



Samferdselsdepartementet

Konsekvensutredning

Forskrift om prissammenlikning på drivstoff og elektrisitet på energistasjoner

3. januar 2022

Innholdsfortegnelse

1. Konsekvensutredning	3
1.1 Generelt- innledning	3
1.2 Beskrivelse av problemet og hva skal oppnås	3
1.3 Beskrivelse av alternative løsninger for å oppnå det som ønskes - hva er konsekvensene uten regulering	4
1.3.1. Hvem retter forskriften seg mot - pliktsubjekt.....	4
1.3.2. Forskriftens betydning for andre	5
1.3.3. Informasjon på nettsiden	5
1.3.4 Bransjeavtale.....	5
1.3.5. Alternativ ordlyd i forskriften.....	5
1.3.6 Alternativer hvis ikke regulering er på plass.....	6
2. Informasjon om kostnader og annen innvirkning av regulering og sammenligning av virkningen på vurderte regulatoriske alternativer.....	6
2.1 Innledning.....	6
2.2 Energistasjoner	6
2.3 Kjøpere av drivstoff	7
2.4. Konsekvenser for andre	7
2.5 Alternativer til regulering ved forskrift	8
2.6. Vurdering av etterlevelse av eller utover forpliktelsene som følger av EØS-avtalen	8
2.7 Kostnader for selskaper/stasjoner som følge av reguleringen	9
2.8. Beskrivelse av i hvilken grad regulering kan påvirke konkurransevilkårene	9
2.9. Beskrivelse av hvordan regulering kan påvirke selskaper på annen måte.....	10
2.10. Særlige hensyn til energistasjoner ved utformingen av reglene.....	10

1. Konsekvensutredning

1.1 Generelt- innledning

Samferdselsdepartementet foreslår en ny forskrift om prissammenlikning på drivstoff og elektrisitet på energistasjoner. Forskriften foreslås hjemlet i lov om infrastruktur for alternative drivstoff § 3 første ledd: *§ 3 Forskrift om tekniske krav og informasjon til brukere*

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

I henhold til utredningsinstruksen skal følgende seks spørsmål avklares:

1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
2. Hvilke tiltak er relevante?
3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
5. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
6. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring

1.2 Beskrivelse av problemet og hva skal oppnås

Forslag til forskrift om prissammenlikning på drivstoff og elektrisitet på energistasjoner foreslås som den nasjonale implementeringen av artikkel 7(3) i Europaparlamentets- og rådets direktiv (EU) 2014/94, hvor den overordnede intensjonen er å redusere avhengigheten av olje i transportsektoren, og gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 om en felles metode for prissammenlikning av enhetspriser på alternativt drivstoff i samsvar med Europaparlamentets- og rådets direktiv (EU) 2014/94.

Direktiv (EU) 2014/94 om om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff er i stor grad tatt inn i norsk rett ved lov om infrastruktur for alternativt drivstoff som trådte i kraft 1.7.2020. Forslag til forskrift implementerer særlig artikkel 7 (3) i direktivet, som er den gjenstående av artikkel 7 i nevnte direktiv.

De overordnede målene i direktiv (EU) 2014/94 er også å bidra til diversifisering av energikilder for transport og reduksjon av CO₂-utslipp og andre miljøgiftutslipp på dette området. Direktivet krever for eksempel at medlemsstatene sørger for at felles tekniske standarder for ladepunkter for kjøretøy, for energistasjoner og landstrømanlegg overholdes.

Artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94 sier at når drivstoffprisene vises på en energistasjon, skal en sammenlikning av de relevante enhetsprisene vises for informasjonsformål, der det er hensiktsmessig og spesielt når det gjelder naturgass og hydrogen. I samsvar med artikkelen annet ledd for å øke forbrukerkunnskapen og gi åpenhet om drivstoffprisene på en ensartet måte i hele unionen, skal Kommisjonen ved hjelp av en gjennomføringsbeslutning vedta en felles metodikk for å sammenligne enhetspriser for alternativt drivstoff.

