



Samferdselsdepartementet

Høringsnotat

6. februar 2023.

Forslag til endring av lov om infrastruktur alternativt drivstoff og

Forslag til forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektisk drevet kjøretøy

1. Hovedinnholdet i høringsnotatet

1.1 Innledning

Dette høringsnotatet er en oppfølging og konkretisering av den nasjonale ladestrategien som regjeringen presenterte 8. desember 2022. Ladestrategien konkretiserer hva regjeringen vil gjøre for å videreutvikle den nasjonale ladeinfrastrukturen for elektriske kjøretøy.

Et av tiltakene som nevnes for å bedre brukerløsninger er å «*sende på høring et forslag om å stille krav om kortbetaling og/eller kontaktløs betaling (NFC) ved alle nye ladepunkter over 50 kW fra 2023, og at det vil bli satt en frist for ettermontering ved eksisterende ladepunkter*».

Departementet foreslår at det tas inn en ny bestemmelse i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff som gir departementet kompetanse til i forskrift å fastsette nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Ved at departementet kan gi nærmere regler om betalingsløsninger i forskrift, og ikke eksplisitt nevner betalingsterminal, gis den nødvendige fleksibiliteten for å kunne ta inn nye forhold innenfor et teknologifelt hvor endringer skjer kontinuerlig, og som derved kan tas inn ved endring av forskrift.

Høringsnotatet inneholder både forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og forslag til forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy, men hovedvekten, herunder de økonomiske konsekvensene, er beskrevet under lovforslaget.

Notat drøfter ikke nærmere spørsmålet om ettermontering av kortbetaling og/eller kontaktløs betaling ved eksisterende ladepunkter. Dette vil bli gjenstand for en egen prosess ved forslag til endring av prisopplysningsforskriften. Her vil både innretning og frist for ettermontering fremgå.

Det kan i denne sammenheng også nevnes Stortingets vedtak ved behandlingen av Innst S nr. 151 (2022-2023) hvor «Stortinget ber regjeringen stille krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025.».

Denne oppfølgingen må også ses i sammenheng med at EU-Kommisjonen har foreslått at ladepunkt med effektuttak over 50 kW skal ha betalingsterminal fra 2027. Endelig vedtak i EU vil trolig foreligge første halvår 2023. Dersom EU fatter vedtak om krav til betalingsterminal fra 2027 må dette også gjennomføres i Norge etter at den vedtatte forordningen er tatt inn i EØS-avtalen.

Det foreligger altså både et anmodningsvedtak fra Stortinget og nytt regelverk fra EU om krav til betalingsterminal for eksisterende ladepunkt.

2. Bakgrunn for lovforslaget

2.1 Innledning

Flere aktører bygger i dag ut, og tilbyr lading mot betaling i Norge. Betalingsløsningene varierer imidlertid mellom aktørene. De fleste ladeoperatørene benytter SMS-betaling, mobilapplikasjoner/apper, QR-kode med lenke til app/nettside, RFID-brikker koblet mot bruker i ladetjeneste/app eller direkte tilkobling med elbilen. Det er kun et fåtall av ladestasjonene som benytter kortbetaling. Ifølge Transportøkonomisk institutt må elbilbrukerne forholde seg til 20 ulike aktører, 20–30 apper og 13 betalingssystemer for å få tilgang til all ladeinfrastruktur i Norge.

Elbil foreningens spørreundersøkelse viser at et stort flertall ønsker å kunne betale med bankkort ved lading av elbil. Likevel er det kun en operatør som tilbyr denne betalingsmåten. Årsaken til dette kan være at kortbetaling medfører høyere driftskostnader for ladeoperatørene og at bruk av en applikasjon kan sikre kundelojalitet gjennom fordelsprogrammer eller abonnementer som gir insentiver til å lage unike betalingsløsninger. Videre er det heller ikke uvanlig at det inngås avtaler om fordelaktig prising av ladetjenesten mellom bilforhandler og operatør av ladepunkt, som så legges inn som del av avtalen ved kjøp av bil.

