



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 115 L

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff (betalingsløsning for lading av elbil)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 11. mai 2023,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen å innta en bestemmelse om betalingsløsning for lading av elektrisk drevet kjøretøy på offentlig tilgjengelige ladepunkter i lov 19. juni 2021 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Departementet foreslår at bestemmelsen plasseres i endret § 3 som samtidig gis ny tittel.

I bestemmelsens første ledd foreslås tatt inn en forskriftshjemmel som gir departementet myndighet til å fastsette nærmere regler om betalingsløsning.

Det overordnede formålet med forslaget er å etablere en forskriftshjemmel slik at departementet kan gi nærmere regler om betalingsløsninger for lading av elektrisk drevet kjøretøy.

I tillegg foreslås en mindre språklig endring i §§ 1 og 6.

2 Bakgrunnen for forslaget

2.1 Nærmere om behovet for en ny bestemmelse som regulerer betalingsløsning for lading av elektrisk drevet kjøretøy

2.1.1 Innledning

Flere aktører tilbyr i dag og bygger ut ladepunkter for lading av elbil mot betaling i Norge. Betalingsløsningene varierer imidlertid mellom aktørene. De fleste ladeoperatørene benytter mobilapplikasjoner, QR-kode med lenke til app/nettside, Vipps, SMS-betaling eller 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 omkring 20 ulike aktører, 20–30 apper og 13 betalingssystemer for å få tilgang til all ladeinfrastruktur i Norge.

Muligheten for enkel betaling ved lading av elektriske kjøretøy er en viktig faktor for at brukerne av elbiler skal oppnå samme mobilitet som for dagens brukere av biler med konvensjonell motor. For disse er tilgang til drivstoff sjelden en barriere for bruken, ettersom markedet er preget av konkurranse, med et omfattende nett av energistasjoner over hele landet.

Gjennom tilgang til betaling med vanlige betalingskort på offentlig tilgjengelig ladepunkter vil

brukere av elektrisk kjøretøy bli gitt en reell økt tilgang til flere ladepunkter, siden brukerne ikke i samme grad vil være bundet til å bruke bestemte operatører av ladepunkter, slik tilfelle er for enkelte apper. Elbiler får dermed en høyere verdi for brukerne fordi betaling med bankkort vil gi tilgang til et omfattende nettverk av offentlig tilgjengelige ladepunkter og vil også kunne bidra til at flere bilister i fremtiden anskaffer et elektrisk kjøretøy.

2.1.2 Nærmere om lovforslaget

Nåværende § 2 om betaling for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal sikre at alle kunder behandles likt og at prisen skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende. Videre at brukere av elektriske kjøretøy skal gis adgang til å lade uten å måtte inngå en forhåndsavtale med den driftsansvarlige.

Nåværende § 3 har både bestemmelser om at 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.

Samferdselsdepartementet foreslår at § 2 i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff endres til å omfatte enkelte materielle forhold og at forskriftskompetansen i § 3 også omfatter hjemmel til å gi regler om betalingsløsninger.

Departementet foreslår derfor at overskriften i § 2 endres fra «*Betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy*» til «*Avtaler om lading*» og at nåværende § 3 første ledd flyttes til annet ledd i ny § 2 og at det presiseres at det skal være mulig å lade uten å måtte inngå en forhåndsavtale med operatøren. Etter disse endringene får ny § 2 følgende ordlyd:

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

Offentlig tilgjengelige ladepunkter skal gi brukere av elektriske kjøretøy adgang til å lade uten å måtte inngå en forhåndsavtale med operatøren. Operatøren er den som er driftsansvarlig for ladepunktet.»

Nåværende § 3 gir departementet hjemmel til å gi regler om tekniske krav og informasjon til brukere. Hjemmel til å gi forskrift om betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevet kjøretøy foreslås som nytt første ledd bokstav a i ny § 3, mens siste del i nåværende § 3 første ledd om informasjon til brukere foreslås som ny bokstav b

i ny § 3. Etter disse endringene får ny § 3 følgende ordlyd:

Forskrift om betalingsløsninger og tekniske krav mv.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om

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

Hovedformålet med lovforslaget er altså å etablere en forskriftshjemmel for å kunne regulere betalingsløsning ved betaling for lading av elbil. De øvrige foreslåtte endringene i §§ 2 og 3 er i hovedsak redaksjonelle for å klargjøre enkelte forhold i nåværende lov.