Det fremgår av direktivet at lettforståelig og lett sammenlignbar informasjon om priser på ulike drivstoff kan spille en viktig rolle i å gjøre det mulig for forbrukerne å bedre vurdere de relative kostnadene ved drivstoff på markedet.

Det er ikke spesifisert i direktivet hvordan informasjonen på energistasjonene skal utformes. Kommisjonen vedtok derfor gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 om en felles metodikk for å sammenligne enhetspriser for alternativt drivstoff i henhold til direktiv (EU) 2014/94. I henhold til artikkel 1 skal den felles metodikken baseres på priser uttrykt som beløp i gjeldende valuta per 100 km. Drivstofforbruket som er angitt i kjøretøyets samsvarssertifikat skal brukes til beregning av enhetspriser.

For å oppnå ensartet regulering ble det innen EU opprettet en arbeidsgruppe som kom med sin anbefaling i 2020 og presentert av Kommisjonen i februar 2021. Anbefalingen beskriver hvordan informasjonen kan presenteres, hvor den kan gis og hvilke energistasjoner som omfattes av informasjonskravene. Anbefalingen er ikke juridisk bindende, men i den grad det er hensiktsmessig og mulig, er anbefalingen lagt til grunn.

Det er verdt å merke seg at enhetsprisene nevnt i direktivet ikke er den samme som pumpeprisen, som er prisen som forbrukeren faktisk betaler for drivstoffet i forbindelse med tanking/ladingen. Enhetspriser i denne sammenheng er en nasjonal gjennomsnittspris basert på pumpeprisen de siste tre månedene for et gitt drivstoff fra et utvalg av energistasjoner. Det er derfor ikke knyttet til prisen som faktisk betales av forbrukeren, men er bare en relativ gjennomsnittlig verdi angitt for informasjonsformål.

I forslag til forskrift foreslås at næringsdrivende skal gi informasjon om enhetspriser til sammenligningsformål for alternative drivstoff på bemannede energistasjoner. Ifølge forslaget skal den bemannede energistasjonen presentere informasjon om nasjonale gjennomsnittlige drivstoff-/energipriser. Målet er å gjøre det lettere for forbrukeren å sammenligne de relative kostnadene ved ulike drivstoff, slik at de kan ta balanserte beslutninger når de skal kjøpe kjøretøy. Forbrukeren blir også gjort oppmerksom på kostnadene ved bruk av kjøretøy som benytter forskjellige typer drivstoff/energikilder. Informasjonen skal være godt synlig og skal ikke være villedende eller forvirrende for forbrukerne.

1.3 Beskrivelse av alternative løsninger for å oppnå det som ønskes - hva er konsekvensene uten regulering

Som tidligere nevnt følger det av Artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94 at det skal gis informasjon om enhetspriser for alternativt drivstoff på energistasjoner. Ved forslag til forskrift vil direktivets artikkel 7(3) bli tatt inn norsk rett.

1.3.1. Hvem retter forskriften seg mot - pliktsubjekt

Aktørene som i hovedsak er berørt av den foreslåtte reguleringen er næringsdrivende som er ansvarlig for drift av betjente energistasjoner. Det er kun betjente stasjoner som omfattes av forskriftens virkeområde.

1.3.2. Forskriftens betydning for andre

Forbrukere som skal anskaffe en personbil kan bli påvirket av forskriften ved at de forventes å bli mer oppmerksomme på kostnadene forbundet med valg av personbil og tilhørende drivstoff.

Forskriften kan også ha betydning for hvordan drivstoff-/energisekskaper opererer ved levering av drivstoffprodukter til energistasjoner og ved utvikling av sin fremtidige strategi for tilbud av energi/drivstoff på energistasjoner.