Departementet mener at årsaken til at operatørene i dag ikke tilbyr kortbetaling kan være at en app., er en enkel løsning for ladeoperatøren, oppleves som mer fremtidsrettet enn bankkort og at driftskostnadene ved transaksjonen er lavere med en app. enn med bankkort.

På den ene siden kan betalingsløsninger med lave driftskostnader, som f.eks. en app., bidra til å heve ladeoperatørenes marginer og/eller videreføres i form av lavere priser for forbrukerne. Økte marginer for ladeoperatørene vil motivere til å bygge ut ladetilbudet for forbrukerne og føre til økt konkurranse mellom operatørene. På den annen side kan kundelojalitet før til mindre konkurranse og noe høyere pris for lading av elbil.

Ulike fordelsprogrammer kan også bidra til at forbrukerne unngår å bytte mellom ladeoperatører og slik sett låses til en operatør og svekke priskonkurransen mellom operatørene. Andre og enklere betalingsløsninger kan derfor være positivt for forbrukerne.

Tiltaket kan føre til økte kostnader for operatørene, det vil føre til høyere pris for forbrukerne og/eller lavere profitt for operatørene. Om tiltaket faktisk vil føre til en høyere pris for forbrukerne er avhengig av om hvor stor reel konkurranse det er mellom ladeoperatørene i dagens marked, hvor app er den dominerende løsningen, og om konkurransen vil endres i favør av forbrukerne når de kan velge fritt mellom alle ladeoperatører. Generelt vil priskonkurransen øke når flere tilbydere kan levere den samme varen/tjenesten.

Muligheten for enkel betaling ved lading av elektriske kjøretøy er en viktig faktor for at brukerne av elbiler skal oppnå en samme mobilitet som i dag finnes for brukere av elbiler med konvensjonell motor, hvor tilgang til drivstoff i de aller fleste tilfeller foregår i et marked preget av konkurranse, og hvor tilgangen til en energistasjon ikke utgjør en barriere for bruken.

Gjennom tilgang til betaling med vanlige betalingskort på offentlig tilgjengelig ladepunkter vil brukere av elektrisk kjøretøy bli gitt en reell tilgang til flere ladepunkter, siden brukerne ikke i samme grad vil være bundet til å bruke bestemte operatører av ladepunkter. Elbiler får dermed en høyere verdi for bilens bruker fordi det er enkel tilgang til et omfattende nettverk av offentlig tilgjengelige ladepunkter. Samtidig tilgang til et bredere nettverk av offentlig tilgjengelige ladepunkter vil kunne bidra til flere bilister i fremtiden anskaffer et elektrisk kjøretøy.

Departementet mener her at ev. noe økte kostnaden for bedrifter og forbrukere, som nevnt ovenfor, oppveies av at forbrukerne får en betalingsløsning som oppleves som like enkelt som å fylle drivstoff på et kjøretøy med en konvensjonell motor.

Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunn foreslå at det for nye ladepunkter stilles krav om at brukeren enkelt skal kunne betale med betalingsinstrumenter som brukes i stor grad, og spesielt elektroniske betalinger via terminaler og enheter som brukes til betalingstjenester, inkludert i det minste ved betalingsterminaler som kan lese bankkort eller andre enheter som aktiveres via betalingsterminaler, med eller uten kontaktløs funksjon.

En betalingskortleser vil typisk være en kortleser som kan lese vanlige norske bankkort eller internasjonale betalingskort med eller uten kontaktløs funksjon. Bankterminalen må være en fysisk enhet og kan f.eks. ikke være en internettbasert løsning hvor bruker betaler for lading ved å sende inn kortinformasjon via digitale portaler på Internett som f.eks. Vipps.

2.2 Nærmere om lovforslaget

Nåværende lov har en egen bestemmelse i § 2 om betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy. Denne bestemmelsen regulerer ikke hvordan selve betalingsoppgjøret skal kunne foregå, kun at prisen for lading ikke skal være diskriminerende og at det skal være mulig å lade uten at det må inngås avtale med operatør.

