

Samferdselsdepartementet

Høringsnotat

04.12.2025

Forslag til ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og gjennomføring av forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff

1. Innledning

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring et forslag til ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Lovforslaget gjennomfører forordning (EU) 2023/1804¹ om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, heretter omtalt som AFIR eller forordningen, i norsk rett. I tillegg inneholder lovforslaget nasjonale bestemmelser for å sikre en effektiv gjennomføring av kravene i forordningen, og en nasjonal bestemmelse som gir hjemmel til å fastsette nasjonale tilleggsbestemmelser om krav til betalingsløsninger. Forordningen erstatter direktiv 2014/94/EU om utbygging av infrastruktur for alternative drivstoff, som er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i nåværende lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff.

AFIR oppstiller regler for utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff. Formålet med forordningen er å etablere nasjonale mål for utbygging av tilstrekkelig infrastruktur for alternativt drivstoff (i hovedsak elektrisitet, hydrogen og LNG) for veigående kjøretøy, tog, skip og stasjonære fly. Dette skal sikre mobilitet mellom EU-statene og samtidig bidra til oppfyllelse av klima- og miljømål ved at man sikrer en raskere overgang til el- og hydrogenkjøretøy. Forordningen stiller også felleseuropeiske krav til tekniske løsninger, brukerinformasjon og betalingsløsninger. Videre stiller forordningen krav om at medlemsstatene utarbeider en nasjonal handlingsplan for utbygging av lade- og fyllinfrastruktur. Forordningen etablerer også et rapporteringssystem som skal sikre regelmessig og strukturert oppfølging av fremdriften, og angir nærmere frister for overholdelse av kravene.

Forordningen gjelder videre følgende forhold:

- Avstandskrav langs TEN-T² veinettet mellom hver ladepool og fyllstasjon for elektrisitet og hydrogen
- Krav til minimum effektuttak for det enkelte ladepunkt og ladepool
- Krav til betalingsløsning for lading eller fylling av alternativt drivstoff
- Krav til tilgjengeliggjøring av statiske og dynamiske data, herunder prisopplysninger, om hvert ladepunkt, hver ladepool og fyllpunkt
- Krav om landstrøm til skip i TEN-T havner
- Krav om strømforsyning til fly
- Krav om å vurdere alternative drivstoffteknologier og fremdriftssystemer for jernbanestrekninger som det ikke er fullt mulig å elektrifisere.
- Bestemmelser om datatilrettelegging

AFIR regulerer både veigående kjøretøy, jernbane og stasjonære fly som er Samferdselsdepartementet ansvarsområde, og fartøy som faller innunder Nærings- og fiskeridepartementets ansvarsområde. Høringsnotatet er derfor utarbeidet i samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet. Gjennomføringen

¹ <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj/eng>

² Se kapittel 3.3 for en nærmere beskrivelse

av forordningen endrer ikke eksisterende ansvars- og oppgavefordeling mellom departementene.

2. Gjeldende rett

Krav til offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og energistasjoner er regulert i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff³. Loven, med tilhørende forskrifter, gjennomfører direktiv 2014/94/EU (AFI-direktivet) i norsk rett.

Loven er i hovedsak en hjemmelslov som i § 3 gir departementet hjemmel til å fastsette forskrifter om tekniske spesifikasjoner og krav om informasjon til forbrukere. Loven gir også hjemmel til å fastsette forskrift om ansvar for tilsyn og kontroll, samt om overtredelsesgebyr. Virkeområdet er definert i § 1 første ledd, og omfatter offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og energistasjoner. Loven gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter slike anlegg.

Departementet har fastsatt tre forskrifter som er hjemlet i loven, disse er:

- Forskrift om infrastruktur for alternativt drivstoff⁴
- Forskrift om prissammenlikning på drivstoff og elektrisitet på energistasjoner⁵
- Forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy⁶

Forskrift om infrastruktur for alternativt drivstoff skal sikre at anlegg som tilbyr samme type alternativt drivstoff følger like tekniske spesifikasjoner. Dette bidrar til at brukere enkelt kan orientere seg om hvilke drivstoff som tilbys og benyttes på lade- og energistasjoner. Forskriften gjennomfører kravene som fulgte av AFI-direktivet og de supplerende forordningene (EU) 2018/674 og (EU) 2019/1745. Forskriften omhandler både infrastruktur for veigående kjøretøy og fartøy, og er derfor gjennomført i norsk rett med hjemmel i både lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og havne- og farvannsloven § 28 annet ledd.

Forskrift om prissammenlikning på drivstoff og elektrisitet på energistasjoner har som formål å gi forbrukerne indikativ prisinformasjon om energieffektiviteten for energikilder som benyttes til fremdrift av personbiler. Forskriften regulerer både krav til prisinformasjon om bensin (blyfri 95 oktan), diesel (avgiftspliktig) og elektrisitet. Forskriften gjennomfører kravene som fulgte av AFI-direktivet og de supplerende forordningene (EU) 2018/674 og (EU) 2019/1745.

Forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy har som formål å øke brukervennligheten ved lading ved å legge til rette for enkel betalingsløsning ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Forskriften gjelder for ladepunkt med et effektuttak fra og med 50 kW som ble satt i drift etter 1. juli 2023, da forskriften trådte i kraft.

³ <https://lovdata.no/lov/2020-06-19-95>

⁴ <https://lovdata.no/forskrift/2021-09-07-2692>

⁵ <https://lovdata.no/forskrift/2022-03-15-422>

⁶ <https://lovdata.no/forskrift/2023-06-26-1152>

3. Om AFIR

3.1 Innledning

AFIR innebærer en vesentlig styrking og konkretisering av regelverket om infrastruktur for alternativt drivstoff, sammenlignet med AFI-direktivet. Direktivet regulerte i all hovedsak tekniske krav til infrastrukturen og la ellers opp til en fleksibel nasjonal gjennomføring. AFIR oppstiller bindende og detaljerte krav, med klare frister for etterlevelse for å sikre en ensartet implementering i EU. Forordningen har som formål å harmonisere og standardisere regelverket på tvers av EU.

AFIR ble vedtatt i EU 13. september 2023, trådte i kraft 3. oktober 2023 og gjort gjeldende fra 13. april 2024. Forordningen er fortsatt til vurdering i EØS-statene.

EU-kommisjonens forslag til endring av AFI-direktivet, COM (2021) 559⁷, ble sendt på alminnelig høring i Norge med frist 1. september 2021.⁸

Hovedtrekkene og strukturen i Kommisjonens forslag er i all hovedsak beholdt i den vedtatte forordningen. Det er likevel enkelte endringer som kan fremheves:

- Langs TEN-T nettverket er at kravet til effektuttaket for lette kjøretøy økt noe, både til det enkelte ladepunkt og samlet for hver ladepool⁹, med krav til maksimal avstand på 60 km mellom hver ladepool.
- For tunge kjøretøy er avstandskravet mellom hver ladepool beholdt til 60 km, og innfasingen skal gjennomføres noe mer gradvis.
- Kravene til maksimalt effektuttak er derimot skjerpet for deler av TEN-T nettverket fra 1400 kW til 2800 kW.
- Kravet til avstand mellom hver fyllestasjon for hydrogen er økt fra 150 km til 200 km.

3.2 Virkeområde

Mens AFI-direktivet regulerte offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektrisk drevne kjøretøy, fyllestasjoner og landstrøm i havner, er AFIR sitt virkeområde utvidet til også å inkludere strømforsyning til fly som står parkert ved «gate» eller på en oppstillingsplass, men ikke bruk av drivstoff under flyvning. Forordningen stiller også krav om vurdering av alternativt drivstoff til fremdrift av tog, og dermed omfatter forordningen alle transportformer.

Kravene i AFIR gjelder for offentlig tilgjengelige lade- og fyllpunkter for alternativt drivstoff, slik disse er definert i artikkel 2 (45). Det følger av bestemmelsen at infrastruktur anses som offentlig tilgjengelige dersom den er plassert et sted som er åpent for allmenheten, uavhengig av om dette er på offentlig eller privat grunn. Dette gjelder også dersom det er begrensninger eller betingelser for adgang til stedet eller adressen, eller bruken av lade- eller fyllpunktet.

⁷ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:dbb134db-e575-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

⁸ Det norske høringsnotatet og de norske høringsuttalelsene er tilgjengelig [her](#).

⁹ En ladepool kan bestå av én eller flere ladestasjoner på et bestemt sted. For målene som er fastsatt i denne forordningen for ladepooler, kan den nødvendige minimumseffekten leveres av én eller flere ladestasjoner.

I portalens punkt 11 står det videre at lade- og fyllerpunkter anses som offentlig tilgjengelig selv om det er begrenset til en generell brukergruppe, som kunder. Dette vil for eksempel kunne være et kjøpesenter. Lade- og fyllerpunkter vil derimot ikke nødvendigvis regnes som offentlig tilgjengelig om den kun er tilgjengelige for en lukket og klart definert gruppe, for eksempel i et kontorbygg der kun ansatte eller autoriserte personer har tilgang.

3.3 Andre EU-prosesser med betydning for AFIR

Forordningen er en del av Kommisjonen initiativ under 'Fit for 55'-pakken. Initiativet retter seg mot tiltak som er nødvendig på tvers av alle sektorer for å nå målet om reduksjon av klimagassutslippene med 55 prosent i 2030. AFIR inngår derved som en del av en bredere europeisk satsing på å fremme sømløs, bærekraftig og effektiv mobilitet på tvers av landegrensene i EU og EØS. Forordningen henger tett sammen med flere andre EU-prosesser.