Forskriften vil også medføre at noe tid og ressurser må benyttes i Statens vegvesen til å velge ut personbiler som skal representere et gjennomsnittlige referansekjøretøy en gang i året. Videre må de også hente inn prisstatistikk for både drivstoff og elektrisitet hvert kvartal og videreformidle dette på siden hjemmeside som vil være tilgjengelig for å kunne lastes ned av energistasjonene som omfattes av forskriften.

1.3.3. Informasjon på nettsiden

Et alternativ til reguleringer at det enkelte selskap selv er ansvarlig for å laste ned den aktuelle informasjon om strømpris og drivstoffpris fra SSB s' nettsider og at Statens vegvesen gir informasjon om referansekjøretøy for beregning av pris pr 100 km. Selskapene benytter så denne informasjonen til å vise prissammenlikningen på sine nettsider. Forbrukere som besøker nettstedet kan da bli informert om de relative kostnadene ved drivstoff.

Det er imidlertid presisert i gjennomføringsforordningene (EU) 2018/732 og (EU) 2020/858 at presentasjon av informasjon på en nettside kan benyttes til å gi tilleggsinformasjon, men ikke erstatte informasjonen som skal vises på energistasjonen. Alternativet med visning på en nettside vil heller ikke sikre - som fastsatt av reguleringen - at forbrukerne blir gitt relevant informasjon. Det er også viktig at regelverket regulerer rammene for hvilke drivstofftyper som skal presenteres, hvor på energistasjonen informasjonen kan gis og hvor ofte den skal oppdateres. Videre, hvis det ikke fastsettes krav i forskrift kan informasjonen som presenteres risikere å ikke være sammenlignbar, noe som er hensikten med reguleringen.

I tillegg til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 er det ingen bindende krav til hvor informasjonen skal plasseres og hvilke drivstoff- og energistasjoner som skal inngå i sammenligningen.

1.3.4 Bransjeavtale

Et annet alternativ er at det etableres en bransjeavtale med den aktuelle bransjeforeningen, f.eks. Drivkraft Norge, om plikten til å gi informasjon om enhetspriser for relevante drivstoff. En avtale kan regulere hvordan prissammenligningen kan vises og hvilke drivstoff og energistasjoner som omfattes av avtalen. En avtale vil imidlertid neppe være mindre ressurskrevende og neppe i tråd med forpliktelsene og formålet med artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94. En bransjeavtale er derved ikke en aktuell løsning.

1.3.5. Alternativ ordlyd i forskriften

Bestemmelsene i forskriften er i samsvar med forpliktelsene i direktiv (EU) 2014/94. Det er noe handlingsrom for hvor informasjonen skal plasseres på energistasjonen, hvilke energistasjoner som

skal inkluderes og hvilke referansekjøretøy som skal brukes som grunnlag for å beregne gjennomsnittlig drivstofforbruk og pris pr kjørt 100 km. Her er anbefalingene fra arbeidsgruppen av noen EU-land lagt til grunn.

1.3.6 Alternativer hvis ikke regulering er på plass

Dersom det ikke på plass noen regulering, vil Norge ikke oppfylle kravene i direktivet artikkel 7(3) og vil dermed ikke sikre at informasjon om enhetspriser gis på energistasjoner. Informasjonen er viktig for å oppfylle de overordnede målene i direktiv (EU) 2014/94 og for å gjøre det mulig for forbrukerne å ta informerte valg.

Videre, hvis det ikke gjøres noen regulering, vil ikke forbrukerne bli tilstrekkelig informert om enhetspriser for alternativt drivstoff og at muligheten for forbrukerne til aktivt å sammenligne kostnadene for forskjellige drivstoff vil bli mindre. Manglende regulering kan også medføre en risiko for at informasjon om enhetspriser ikke vil bli gitt i det hele tatt, at motivasjonen for å informere om enhetspriser vil avta over tid, eller at informasjonen ikke vil bli gitt på en måte som ikke er ensartet.