Bestemmelsen foreslås endret slik at departementet gis kompetanse til ved forskrift å gi nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elbil. For at kortbetaling ved lading skal kunne etableres så raskt som praktisk mulig, vil forskriften i første omgang kun gjelde for nye ladepunkt som etableres, dvs. etter at loven har trådt i kraft.

Ved at departementet kan gi nærmere regler om betalingsløsninger i forskrift, og ikke eksplisitt nevner betalingsterminal i loven, gis den nødvendige fleksibiliteten for å kunne ta inn nye forhold innenfor et teknologifelt hvor endringer skjer kontinuerlig, og som derved kan tas inn ved endring av forskrift.

Lovforslaget avgrenses til kun å gjelde den tekniske løsningen for betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy. Dette innebære at betaling med kontanter for lading av elbil ikke tas opp her da dette omtales generelt i et høringsnotat fra Justis- og beredskapsdepartementet. «Styrking av forbrukeres rett til å betale med kontanter – endringer i finansavtalelovens regler om betalingsoppgjør»

Endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

Et bankkort er en form for betalingsmiddel eller et betalingsinstrument. Det finnes imidlertid også andre former for betalingsinstrumenter. Det kan for eksempel være en mobiltelefon eller en smartklokke, hvor betalinger kan gjøres. Iht. forslaget er det krav om at betaling kun skal skje hos betalingsterminaler med eller uten kontaktløs funksjon. Dermed vil det ikke være tilstrekkelig hvis operatøren av ladepunktet, f.eks. tilbyr kun betaling via MobilePay, Apple Pay, andre former for Wallets, som Google Wallet, eller andre nye smarte løsninger som Vipps. Operatøren vil imidlertid på frivillig basis kunne tilby betaling via slike løsninger, men det vil ikke frita operatøren fra forpliktelsen til å godta betaling via betalingsterminaler.

2.3 Alternativ til krav om betalingsterminal

Et av formålene med krav om betalingsterminal på ladepunkt er at det skal være enkelt å betale for lading av elbil. Nåværende betalingsløsning, som i stor grad skjer ved bruk av app, forutsetter at det tegnes avtale med driftsoperatøren. Hvis mange opplever det som upraktisk og vanskelig å lade bilen, kan det dempe etterspørsel etter elbiler og være til hinder for å nå målet om at alle nye personbiler skal være nullutslippsbiler i 2025. I tillegg til å måtte forholde seg til mange ulike løsninger, kan den opplevde ulempen ved betalingsløsning med app øke risikoen for at forbrukerne unngår å bytte mellom ladeoperatører. Slike innelåsningsmekanismer kan svekke priskonkurransen mellom operatørene

Ved at det innføres krav om at det skal være mulig å betale med bankkort på en betalingsterminal vil brukere av elektriske kjøretøy enkelt kunne betale, uten at det er nødvendig å inngå en avtale med operatøren av ladepunktet. Et mulig alternativ til kravet om betalingsterminal kan være å pålegge ladeselskapene å åpne for tredjepartstilgang, slik at én app kan gi forbrukerne tilgang til all offentlig lading. Dette omtales som e-roaming.

Begrepet roaming er kjent fra mobiltelefoni, der det betegner bruk av telefonen i et annet mobilnett enn der man har et kundeforhold. E-roaming er den tilsvarende løsningen i elbil-lademarkedet, der man med ett kundeforhold kan lade hos andre operatører uten å måtte være registrert som bruker. For brukerne ville full adgang til e-roaming innebære et betydelig framskritt sammenliknet med dagens mangfold av prismodeller, betalingsløsninger og kundeforhold.

