



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 hurtigladetilbud langs veinettet gått svært raskt, og antallet hurtigladepunkter har vokst enda raskere enn antallet elbiler. Hurtigladetilbudet 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](http://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