

Barne- og familiedepartementet

Deres dato: 08.04.22

Deres ref.: 22/1175

Vår ref.: 2801/2022

Vår dato: 02.06.22

Høringsinnspill om endringsforslag i prisopplysningsforskriften

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer omsetter om lag 95 % av totalt omsatt drivstoff i Norge. Våre medlemmer er godt i gang med å tilby fornybare løsninger på sine energistasjoner. Deriblant elektrisitet til transport via hurtigladere. Våre medlemmer er opptatt av å tilby den energi kundene har behov for, på en god og effektiv måte.

Regjeringens endringsforslag i prisopplysningsforskriften omfatter blant annet hvordan prisopplysning for slik lading skal defineres innenfor regelverket, og hvordan den hensiktsmessig bør praktiseres. Våre innspill vil konsentrere seg om høringsnotatets vurderinger i avsnitt 3.7 om opplysninger ved lading av elektriske kjøretøy.

I korte trekk er vårt innspill at endringer i forskriften ikke bør ha tilbakevirkende kraft på eksisterende ladeløsninger. Ladestasjonsteknologien er i stadig utvikling, der behov for prisopplysning blir bedre integrert i de nye løsningene. Myndighetsstyrte prismodeller og krav om fysisk prisopplysning kan føre til et mindre effektivt ladetilbud.

Opplysninger ved lading av elektriske kjøretøy

Høringsnotatet beskriver utfordringene knyttet til å prise hurtiglading av kjøretøy. Det pekes på at operatører kan ha ulike prismodeller som hensyntar varierende kraftpris og ladetid, samt ulike rabatter gjennom kundetilørighet. Høringsnotatet kommer selv inn på utfordringene det er å ha pris på lading i en prismast på lik linje som for bensin og diesel grunnet overnevnte faktorer.

Videre er gjennomstrømningen av biler betraktelig høyere ved fylling av bensin og diesel enn ved lading, ved at det kun tar noen minutter å fylle tanken på biler med forbrenningsmotor. Plassbehovet på stasjonsområder er dermed større for hurtiglading grunnet at bilene bruker lengre tid på å lade batteriet enn å fylle tanken med bensin. Slikt plassbehov er kostnadskrevenende, og vil ha større betydning for utgiftene for en enkelt lading med strøm enn for en enkelt fylling av bensin.

Teknologien i og rundt selve ladestolpen er fremdeles under utvikling. Mange av dagens hurtigladere er ikke utviklet med egne skjermer for å opplyse om pris. Ved krav om fysisk prisopplysning vil man enten måtte sette opp plakater/klistermerker med pris, eller man må

montere skjermer ved siden av ladestolpene. Det første tilfelle er meget uhensiktsmessig ved at strømprisen ofte endres, noe som betyr at plakater må skiftes ut like ofte for å sørge for riktig prisopplysning. Montering av skjermer er kostnadskrevenende, og vil binde opp kapital som eller kunne vært brukt på å bygge opp et enda bedre ladetilbud på stasjonen eller på nye lokasjoner.

En tredje faktor som kompliserer krav om prisopplysning, er at ulike aktører vil kunne tilby lading på en og samme ladestolpe, med tilhørende ulike priser og prismodeller. Prisopplysning ved ladestolpen vil dermed bli enda mer komplisert å følge opp på en hensiktsmessig måte, hvis man skal oppdatere flere priser og prismodeller samtidig.

Det er mange faktorer som påvirker selve prisingen ved bruk av en ladestasjon. Prisen vil avhenge av selve strømprisen per kWh og hvor lenge bilen står ved hurtigladeren. Det siste tilfellet avhenger ikke bare av ladestasjonens kapasitet, men også av selve bilens ladekapasitet og teknologi, hvor fullt batteriet er når lading starter samt hvilken temperatur batteriet har når lading starter. Det er dermed komplisert å kunne si hva prisen vil være før lading starter.