E-roaming krever at ladeoperatørene – via en tredjepart – åpner sitt ladetilbud for brukere som er registret hos andre ladeoperatører, uten å kreve at brukeren registrere seg på nytt. Dette forutsetter avtaler mellom aktørene, felles tekniske spesifikasjoner for ladeinfrastrukturen og felles standardiserte kommunikasjonsprotokoller. Det er ingenting i veien for at avtaler om e-roaming kan inngås i dag. Lading ved hjelp av Elbilforeningens ladebrikke eller app (Ladeklubben) gir f.eks. medlemmene tilgang til ladetilbudet fra fire ulike ladeoperatører i Norge (Recharge, Kople, Ionity og Powered by E.ON Drive & Clever), pluss deler av ladetilbudet i Europa, uten at brukeren trenger å registrere betalingsopplysninger hos andre enn Elbilforeningen. E-roaming kan derved bidra til at innelåsningsmekanismen begrenses.

I forslag til revisjon av direktivet for infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR) ønsker EU-kommisjonen å stille tekniske krav til nye, offentlig tilgjengelige ladepunkter som muliggjør e-

Endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

roaming. Kommisjonen drøfter også om bør stilles krav om å tilby e-roaming, men konkluderer med at dette ikke skal gjøres nå, både fordi det i dag ikke er noen hindringer i veien for at slike avtaler kan inngås, og fordi den mener et krav vil legge for store begrensninger på aktørenes kontraktsfrihet.

Forhandlingene om ny forordning er ennå ikke avsluttet. Regjeringen vil fortløpende se de nasjonale kravene til e-roaming i sammenheng med EUs forordning. Det vil derved være opp til den enkelte ladeoperatør å inngå slike avtaler ettersom e-roaming foreløpig ikke vil bli lov- eller forskriftsregulert:

Det foreligger foreløpig ikke estimater for kostnader for avtaler mellom aktørene som forutsetter felles tekniske spesifikasjoner for ladeinfrastrukturen og felles standardiserte kommunikasjonsprotokoller.

3. Gjeldende rett

Det er i dag ingen regulering i lov eller forskrift som pålegger operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter hvordan betalingsoppgjør for lading av elbil skal gjennomføres. Derimot er markedet preget av en rekke applikasjoner som knytter den enkelte bruker nært opp til den enkelte virksomhet som tilbyr lading. Enkelte operatører tilbyr også betaling for lading ved bruk av tekstmeldinger (SMS), Vipps eller bruk av et kort, men det er bare noen få som tilbyr betaling ved bruk av vanlig norsk bankkort.

3.1 Betalingsoppgjør og avtaler i andre lover

3.1.1 Lov om finansavtaler og finansoppdrag (finansavtaleloven)

Bestemmelsene om betalingsoppgjør finnes i kap. VI § 38 i gjeldende finansavtalelov (lov 25. juni 1999 nr. 46) som er videreført i § 2-1 i den nye finansavtaleloven (lov 18. desember 2020 nr. 146), men som foreløpig ikke er satt i kraft.

Verken gjeldende finansavtalelov eller den foreslåtte endringen i finansavtaleloven § 2-1 i lov 18. desember 2020 nr. 146 om finansavtaler, som bl.a. har nærmere bestemmelser om retten til å betale med kontanter, anses ikke å være aktuelle som hjemmelsgrunnlag for forskrift om betalingsløsning for lading av elektrisk drevne kjøretøy.

3.1.2 Avtaleloven

Lov om avslutning av avtaler, om fullmakt og om ugyldige viljeserklæringer (lov 31. mai 1918 nr. 4) har følgende bestemmelse om forbrukeravtaler i

«§ 38 a. Virkeområde

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder for avtaler som inngås mellom en næringsdrivende og en forbruker, med mindre annet følger av lov eller av bestemmelser gitt i medhold av lov.

Bestemmelsene kan ikke ved avtale fravikes til ugunst for en forbruker.

Med forbruker menes en fysisk person som ikke hovedsakelig handler som ledd i næringsvirksomhet. Med næringsdrivende menes en fysisk eller juridisk person som handler, herunder ved fullmektig, som ledd i næringsvirksomhet.»

Avtaleloven gjelder generelt for avtaler og en egen bestemmelse regulerer avtaler som inngås mellom en næringsdrivende og en forbruker. Hensikten med lovforslaget om betalingsløsninger er nettopp å gjøre det mulig for forbrukerne å lade elbilen uten å måtte inngå en avtale med operatøren, såkalt ad-hoc lading.

4. Forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff gjennomfører i all hovedsak direktiv (EU) 2014/94 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff. Loven trådte i kraft 1. juli 2020, uten tillegg av bestemmelser for å ivareta spesielle norske forhold.

I direktivets artikkel 2. nr. 7 nevnes betaling som et av flere vilkår som ikke må utformes slik at den begrenser tilgangen til ladepunktet.

«offentlig tilgjengelig ladepunkt eller fyllestasjon» et ladepunkt eller en fyllestasjon til forsyning av et alternativt drivstoff, som brukerne har ikke-diskriminerende tilgang til i hele Unionen. Ikke-diskriminerende tilgang kan omfatte ulike vilkår for godkjenning, bruk og betaling.

Iht. direktivets artikkel 4 nr. 9 skal brukerne gis mulighet på ad-hoc basis, som til dels også kan knyttes til betaling for lading.

Alle offentlig tilgjengelige ladepunkter skal også gi brukere av elektriske kjøretøyer mulighet til å lade på ad hoc-basis uten å måtte inngå en avtale med den berørte elektrisitetsleverandøren eller driftsansvarlig

Disse artiklene er tatt inn i § 2 *Betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy* i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Direktivet gir ingen nærmere anvisning på hvordan disse artiklene skal forstås ved den nasjonale gjennomføringen. Departementet mener at lovens nåværende § 2 ikke er egnet til å regulere betalingsløsninger for lading av elbil. Dessuten inneholder den ikke en forskriftshjemmel som er nødvendig for en nærmere presisering av reglene for betaling med enheter som aktiveres ved en betalingsterminal. Departementet foreslår derfor at loven § 2 endres ved å ta inn en forskriftshjemmel om betalingsløsninger.

Endring av loven § 2

Loven har en egen bestemmelse i § 2 om betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy. Bestemmelsen har følgende ordlyd.

«Betaling for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende. Slike ladepunkter

skal gi brukere av elektriske kjøretøy adgang til å lade uten å måtte inngå en avtale med den driftsansvarlige.»

Denne bestemmelsen regulerer altså ikke hvordan selve betalingsoppgjøret skal kunne foregå, kun at prisen for lading ikke skal være diskriminerende og at det skal være mulig å lade uten at det må inngås avtale med operatør.

Bestemmelsen foreslås endret slik at departementet gis kompetanse til ved forskrift å gi nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elbil. For at kortbetaling ved lading skal kunne etableres så raskt som praktisk mulig vil forskriften i første omgang kun gjelde for nye ladepunkt som etableres, dvs. etter at loven har trådt i kraft. Videre vil forskriftens virkeområde være ladepunkt med effektuttak på 50 kW eller høyere. Loven har likevel en generell formulering for at forskriften senere skal kunne endres for å kunne stille krav om betalingsterminal på eksisterende ladepunkt/ladestasjoner. Denne endringen vil på vanlig måte bli gjenstand for alminnelig høring.

Ved at departementet kan gi nærmere regler om betalingsløsninger i forskrift, og ikke eksplisitt nevner betalingsterminal, gis den nødvendige fleksibiliteten for å kunne ta inn nye forhold innenfor et teknologifelt hvor endringer skjer kontinuerlig, og som derved kan tas inn ved endring av forskrift.

Departementet foreslår også at nåværende siste del av § 3, «om krav til informasjon på anlegg for alternativt drivstoff, på kjøretøy og hos bilforhandlere» legges til nytt § 2 bokstav b. Begrunnelsen for denne bestemmelsen er artikkel 7 nr. 1 og 3 i direktiv (EU) 2014/94 hvor det fremgår at energisituasjoner skal viser prisen på ulike drivstoff, men kun til informasjonsformål. Videre skal prisene være nasjonale gjennomsnittspriser for foregående kvartal, jf. forskrift om prissammenlikning på drivstoff og elektrisitet på energistasjoner som trådte i kraft 1.1.2023.

