantforslaget, og statsrådens tilbakemelding på dette, har komitéen kommet med følgende tilleggsspørsmål:

«Vil Statsråden ta initiativ til å utarbeide et rundskriv/retningslinjer som presiserer kommuners handlingsrom ved utleie av egen grunn for å etablere ladeinfrastruktur, både i forbindelse med kaifronter og landareal?»

Vurdering

Utleie av kommunal eiendom, inkludert utleie av kommunens eget areal til en ladeaktør, vil generelt ikke innebære en anskaffelse etter anskaffelsesregelverket. Kommunen bruker ikke offentlige midler til å anskaffe en vare eller tjeneste, men leier ut eiendom. I lys av dette anses det ikke relevant å utarbeide anskaffelsesrettslige retningslinjer om slik utleie.

Spørsmålet fra komiteens medlemmer fra Høyre nevner også forholdet til konsesjonskontraktforskriften. En konsesjonskontrakt er definert som en «kontrakt som gjelder tjenester eller bygge- og anleggsarbeider, der vederlaget består enten utelukkende av retten til å utnytte tjenestene eller bygge- og anleggsarbeidene eller en slik rett sammen med betaling.» Dersom en kommune skulle organisere leie av areal til en ladeaktør som en konsesjonskontrakt, eller er usikker på om den konkrete organiseringen faller inn under konsesjonskontraktforskriften, kan kommune søke veiledning fra Direktoratet for forvaltning

og økonomistyring (DFØ), som er statens fagorgan for anskaffelser i offentlig sektor. Kommunene kan finne veiledning fra DFØ på anskaffelser.no, og DFØ har også en egen sparretelefon.

Når det gjelder regelverket om offentlig støtte, kan utleie av offentlig eiendom til underpris være en økonomisk fordel som kan være i strid med EØS-avtalen hvis de øvrige vilkårene også er oppfylt. Det er derfor viktig at kommunene sørger for å ta markedspris for utleie av arealet. For øvrig vil de støtterettslige problemstillingene være avhengig av de konkrete omstendighetene, f.eks. om utleie av arealet eller bruken av ladeinfrastrukturen har tilknytning til en kontrakt om utførelse av tjenester av allmenn økonomisk betydning (typisk offentlig fergetransport). Det er dermed ikke gitt at en generell veiledning om utleie av areal vil kunne svare ut de konkrete problemstillingene som en kommune kan stå overfor.

Nærings- og fiskeridepartementet har utarbeidet en veileder som er tilgjengelig på departementets hjemmesider. Ved fremtidige oppdateringer i veilederen vil vi vurdere om det er grunn til å ta inn mer spesifikk veiledning om utleie av areal, herunder til bruk for ladestasjoner.

Med hilsen



Bjørnar Selnes Skjæran

Kopi

Komitesekretær Anne Berit Stavseth