2. Informasjon om kostnader og annen innvirkning av regulering og sammenligning av virkningen på vurderte regulatoriske alternativer

2.1 Innledning

For å overholde direktivets artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94 og gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 foreslår Samferdselsdepartementet en ny forskrift om prissammenligning for drivstoff og elektrisitet. Nedenfor er det gitt en beskrivelse av kostnader og andre konsekvenser som regelverket forventes å medføre:

2.2 Energistasjoner

Forskriften vil medføre at energistasjoner som må informere om enhetspriser for drivstoff og elektrisitet til sammenligningsformål naturlig nok vil påvirke operatørene som driver energistasjoner. Men det vil kun være energistasjoner som omfattes av forskriften, dvs. med et årlig salg av bensin og diesel over 2 mill. liter og er bemannet, som vil bli berørt.

I Norge domineres drivstoffmarked av fire store aktører, St1 (Shell), Circle K, Esso og UnoX. I 2020 var det 2 762 stasjoner som var registrert som avgiftspliktige av Justervesenet, som har ansvaret tilsyn med målesystemet på energistasjonene. Drivkraft Norge opererer med et lavere antall og de oppgir at pr. 1.1.2020 var det totalt 1 709 energistasjoner, hvorav 661 var automatstasjoner. I tillegg kommer 125 rene truckanlegg, som ikke reguleres av denne forskriften. Forskjellen i antall stasjoner kan skyldes at informasjonen fra Drivkraft Norge er samlet inn fra medlemsbedriftene, mens Justervesenet informasjon omfatter alle som selger drivstoff.

Ettersom forskriften stiller nye krav, vil det for de aktuelle energistasjonene medføre økte kostnader og en viss administrativ byrde, da direktivets opplysninger må være fysisk tilgjengelig på energistasjonene.

Samferdselsdepartementet foreslår at Statens vegvesen produserer en PDF som inneholder all nødvendig informasjon som kreves og at energistasjonene bare skal måtte skrive ut PDF-filen og plassere den på et godt synlig sted på energistasjonen for å oppfylle kravene. For de aktuelle energistasjonene vil det medføre økte kostnader for å skrive ut en PDF hvert kvartal og en viss administrativ byrde med å plassere den på egnet sted i lokalet. De samlede kostnadene for dette antas å være små, trolig under 100 kr pr. stasjon pr år, som samlet for 714 stasjoner blir kr 71 400. Vår vurdering er at dette vil kunne tas innenfor selskapenes eksisterende kostnadsrammer.

Hvis energistasjonene selv velger en annen løsning, f.eks. ved bruk av en digital skjerm, vil det bety økte kostnader ved ev. tilrettelegging av informasjonen som er produsert av Statens vegvesen. Det vil være en viss fleksibilitet for energistasjonene når det gjelder hvordan og hvor informasjonen skal presenteres, men for energistasjonene som velger å vise prisinformasjonen på digital skjerm eller andre løsninger vil hovedkostnaden være initielle. Det kan, men trenger ikke, bestå av kjøp av digitale skjerm, skilt/ plakater og m.m.

Det er ikke nok at informasjonen om enhetspriser for drivstoff og elektrisitet bare gis gjennom nettstedene til energistasjonene, noe som sannsynligvis ville ha vært det mest kostnadseffektive alternativet. Forskriften gjennomfører artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94 og gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 og det er ikke noe alternativ til en forskrift.

2.3 Kjøpere av drivstoff

De som indirekte vil bli påvirket av reguleringen er forbrukere som kjøper drivstoff. Kravet om at bemannede energistasjoner skal gi informasjon om drivstoff-/energi priser vil gi forbrukerne økt kunnskap om den relative kostnaden for ulike drivstoff. Dette kan igjen påvirke forbrukerne til å velge et kjøretøy med mer miljøvennlige og kostnadseffektive fordelaktige egenskaper på markedet når de kjøper kjøretøy.