Endringer i forskriften bør ikke ha tilbakevirkende kraft

Drivkraft Norge mener at en endring i prisopplysningsforskriften ikke kan ha en tilbakevirkende kraft på ladestolper satt opp før en eventuell regelendring. Med den utviklingen vi ser i dag på salg av nye elektriske elbiler, så vil behovet for et godt ladetilbud øke tilsvarende. Dagens ladetilbud vil ikke være tilstrekkelig for morgendagens behov. Det er dermed betraktelig mer samfunnsøkonomisk at ladeoperatører benytter kapital til å bygge ut ladetilbudet enn å sette opp midlertidige fysiske prisopplysningsløsninger ved eksisterende ladestolper. Ladestolpene er under stadig utvikling, der nye utgaver er bedre tilrettelagt for prisopplysning enn flere av de som i dag er satt opp. Etter hvert vil de første utgavene bli erstattet med nye. Krav om å sette opp skjermer eller å sette opp plakater vil dermed være en kostnadskrevenende og tungvint løsning på en midlertidig utfordring.

QR-kode kan bidra til enklere prisopplysning

Drivkraft Norge mener imidlertid at en mer samfunnsøkonomisk løsning er at ladeoperatører opplyser om gjeldende ladepriser på sine nettsider, eller via apper. Mange bilister er komfortable med å bruke slike løsninger, men bransjen ser helt klart at det også er mange bilister som ikke synes slike løsninger er hensiktsmessig. For å sikre rask og god tilgang til prisinformasjonen, kan en løsning være at ladeoperatøren setter opp QR-koder på ladestolper der prisopplysning ikke er tilgjengelig, slik at man kommer direkte til nettsiden med prisopplysning og betalingsløsning. Med en slik løsning vil det være mest hensiktsmessig at det er en drop-in-pris det opplyses om, som er ladeprisen når kunden ikke har et kundeforhold til en ladeleverandør.

I Sverige har over 60 % av ladebransjen nylig gått sammen om å tilby en slik løsning med QR-koder, for å sikre at kunden kan få rask tilgang til opplysning om pris og mulighet til å betale uten å måtte laste ned apper eller logge seg inn på nettsider. Norske myndigheter bør

også legge opp til en tilsvarende løsning istedenfor å kreve ettermontering av skjermer på ladestolper som ikke har prisopplysning.

Myndighetskrav om prismodell og betalingsmåte kan føre til uhensiktsmessige tilpasninger og begrensninger som i det lange løp kan føre til dårligere løsninger enn nødvendig. Pris per kWh vil muligens være det enkleste for kunden å forholde seg til, og mange aktører tilbyr dette allerede. Men det er viktig for bransjen at myndighetene ikke regulerer bort muligheten til å ha et tidselement i prismodellene. Dette blant annet for å sikre så effektiv bruk av ladekapasiteten som mulig.

Hurtiglading - en vare eller en tjeneste?

Når det kommer til spørsmålet om lading av elbiler på en ladestasjon er å anse som en vare eller tjeneste, så er det et klart element av begge deler. Ethvert kjøp av en vare er også kjøp av en tjeneste, ved at det trengs personale og infrastruktur for å gjennomføre salget. Etter Drivkraft Norges mening, så er imidlertid kjøp av strøm fra en ladestasjon i hovedsak å anse som en vare. Strømkjøpet ved lading av bil er begrenset til tid, sted og mengde, og kan måles i kWh på lik linje som bensin måles i liter.

Oppsummering

Drivkraft Norge ønsker å understreke at ladetilbudet langs veiene fremdeles er under utvikling. Ladestasjonene i seg selv er teknologiutvikling der løsningene blir bedre med hensyn til både ladekapasitet og betalingsløsning. Teknologien er fremdeles en relativt umoden og under stadig utvikling. Bransjen ønsker å tilby best mulige løsninger for kundene, og tilpasser sin forretningsmodell etter kundenes behov gjennom å konkurrere om å gi bedre tilbud til kundene. Myndighetsstyrte løsninger vil mest sannsynlig hindre en slik utvikling og kan føre til uhensiktsmessige virkninger. Istedenfor å kreve å montere fysiske løsninger med prisopplysning, så kan innføring av QR-koder ved ladestasjoner der prisopplysninger mangler bidra til å bedre prisopplysningsbehovet.

Avslutningsvis vil Drivkraft Norge ellers vise til vårt innspill til Samferdselsdepartementets pågående arbeid med nasjonal ladestrategi, samt til vårt innspill til Samferdselsdepartementets høring om forskrift om prisinformasjon for drivstoff og elektrisitet på energistasjoner.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas

Fagsjef