Denne bestemmelsen regulerer vil altså ikke hvilken informasjon, herunder aktuell pris, som skal gis til forbrukerne ved lading av elbil. Dette vil bli gjenstand for en egen prosess ved forslag til endring av prisopplysningsforskriften.

Se forøvrig også omtale av forslag til endring av § 3 nedenfor.

Ny § 2 får da følgende ordlyd:

§ 2. Forskrift om betalingsløsning og brukerinformasjon

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om

- a. betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevne kjøretøy,*
- b. krav til informasjon på energistasjoner, på ladepunkt, på kjøretøy og hos bilforhandlere*

Nåværende § 2 første ledd første punktum har følgende ordlyd «Betaling for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende.» For å presisere at det er prisen for å lade som ikke

Endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

skal være diskriminerende foreslås «betaling» endret til *Prisen som betales* slik at § 2 nytt andre ledd får følgende ordlyd:

Prisen som betales for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende.

Nåværende § 2 første ledd annet punktum har følgende ordlyd: «Slike ladepunkter skal gi brukere av elektriske kjøretøy adgang til å lade uten å måtte inngå en avtale med den driftsansvarlige.» Det følger av merknaden til § 2 i loven, jf. I Prop.LS 77 (2019-2020), at dette gjelder ad-hoc lading. Ved innføring av krav i forskrift om at betaling for lading av el-bil skal kunne gjøres ved å benytte en betalingsterminal som kan lese bankkort vil det materielle innholdet i denne bestemmelsen bli tydelig. Det foreslås også at «den driftsansvarlige» endres til operatøren for å bruke lik terminologi i lov og forskrift.

Ny § 2 tredje ledd får da følgende ordlyd:

Slike ladepunkter skal gi brukere av elektriske kjøretøy adgang til å lade uten å måtte inngå en avtale med *operatøren*.

For å unngå ev. uklarheter om mulighet for kunder til å inngå avtale med operatøren, foreslås tatt inn en bestemmelse i § 2 nytt fjerde ledd.

Operatører av ladepunkter kan inngå avtaler av lengre varighet med kunder om levering av ladetjenester, jf. avtaleloven 4de kapitel. Operatøren er den som er driftsansvarlig for ladepunktet.

Endring av loven § 3

For å samle forhold som gjelder betaling, pris og brukerinformasjon foreslås en teknisk endring av loven § 3 første ledd som har følgende ordlyd: «Departementet kan gi forskrift om tekniske spesifikasjoner til anlegg for overføring av alternativt drivstoff til kjøretøy og om krav til informasjon på anlegg for alternativt drivstoff, på kjøretøy og hos bilforhandlere»

Siste del av § 3 første ledd, «om krav til informasjon på anlegg for alternativt drivstoff, på kjøretøy og hos bilforhandlere» legges til nytt § 2 bokstav b, mens gjestående del av første ledd beholdes, og at tittelen på bestemmelsen endres fra «Forskrift om tekniske krav og informasjon til brukere» til

§ 3 Forskrift om tekniske krav.

Språklige endringer av loven § 1 og § 6

Vi foreslår også noen andre språklige endringer som ikke har materiell betydning.

Fyllestasjon endes i § 1 og § 6 til *energistasjoner* som er i tråd med bransjens egen terminologi for det som tidligere ble omtalt som bensinstasjon.

Endringene blir etter dette som følger:

Endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

§ 1 Virkeområde

Loven gjelder for offentlig tilgjengelig ladepunkt for elektriske kjøretøy og *energistasjoner*

§ 6 Overgangsbestemmelse

Loven gjelder ikke for ladepunkter og *energistasjoner* som er etablert før loven trer i kraft

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen har gjort et foreløpig anslag for kostnaden med utgangspunkt i kontakt med en ladeoperatør som bare har ladestolper med kortlesere for kontaktløs kortlesing. Det kan forekomme begrensinger i tilgjengelighet og ulike priser, dersom man har bestemte krav til ladestolpen. Så vidt vi får opplyst finnes det per i dag ikke ferdige løsninger for en separat kortleser som kan betjene flere ladestolper.