Iht. direktiv (EU) 2014/94 skal det gis lett forståelig og lett sammenlignbar prisinformasjon slik at forbrukerne bedre kan vurdere den relative kostnaden for ulike drivstoff som finnes på markedet. Gjennom regelverket anser vi at muligheten for forbrukerne til å ta en informert beslutning øker. Når forbrukerne får muligheten til å sammenligne de relative kostnadene ved drivstoff vil forholdene ligge til rette for å gjøre et aktivt valg. Med den forslåtte løsningen for presentasjon av informasjonen på energistasjonene vil kostnadene være så små og derfor helt ubetydelig for forbrukerne.

Det kan være en risiko for at forbrukerne kan forveksle informasjonen om enhetspriser for alternative drivstoff med energistasjonenes egne priser. For å unngå forvirring er det viktig, der energistasjonen selv ønsker å utforme informasjonen, at det er klart at informasjonen om enhetspriser for alternativt drivstoff ikke er den samme som de faktiske prisene som skal gis av energistasjonene etter prisopplysningsforskriften.

2.4. Konsekvenser for andre

I tillegg til de ovennevnte aktørene vil forskriften medføre noe kostnader for Statens vegvesen i forbindelse med å velge ut hvilke personbiler som skal være grunnlaget, dvs. referansepersonbilen for aktuelle segmenter, for å beregne gjennomsnittlig drivstofforbruk og enhetspriser. For hvert bilsegment skal det etableres en referansepersonbil basert på de mest solgte bilmodellene

foregående år. Til dette vil Statens vegvesen benytte relevante data i kjøretøyregisteret (Autosys). Oppdatering vil skje én gang i året og omfanget av denne oppgaven antas å være liten, også fordi uttrekket fra Autosys vil automatisert.

2.5 Alternativer til regulering ved forskrift

Et mulig alternativ til forskrift er at den nødvendige informasjonen kan gjøres tilgjengelig på en nettside og at den som er ansvarlig for nettsiden oppdaterer informasjonen hvert kvartal, slik at den er lett tilgjengelig for forbrukerne. For energistasjonene vil dette medføre noe ekstra bruk av ressurser. Et annet alternativ kan være at det inngås en bransjeavtale. Dette vil trolig ikke medføre mindre kostnader sammenlignet med en forskrift, da kravene i hovedsak ville være de samme.

I lys av ovennevnte og for å sikre en tilfredsstillende implementering av artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94 og gjennomføringsforordningen (EU) 2018/732, foreslås at disse tas inn i norsk rett ved en forskrift som hjemles i markedsføringsloven § 10.

2.6. Vurdering av etterlevelse av eller utover forpliktelsene som følger av EØS-avtalen

Det foreslåtte regelverket er i tråd med innholdet i artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94. Forskriften inneholder ingen tillegg utover direktivets ordlyd og innebærer ingen innstramminger i direktivet. Ordlyden i artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94 sier bare at når drivstoffpriser som vises på en energistasjon, der det er aktuelt og spesielt når det gjelder naturgass og hydrogen, skal en sammenligning av de relevante enhetsprisene vises for informasjonsformål. Metodikken som skal brukes fremgår i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/732. Enhetsprisene skal beregnes ved å multiplisere drivstoffprisen i norsk kroner per konvensjonell enhet med drivstofforbruk per 100 km. Det følger også at enhetsprisene skal oppdateres hvert kalenderkvartal, og at beregning av drivstofforbruket skal baseres på et utvalg av personbilmodeller som er sammenlignbare, minst når det gjelder vekt og motorytelse, men som bruker forskjellig drivstoff, dvs. bensin/diesel eller elektrisitet.

Videre sier artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94 at når drivstoffprisene vises på en energistasjon, skal en sammenligning av de relevante enhetsprisene vises for informasjonsformål, der det er hensiktsmessig og spesielt når det gjelder naturgass og hydrogen. Det er ikke spesifisert i direktivet hvilke ekstra drivstofftyper som skal presenteres. I forbindelse med oppfølgingen av artikkel 7(3) i direktiv (EU) 2014/94 opprettet Kommisjonen en arbeidsgruppe, som har gitt en anbefaling om hvordan artikkelen skal tolkes. Anbefalingen sier at naturgass, hydrogen, elektrisitet, LPG, bensin og diesel skal presenteres i sammenligningen. Samferdselsdepartementet foreslår imidlertid at elektrisitet, bensin og diesel skal presenteres i sammenligningen, men at LPG, naturgass og hydrogen foreløpig ikke vises i sammenlikningen. Siden anbefalingen ikke er juridisk bindende, går ikke forslaget utover det som følger av direktivet.