I tillegg til de foreslåtte endringene i §§ 2 og 3 foreslår departementet også en språklig endring i §§ 1 og 6 ved at fyllestasjon endres til energistasjon.

2.1.3 Nærmere om betalingsløsning – betaling med bankkort

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 ved alle offentlig tilgjengelige ladepunkter, uten at det er nødvendig å inngå en forhåndsavtale med operatøren av ladepunktet, eller med en leverandør av ladetjenester.

Alle offentlig tilgjengelige ladepunkter skal godta betalingsinstrumenter som brukes i stor grad, og spesielt elektroniske betalinger via terminaler og enheter som brukes til betalingstjenester. Muligheten for å betale med bankkort uten å inngå forhåndsavtale skal alltid være tilgjengelig for forbrukere, selv når kontraktsbasert betalinger tilbys på ladepunktet.

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

Et bankkort er et betalingsinstrument. Det finnes imidlertid også andre former for betalingsinstrumenter. Det kan for eksempel være en mobiltelefon eller en smartklokke, hvor betalinger kan gjøres.

Betaling for lading av elbil skal kunne gjøres på betalingsterminal. Dermed vil det ikke være til-

strekkelig 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.

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

2.2 Departementets lovforslag

Utkast til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff ble sendt på offentlig høring 6. februar 2023 med frist for uttalelse 17. mars 2023. Forslaget om endring av loven ble sendt på høring sammen med forslag til ny forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av eklektisk drevet kjøretøy. Det nærmere innholdet om forhold knyttet til betalingsløsningen vil følge av forskriften. Høringsnotat ble lagt ut på regjeringen.no og sendt til følgende høringsinstanser:

Finansdepartementet
Justis og beredskapsdepartementet
Kommunal- og distriktsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Olje- og energidepartementet
Utenriksdepartementet

Enova SF
Forbrukerrådet
Forbrukertilsynet
Konkurransetilsynet
Norges vassdrags- og energidirektorat
NVE-Reguleringsmyndigheten
Statens vegvesen

Samtlige kommuner
Samtlige fylkeskommuner

Bellona
Bilimportørens landsforening
CircleK
Drivkraft Norge
Elton Mobility
Fortum

Grønt Landtransportprogram
Hovedorganisasjonen Virke
Ionity
Jamp
Møller Bil
Naturvernforbundet
NHO Logistikk og Transport
Norges Automobil-Forbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Lastebileierforbund
Norges Taxiforbund
Norges trafikkskoleforbund
Norsk elbilforening
Norsk elektroteknisk komite
Nye Veier AS
Opplysningsrådet for veitrafikken
Recharge
Ruter AS
SINTEF
Standard Norge
Tesla
Uno X Norge
Vattenfall
Xioapeng
Zero Emission Resource Organisation

2.3 Høringsuttalelser

Ved høringsfristens utløp kom det inn uttalelse fra

Forbrukerrådet
Forbrukertilsynet
Konkurransetilsynet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Regelrådet
Statens vegvesen

Oslo kommune, Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Trøndelag fylkeskommune

Drivkraft Norge
Fornybar Norge
Grønt landtransportprogram
Kople
Norges automobilforbund
Norges lastebileierforbund
Norges taxiforbund
Norges trafikkskoleforbund
Norsk elbilforening
Nye Veier AS
Recharge
ST1
VISA Europe

2.4 Oversikt over gjeldende rett

2.4.1 Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

Det er i dag ingen regulering i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff som pålegger operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter hvordan betalingsoppgjør for lading av elbil skal gjennomføres.

Nåværende § 2 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 sikrer at prisen som betales for å lade et elektrisk kjøretøy på objektivt grunnlag er lik for alle kunder. Det vi si at kunder som inngår en særskilt avtale med operatøren kan gis en lavere pris enn den generelle prisen, så lenge alle som ønsker det, kan inngå en slik avtale.