Estimatet er gitt ut fra en forutsetning om at betalingsterminal på sikt vil være standardløsning med små eller ingen ekstra investeringskostnader. Det er tatt utgangspunkt at ekstra investeringskostnader per lader vil gå ned eller elimineres hvis dette blir standardløsningen/krav i EU.

For tunge kjøretøy forventes at ladeoperatørene vil etablere kortbetaling, men de vil i starten være avhengig av eksisterende produkter. Framtidig behov for antall ladepunkter avhenger av framtidig ladeeffekt og ladetid per bil, utviklingen i bruksmønster og rekkevidde for bilene osv.

I løpet av 2021 økte antall offentlig tilgjengelige ladepunkt fra vel 4000 til vel 5000 ladepunkt. I kunnskapsgrunnlaget som Statens vegvesen presenterte våren 2022 anslås behovet til om lag 9000 ladepunkt i 2025 og 10-14 000 hurtigladdere i 2030. Det er tatt utgangspunkt i ekstra investeringskostnader fram til det er etablert ca. 9000 ladepunkter, dvs. om lag 4000 flere nye ladepunkter som tilsvarer anslagsvis 2000 ladestolper (antall ladepunkt per ladestolpe vil variere).

Statens vegvesen har grovt anslått de ekstra kostnadene ved å legge til rette for en betalingsterminal på nye ladepunkt er til å være 50-60.000 kr per ladestolpe for anslagsvis 2000-4000 nye ladestolper, dvs. 100 – 240 mill. kr. I tillegg kommer noe økte driftsutgifter per ladestolpe.

Dette er vanskelig å estimere de økonomiske konsekvensene frem til 2030 fordi dette vil være avhengig av flere forhold, bl.a. Stortingets anmodningsvedtak om ettermontering av betalingsterminal på eksisterende ladepunkt og gjennomføringen av EUs lovgivning innen alternative drivstoff hvor EU-kommisjonen har foreslått at det skal være betalingsterminal på alle ladepunkt i 2027, i norsk rett.

Forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

I tillegg til de materielle endringene i § 2 foretas flere tekniske og språklige endringer og loven gjengis derfor i sin helt for at alle endringene skal kunne ses i sammenheng. Endringene er skrevet i *kursiv*.

§ 1. Virkeområde

Loven gjelder for offentlig tilgjengelig ladepunkt for elektriske kjøretøy og *energistasjoner*. Loven gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter slike anlegg som er offentlig tilgjengelig.

Med ladepunkt menes et grensesnitt hvor ett elektrisk kjøretøy om gangen kan lades eller få byttet batteri.

Et ladepunkt eller en energistasjon er offentlig tilgjengelig hvis allmennhetens tilgang ikke er begrenset. Ladepunkt som er forbeholdt definerte brukere i borettslag, sameier mv. er ikke offentlig tilgjengelig.

§ 2. Forskrift om betalingsløsning og brukerinformasjon

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om

- a. betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevne kjøretøy,*
- b. krav til informasjon på energistasjoner, på ladepunkt, på kjøretøy og hos bilforhandlere.*

Prisen som betales for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende.

Offentlig tilgjengelige ladepunkter skal gi brukere av elektriske kjøretøy adgang til å lade på ad-hoc basis uten å måtte inngå en avtale med *operatøren*.

Operatører av ladepunkter kan inngå avtaler av lengre varighet med kunder om levering av ladetjenester, jf. avtaleloven 4de kapitel. Operatøren er den som er driftsansvarlig for ladepunktet.

§ 3. Forskrift om tekniske krav

Departementet kan gi forskrift om tekniske spesifikasjoner til anlegg for overføring av alternativt drivstoff til kjøretøy

Med alternativt drivstoff menes drivstoff eller energikilder som helt eller delvis fungerer som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, og som potensielt kan bidra til avkarbonisering og forbedre transportsektorens miljøprestasjon.