Det er registrert mellom 200 – 300 hydrogenbiler i Norge. Hydrogenstasjonene i Norge driftes av UnoX og Hyop. UnoX har som mål å sette opp 20 stasjoner innen 2020 hvor de fleste store byene kan knyttes sammen., men HYop har fem stasjoner. HYop oppgir en pris på 90 kr/kg for vanlig kjøring i 100 km. Dette tilsvarer en bensinpris på 15kr/l med en personbil som bruker 0,6 liter/mil. Ettersom det foreløpig er relativt få biler og stasjoner, og derved liten etterspørsel, samt at SSB ikke henter inn

prisinformasjon for hydrogen, foreslår Samferdselsdepartementet at hydrogen ikke tas med i den obligatoriske prissammenlikningen.

Selv om hydrogen er eksplisitt nevnt i direktivets artikkel 7(3), mener Samferdselsdepartementet at det ligger innfor direktivet å ikke inkludere hydrogen i sammenlikningen, da direktivet krever at enhetspriser skal vises i "aktuelle tilfeller". Ettersom etterspørselen etter hydrogen også er lav, har det mindre verdi for forbrukerne samlet sett å se hvor stor den ev. komparativ fordel som hydrogen kunne hatt. Forpliktelsene i direktivet anses derfor som oppfylt.

2.7 Kostnader for selskaper/stasjoner som følge av reguleringen

Det foreslås at energistasjonseierne benytter tilrettelagt og tilsendt informasjon på en PDF fra Statens vegvesen. Det administrative arbeidet og kostnader holdes derved på et lavt nivå. Det vil kun være kostnader for utskrift og administrasjon av å plassere informasjonen på egnet sted på energistasjonen en gang i kvartalet.

Gjennomføringsforordning (EU) 2018/732 sier at enhetsprisene skal oppdateres hver tredje måned. Siden innsamlingen av dataene som ligger til grunn for den gjennomsnittlige drivstoffprisen er tilgjengelig hos SSB, anses forslaget å ha minimalt med arbeid og tid for eierne av energistasjonen. Tilsvarende, informasjon om hvilken enhetspris som skal brukes for hver drivstofftype vil være tilgjengelig fra Statens vegvesen. Drivstofforbruket skal beregnes ut fra de tre mest nyregistrerte personbilmodellene foregående år for hver drivstofftype.

Det vil imidlertid være mulig for den enkelte energistasjon selv å utforme en plakat eller visning på en digital skjerm på grunnlag av tilsendt PDF. Ettersom dette er noe den enkelte selv velger å gjøre er ev. merkostnader ikke nærmere vurdert.

2.8. Beskrivelse av i hvilken grad regulering kan påvirke konkurransevilkårene

Samferdselsdepartementets vurdering er at forskriften ikke vil påvirke konkurransevilkårene for selskaper. SSB produserer nasjonal prisstatistikk for drivstoff og elektrisitet. De gjennomsnittlige drivstoffprisene som skal presenteres på energistasjoner er dermed en nasjonal gjennomsnittsverdi basert på listeprisene som selskapene selv har oppgitt til SSB. Prisinformasjonen som skal presenteres på de bemannede energistasjonene skal være de samme uavhengig av hvem som eier/drifter energistasjonen. Enhetsprisene er nasjonalt transparente, og vi mener derfor at informasjon om pris ikke påvirker selskapenes konkurranseforhold. Det er altså ikke en vanlig faktisk prissetting, men kun en gjennomsnittlig verdi basert på prisdataene som samles inn av SSB.