2.4.2 Lov om finansavtaler og finansoppdrag (finansavtaleloven)

Bestemmelsene om betalingsoppgjør finnes i § 2-1 i finansavtaleloven (lov 18. desember 2020 nr. 146), som trådte i kraft 1. januar 2023. Denne loven anses ikke å være aktuell som hjemmelsgrunnlag for forskrift om betalingsløsning for lading av elektrisk drevne kjøretøy.

2.4.3 Betalingstjenestedirektivet

Europaparlaments- og Rådsdirektiv (EU) 2015/2366 om betalingstjenester i det indre marked om endring av direktiv 2002/65/EF, 2013/36/EU og 2009/110/EF og oppheving av direktiv 2007/64/EF (PSD 2) ble gjennomført i norsk rett ved endringer i en rekke forskrifter. Dette betyr at fra 1. januar 2021 er det et krav om at sterk kundeautentisering (SKA) må benyttes når kort skal brukes som betalingsmiddel på netthandel.

De nye reglene gjelder både for de som utsteder betalingskort og for nettbutikker og brukersteder som tar imot kortbetaling. For kunden betyr dette at kjøp på nett og i apper må bekreftes med Bank ID eller tilsvarende. For beløp under en nærmere fastsatt grense er det ikke nødvendig med identifisering med sterk kundeautentisering.

En betalingstjeneste betyr i denne sammenheng en tjeneste som tilbys forbrukere og virk-

somheter til blant annet å gjennomføre alle typer betalinger, både over nett og i butikk. Betaling for lading av elbil ved bruk av bankkort på et offentlig tilgjengelig ladepunkt vil dermed være omfattet.

Men kunden kan betale med chip og PIN-kode eller kontaktløs betaling – såkalt tæpping – uten å taste PIN kode. Med jevne mellomrom kan kunden bli bedt om å bruke PIN kode for å verifisere riktig eier av kortet.

For den videre regulering av betalingsløsning vises til departementets vurderinger i kap. 2.5.2.

2.5 Høringsforslaget

Departementet foreslo i høringsnotatet å endre lov om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Etter departementets vurdering er § 2 i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff slik den nå lyder ikke egnet til å regulere betalingsløsninger for lading av elbil. Dessuten inneholder ikke § 2 en forskriftshjemmel som er nødvendig for en nærmere presisering av reglene for betaling med enheter som aktiveres ved en betalingsterminal.

Bestemmelsen ble foreslått endret slik at departementet gis kompetanse til ved forskrift å gi nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elbil. Forskriften vil omfatte nye ladepunkt med effektuttak fra og med 50 kW og høyere. Departementet foreslo 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. Departementet foreslo også å endre nåværende § 2 første ledd første punktum slik at det fremgår at det er prisen som betales, som skal rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende, og ikke betalingen. Betaling kan gi assosiasjoner til hvordan betalingsoppgjør skal foretas, men her er det prisen som belastes kunden ved lading av elbil som reguleres.

Følgende endring ble forslått i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

§ 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.

Begrunnelsen for å foreslå denne endringen er å samle forhold som gjelder pris og betaling i en bestemmelse, og at § 3 derved kun vil gjelde for tekniske forhold, se nærmere omtale av § 3 i kap. 2.5.2. Dette betyr ingen materiell endring.

Departementet foreslo også en språklig endring ved at den driftsansvarlige, endres til operatøren og den samme betegnelsen benyttes også i ny § 2 fjerde ledd. Her går det frem at operatør av ladepunkt kan inngå avtaler av lengre varighet med kunder om levering av ladetjenester, jf. avtaleloven 4de kapitel. Operatøren er den som er driftsansvarlig for ladepunktet. Begrunnelsen for denne bestemmelsen er å unngå ev. uklarheter om mulighet for kunder til å inngå avtale med operatøren.