Dette omfatter bl.a. elektrisitet, hydrogen, biodrivstoff, syntetisk og parafinsk drivstoff, naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass (CNG) og flytende form (flytende naturgass (LNG)) og flytende petroleumsgass (LPG).

§ 4. Tilsyn og kontroll

Departementet kan utpeke ansvarlig myndighet for å føre tilsyn og kontroll med overholdelse av loven og forskrift gitt i medhold av loven.

§ 5. Overtredelsesgebyr

Departementet kan gi nærmere forskrifter om overtredelsesgebyr, herunder bestemmelser om fastsettelse og beregning av gebyret. For øvrig gjelder forvaltningsloven §§ 44 og 46.

§ 6. Overgangsbestemmelse

Loven gjelder ikke for ladepunkter og *energistasjoner* som er etablert før loven trer i kraft.

§ 7. Ikrafttreden

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Forslag til forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektisk drevet kjøretøy

Hjemmel: Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff § 2 første ledd bokstav a.

§ 1. Formål

Forskriftens formål er øke brukervennligheten ved å legge til rette for enkel betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter et offentlig tilgjengelig ladepunkt eller en ladestasjon for lading av elektrisk drevet kjøretøy. Forskriften gjelder for ladepunkt med et effektuttak over 50 kW.

Med ladepunkt menes et grensesnitt hvor ett elektrisk kjøretøy om gangen kan lades eller få byttet batteri. Et ladepunkt er offentlig tilgjengelig hvis allmenhetens tilgang ikke er begrenset.

§ 3. Krav til betalingsløsning

For nye ladepunkt eller ladestasjoner som etableres etter at forskriften har trådt i kraft skal betalingsoppgjør for lading av elektrisk drevet kjøretøy kunne gjøres ved en betalingsterminal som er knyttet til ladepunktet eller ladestasjon.

Et ladepunkt defineres som nytt når det er fysisk etablert.
En ladestasjon er en samling av ladepunkt som betjenes av samme operatør.

En operatør er den driftsansvarlige for et ladepunkt eller en ladestasjon

En betalingsterminal er en elektronisk kortavleser med eller uten kontaktløs funksjon som gjør det mulig for brukeren av ladepunktet å betale for lading av elektrisk kjøretøy med de fleste typer fysiske betalingskort eller som kan aktiveres med en smartklokke, mobiltelefon eller andre elektroniske enheter.

§ 4. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2023.

Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 2 Virkeområde

Forskriften gjelder hurtigladere, dvs. ladepunkt med effektuttak over 50 kW. Dette er den dominerende typen ladepunkt som nå etableres.

Ladepunkt under 50 KW omfattes derved ikke av forskriften.

Endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

På en ladestasjon er det tilstrekkelig at det er en betalingsterminal, men denne må være knyttet til alle ladepunkt på stasjonen. Det kan ikke etableres ladepunkt uten tilknytning til en betalingsterminal.

Til § 3 Krav til betalingsløsning

Betalingsoppgjør for lading av elektrisk drevet kjøretøy skal kunne gjøres ved aktivering av en betalingsterminal. Hvilke innretninger som benyttes for å aktivere betalingsterminalen for å gjennomføre transaksjonen, dvs. overføring av faktisk beløp til mottaker, kan være ulike enheter og som sikkert også vil utvikle seg over tid.

Operatøren vil imidlertid på frivillig basis kunne tilby betaling via andre løsninger, men det vil ikke frita operatøren fra forpliktelsen til å godta betaling via betalingsterminaler.

Et ladepunkt defineres som nytt når det er fysisk etablert. Dette betyr at det i søknads- og tilretteleggingsprosessen må tas høyde for at ladepunktet må legge til rette for betalingsløsning med betalingsterminal hvis den fysiske etableringen forventes å skje etter at forskriften har trådt i kraft.

Dette er også tidspunktet som det er enklest å forholde seg for forbrukerne og ved kontroll av etterlevelse.