

Høring fra Klima- og miljødepartementet 2019

Energigass Norge er svært positiv til at Norge endelig tar inn EU-direktivet om infrastruktur for alternative drivstoff i norsk regelverk, men vi er veldig kritiske til måten dette skjer på.

Ved å kun ta inn de tekniske kravene i lov og forskrift, og lage en handlingsplan for selve utbyggingen som ikke skal behandles av Stortinget, har ikke Norge forpliktet seg på noe som helst av det som direktivet har som mål: *å fremme en bred utvikling av markedet for alternative drivstoff for å kunne redusere avhengigheten av olje og begrense de miljømessige konsekvensene av transport.*

Handlingsplanen vil kun tjene som regjeringens intensjonserklæring, og får ikke politisk forankring i verken regjeringsplattform, statsbudsjett eller noe annet dokument behandlet av Stortinget. Grunnen til at dette skjer, er trolig at det koster mye penger å bygge ut alternative infrastrukturer, og at EU-direktivet stiller få konkrete krav.

Energigass Norge krever derfor at handlingsplanen blir behandlet av Stortinget og at den tas inn som en del av arbeidet med Nasjonal Transportplan.

Bruk av gass som drivstoff

Energigass Norge erkjenner at for personbiler er elektrisitet enerådende som alternativt drivstoff til bensin og diesel i Norge. Man har forsøkt med utbygging av fyllestasjoner for hydrogen, men siden både bilene og drivstoffet koster mer enn elektriske biler og elektrisitet, er det kun 150 hydrogendrevne personbiler her i landet. Tidligere har en også forsøkt med naturgass og biogass, men heller ikke dette lykkes. Energigass Norge tror derfor det ikke er mulig verken praktisk eller økonomisk med noen annen løsning enn å fortsette den politikken en har begynt på; å bygge ut en ladeinfrastruktur for elektriske personbiler.

For busser, tunge kjøretøy og skip er situasjonen annerledes.

Også her ser vi en økende bruk av elektrisitet, men det finnes kun helelektriske skip, busser og lastebiler på kortere og faste strekninger. For lange ruter er det hydrider løsninger som gjelder. For vogntog med totalvekt inntil 50 tonn, vil det ikke være mulig med fullelektriske kjøretøy siden en da må frakte med seg flere tonn batteri og ha tilgang på svært stor ladekapasitet. Kjøretøyene vil også bli svært kostbare.

Det samme gjelder skip. For større skip er det kun mulig å installere batteridrift for noen timers drift, og det selv med nye batterityper. Dermed må en vurdere alternative løsninger.

Energigass Norge mener at ulike typer energigass er et svært godt alternativ til bruk av diesel. Dette er bevist allerede for både skip, busser og tunge kjøretøy. Derfor mener vi også at bruk av energigass må bli en viktig del av regjeringens handlingsplan for alternative drivstoff. Vi tillater oss derfor å legge ved høringsuttalelsen Norsk Energigassforening sendte inn i 2013. (foreningen skiftet navn til Energigass Norge i 2014).

Vi kommer tilbake med en mer utførlig beskrivelse når utkastet til plan for utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff foreligger.

Innspill til forskrift

1. Standarder for CNG og LNG til kjøretøy og skip

Det finnes også standarder for utstyr for bunkring av flytende metan (naturgass og biogass) på skip og tyngre kjøretøy, men siden EU-direktivet ikke beskriver disse, mener vi at det heller ikke er nødvendig å sette disse som krav i den norske forskriften. Siden det ikke produseres slikt utstyr i Norge, vil en uansett følge de internasjonale kravene.

Når det gjelder fyllestasjoner for trykksatt metan (naturgass og biogass) henviser direktivet til standarden som også er i bruk i Norge.

2. Informasjon på NOBIL.no

NOBIL.no er i dag drevet som et samarbeid mellom Norsk Elbilforening og Enova, og er et nettsted for informasjon om ladepunkter for elbiler. Skal nettstedet informere om hele tilbudet av alternative drivstoff, må nettstedet utvides til det.

3. Informasjon om pris

EU-direktivet er svært opptatt av at det skal informeres om pris for drivstoffet, og at dette skal gjøres som en sammenligning av kjøring i en strekning 100 kilometer med sammenlignbare kjøretøy. Dette mener vi er en svært forvirrende løsning siden det er vanskelig å finne biltyper som er direkte sammenlignbare, og at energibruken varierer svært mye avhengig av føreforhold, vei og kjøremønster. Det bør derfor holde at det opplyses om pris per måleenhet, samt pris for den samme energiformen omregnet til kilowattimer (kWh).