Departementet foreslo at siste del i § 3 første ledd, om krav til informasjon på anlegg for alternativt drivstoff, på kjøretøy og hos bilforhandler, legges til nytt § 2 bokstav b, mens gjenstående del av første ledd beholdes. Også tittelen på bestemmelsen ble foreslått endret til forskrift om tekniske krav, mens brukerinformasjon legges til § 2 b.

Departementet foreslo også en språklig endring som ikke har materiell betydning ved at begrepet fyllestasjon endres i §§ 1 og 6 til *energistasjon*. Dette er i tråd med bransjens egen terminologi, for det som tidligere ble omtalt som bensinstasjon.

2.5.1 Høringsinstansens syn

Følgende høringsinstanser støttet forslaget: Norges lastebileierforbund, Forbrukertilsynet, Trøndelag fylkeskommune, Grønt landtransportprogram, Norges taxiforbund, Norges trafikkskoleforbund, VISA Europe, ZERO, Oslo kommune – Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, mens følgende ikke hadde merknader: Norges vassdrags- og energidirektorat og Nye Veier AS. Ingen høringsinstanser var imot lovforslaget.

Konkurransetilsynet er positiv til de foreslåtte endringene av lovens § 2, som etter tilsynets vurdering vil bidra til å tydeliggjøre dagens regulering av lademarkedet.

Konkurransetilsynet uttaler at det er uklart hvorvidt ordlydsendringer fra «betaling» til «pris» er ment å innebære en realitetsendring. Konkurransetilsynet viser til at endringer av lovens ordlyd fra «Betaling» til «Prisen som betales», isolert sett kan gi inntrykk av at det ikke lenger vil være mulig å prisdiskriminere i lademarkedet. Slik prisdiskriminering kan for eksempel være å ta ulik pris basert på hvilket betalingsinstrument en kunde benytter. Det ville i så tilfelle bety en end-

ring som gir vesentlig strengere regulering av lademarkedet enn i de fleste andre markeder. Basert på uttalelsene i Prop. 77 LS (2019–2020) side 12, hvor hensikten med dagens regulering beskrives, legger imidlertid tilsynet til grunn at ordlydsendringen kun innebærer en tydeliggjøring av dagens krav, og derfor ingen materiell endring. Slik tilsynet forstår høringen vil det altså fortsatt være mulig for aktørene å prisdiskriminere mellom ulike betalingsløsninger, men at prisen for å lade skal være lik for alle kunder.

Videre er Konkurransetilsynet positiv til den foreslåtte endringen av lovens § 3, ved at forhold som gjelder betaling, pris og brukerinformasjon samles i nytt § 2 bokstav b.

Høringsuttalelsene har først og fremst uttalt seg om spørsmål som vil bli regulert i forskriften, og de gjengis derfor ikke i proposisjonen. Flere høringsinstanser har gitt uttrykk for at de er tvilende til om krav om kortbetaling vil gjøre det enklere for kundene å lade en elbil og at aktørene vil påføres merkostnader. Andre uttaler at de er positive til krav om kortbetalingsterminaler ved nye ladestasjoner, men at fristen 1. juli 2023 for å sette opp betalingsterminal, vil føre til utilsiktede, negative konsekvenser.

2.5.2 Departementets vurdering

Nåværende § 2 om betaling for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal sikre at alle kunder behandles likt og at prisen skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende. Videre at brukere av elektriske kjøretøy skal gis adgang til å lade uten å måtte inngå en forhåndsavtale med den driftsansvarlige. Bestemmelsen har ikke regler om hvordan selve betalingsoppgjøret skal foretas.

Samferdselsdepartementet foreslår at § 2 i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff endres til å omfatte enkelte materielle forhold og at forskriftshjemlene både for å kunne gi regler om betalingsløsninger, informasjon til brukere og tekniske spesifikasjoner samles i ny § 3. Det er kun hjemmelen for betalingsløsninger som er ny, de to øvrige er redaksjonelle endringer av hensyn til lovens struktur.