Plikten for enkelte foretak til å gi informasjon om enhetspriser for alternativt drivstoff bør ikke bidra til et konkurransefortrinn, da alle foretak, uavhengig av om de er underlagt regelverket, kan få tilgang til informasjonen som skal presenteres på energistasjonene og plassere den på frivillig basis på energistasjonen.

Formålet med forslaget er å gjøre det mulig for forbrukerne å sammenligne de relative kostnadene ved ulike drivstoff - både fossile og fornybare. De aktuelle drivstoffselskapene som er underlagt kravene i dette markedet vurderes likt. Utvalget av energistasjoner som skal unntas fra

informasjonskravet er gjort med et objektivt krav, nemlig årlig samlet salg av bensin og diesel, og ikke på grunnlag av selskap eller varemerket som energistasjonen tilhører. Energistasjonene som er unntatt fra kravet er derfor de samme uavhengig av drivstoffleverandøren som energistasjonen tilhører. Konkurransen er derfor på lik linje.

2.9. Beskrivelse av hvordan regulering kan påvirke selskaper på annen måte

Ettersom hensikten med direktiv (EU) 2014/94 er å redusere avhengigheten oljebaserte drivstoff til transport vil reguleringen påvirke energiselskaper og bilforhandlere ved at forbrukeren ved kjøp av bil kan velge en bil som ikke er helt drevet av fossilt brensel, i de tilfellene hvor det alternative drivstoffet har lavere relativ kostnad enn fossilt brensel. Lønnsomheten for energistasjoner som kun leverer bensin og diesel kan i fremtiden bli dårligere som følge av forslaget, da det kan være mer sannsynlig at forbrukerne kun etterspør alternativt drivstoff som elektrisitet. Dette er imidlertid en ønsket og villet politikk fra regjeringen.

En mulig risiko ved å vise en gjennomsnittspris for et referansekjøretøy er at forbrukerne sammenligner enhetsprisen på et bestemt drivstoff med prisen forbrukeren betaler ved fylling av bensin/diesel. Dette kan føre til irritasjon for forbrukeren hvis prisen som faktisk betales av forbrukeren for å fylle drivstoff er dyrere enn den nasjonale gjennomsnittsprisen pr. kjørte 100 km kan irritasjonen bli rettet mot de ansatte på energistasjonen. Vi mener at denne risikoen er liten fordi enhetsprisene ikke er direkte sammenlignbare med prisen forbrukeren betaler for å fylle drivstoff. Enhetsprisene kommer til uttrykk i kroner per 100 km og salgsprisen i kroner per konvensjonell enhet, enten kr/l eller kr/kWh. Det er imidlertid viktig at forbrukeren ikke risikerer å se gjennomsnittsverdien som salgsprisen som skal oppgis i henhold til prisopplysningsforskriften.

2.10. Særlige hensyn til energistasjoner ved utformingen av reglene

Gjennomføringsforordningene (EU) 2018/732 og (EU) 2020/858 legger vekt på at små og mellomstore energistasjoner ikke bør pålegges ekstra byrder ved valg av nasjonale løsninger. Det er kun næringsdrivende som eier/drifter bemannede energistasjonene med et samlet årlig salg av bensin og diesel på minst 2 mill. liter som omfattes av forskriften. Ved denne avgrensningen skal de mindre energistasjonene ikke være underlagt kravet om informasjon om enhetspriser. Salg av diesel og bensin har vist nedgang hvert år fra 2016 til 2020, fra 4,34 mrd. liter til 3,8 mrd. liter. Bl.a. som følge av økt andel nye elbiler av nybilsalget, forventes denne nedgangen å fortsette og kan gjøre det aktuelt på et senere tidspunkt å heve den fastsatte grensen på 2 mill. liter ev. at en annen variabel benyttes som innslagspunkt. Vi mener at det valgte innslagspunktet i tilstrekkelig grad har tatt hensyn til de små energistasjoene.