Ved at departementet gis kompetanse til å gi nærmere regler om betalingsløsning ved lading av elektrisk drevet kjøretøy gir loven også fleksibilitet til å regulere ev. nye betalingsløsninger. Som følge av den teknologiske utviklingen kan aktuelle betalingsløsninger endres over tid og departementet foreslår derfor en generell formu-

lering og at de nærmere reglene går frem av forskriften. Hovedformålet med lovforslaget er altså å etablere en forskriftshjemmel for å kunne regulere betalingsløsning ved betaling for lading av elbil.

Departementets foreslåtte endring fra «betaling», til «pris for betaling», er at betaling kan gi assosiasjoner til hvordan betalingsoppgjør skal foretas, men her er det prisen som belastes kunden ved lading av elbil som reguleres. Ordlysendringen innebærer derved kun en tydeliggjøring av dagens krav, slik som Konkurransetilsynet har forstått endringen. Muligheten for å regulere hvordan selve betalingsoppjøret skal foretas, dvs. betalingsløsningen, foreslås tatt inn i ny § 3.

Departementet har også kommet til at forslag til nytt fjerde ledd i § 2 om at operatør av ladepunkt kan inngå avtale av lengre varighet med kunder om levering av ladetjenester, allerede følger av retten til avtalefrihet, og derfor tas ut. Men at definisjonen av operatør beholdes, men legges til annet ledd i ny § 2.

Departementet har merket seg at flere av høringsinstansene også har merknader knyttet til forslag til forskrift. Dette vil bli vurdert nærmere i arbeidet med forskriften.

3 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 begrensninger 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 pre-

senterte våren 2022 anslås behovet til om lag 9000 ladepunkt i 2025 og 10-14 000 hurtigladere 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 betalings-terminal på nye ladepunkt 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.

Det 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 i norsk rett. EU-kommisjonen har foreslått at det skal være betalingsterminal på ladepunkt i 2027.

4 Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Forslaget om endring av betegnelsen fyllestasjon til energistasjon gjøres for at betegnelsen skal være i samsvar med bransjens egen terminologi. Energistasjon omfatter det som tidligere ble omtalt som bensinstasjon. Forslaget innebærer ingen realitetsendring

Til § 2

Ny § 2 medfører ingen realitetsendring av § 2, kun at nåværende første ledd splittes i i to ledd og at betaling endres til «prisen for lading» og at det presiseres at lading kan gjøres uten å inngå en forhåndsavtale. Videre er også operatør definert som den driftsansvarlige for ladepunktet. Dette er i tråd med terminologien som benyttes i EUs regulering av alternative drivstoff.

Til § 3

Bestemmelsen foreslås endret slik at departementet gis kompetanse til ved forskrift å gi nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elbil på offentlig tilgjengelig ladepunkt. Loven har en generell formulering for å sikre tilstrekkelig fleksibilitet i forskrifter som fastsettes med hjemmel i

loven. Nye forhold kan tas inn i forskrift innenfor et teknologifelt hvor endringer skjer kontinuerlig.

For å presisere at det er prisen for å lade som ikke skal være diskriminerende foreslås § 2 første ledd første punktum endret fra «betaling» til «prisen som betales». Dette innebærer ingen realitetsendring og det vil fortsatt være mulig å tilby en annen pris for å lade en elbil for de som har en forhåndavtale med operatøren, enn de som ikke har slik avtale, eller at prisen kan differensieres mellom ulike betalingsinstrumenter. Slike forhåndsavtaler som gir ulike fordeler er vanlig innenfor

mange bransjer, også ved salg av konvensjonelt drivstoff.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff (betalingsløsning for lading av elbil).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff (betalingsløsning for lading av elbil) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff (betalingsløsning for lading av elbil)

I

I lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

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

§ 2 skal lyde:

§ 2 *Avtaler om lading*

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

Offentlig tilgjengelige ladepunkter skal gi brukere av elektriske kjøretøy adgang til å lade uten å måtte inngå en *forhåndsavtale med operatøren*. *Operatøren er den som er driftsansvarlig for ladepunktet*.

§ 3 skal lyde:

§ 3 *Forskrift om betalingsløsninger og tekniske krav mv.*

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om

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

Departementet kan også 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).

§ 6 skal lyde:

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

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.