Blant de mest relevante prosessene er TEN-T-forordningen, revisjonen av ITS-direktivet, RTTI-forordningen og Fuel EU Maritime og innlemmingen av skipsfart i kvotesystemet. Regelverkene er gjensidig forsterkende og utgjør til sammen en helhetlig ramme for infrastrukturutvikling, digitalisering og datadeling i europeisk transportpolitikk.

TEN-T-forordningen

Forordning (EU) 2024/1679¹⁰ om Unionens retningslinjer for utvikling av det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T-forordningen), ble på møte i EØS-komiteen 24. okt. 2025 innlemmet i den delen av EØS-avtalen som regulerer det frivillige samarbeidet (Protokoll 31).¹¹

TEN-T forordningen setter standardkrav til infrastrukturen, frister for når de skal innfris og definerer hvor transportkorridorer og byknutepunkter («urban nodes») ligger. TEN-T består av en rekke vei- og jernbaneforbindelser, både nasjonale og grensekryssende, og knutepunkter som sentrale havner og lufthavner – og omfatter dermed alle transportformer. TEN-T er inndelt i tre nivåer: Et kjernenettverk, som består av de mest sentrale forbindelsene og knutepunktene, og et utvidet kjernenettverk med viktige forbindelser. Det tredje nivået er det utvidete nettverket, som også inneholder viktige forbindelser, men som er prioritert noe lavere.

TEN-T veinettet i Norge består av deler av de viktigste europaveiene. Enkelte strekninger er vurdert til å ha høyere prioritet, og er definert som en del av TEN-T kjernenettverk, dette er E6 Oslo-Riksgrensen, E18 Oslo-Riksgrensen og E6 fra Fagernes sør for Narvik til Riksgrensen på E10. I dag er det ingen definerte byknutepunkt i Norge etter TEN-T-forordningen.

¹⁰ Forordningen ble vedtatt i EU i 2024, etter AFIR. Tidligere TEN-T-forordning var (EU) nr. 1315/2013. I AFIR vises det til TEN-T nr. 1315/2013, men det er presisert i ny TEN-T-forordning at henvisningen til den gamle forordningen nå skal forstås som den nye.

¹¹ Pressemelding datert 24.10.2025: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/norge-slutter-seg-til-eu-regelverk-om-et-sikkert-effektivt-og-miljovennlig-transportnettverk/id3126739/>

Det pågår en dialog mellom EU-Kommisjonen og Norge om enkelte justeringer av norsk del av TEN-T.

Kravene i AFIR er i stor grad knyttet til infrastrukturen som skal etableres i og langs TEN-T nettverket. Som følge av koblingen mellom TEN-T og AFIR, vil prosessen som pågår med EU-kommisjonen ha betydning for oppfyllelse av kravene som følger av AFIR.

ITS-direktivet og RTTI-forordningen

EUs direktiv 2010/40/EU om intelligente transportsystemer (ITS-direktivet) etablerte et rammeverk for implementering av intelligente transportsystemer (ITS) innenfor veisektoren, med grenseflater mot andre transportformer. Regelverket har vært EUs verktøy for å sikre koordinerte ITS-tjenester i hele EU, basert på europeiske spesifikasjoner og standarder. EU vedtok i 2023 endringsdirektiv til ITS-direktiv ((EU) 2023/2661). Det arbeides med gjennomføringen av direktivet i norsk rett.

Forkortelsen RTTI står for Real-Time Traffic Information. Den nye RTTI-forordningen (EU) 2022/670¹², som erstattet (EU) 2015/962, er en av forordningene under ITS-direktivet. Forordningen krever blant annet at veimyndigheter og veioperatører gjør tilgjengelig statiske data, dynamiske data og trafikkdata de har, på maskinlesbart format. Kravet gjelder for TEN-T veinettet og motorveier, med mål om at dataene skal kunne brukes i ulike navigasjons- og trafikkinformasjonstjenester. Forskrift om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjonstjenester er endret for å gjennomføre den nye forordningen i norsk rett. Endringene ble gjennomført med virkning fra 1. september 2025.

Artikkel 3 i RTTI-forordningen krever at medlemsstatene etablerer et nasjonalt tilgangspunkt (NAP). Det er også til dette tilgangspunktet data listet opp i AFIR artikkel 20 nr. 2 skal gjøres tilgjengelig. Transportportal.no er det nasjonale tilgangspunktet i Norge. Statens vegvesen utreder hvordan datakravene som stilles i AFIR og RTTI bør gjennomføres.

Fuel EU Maritime og innlemmingen av skipsfart i EUs klimakvotesystem

Fuel EU Maritime, (EU) 2023/1805, krever at container- og passasjerskip over 5000 bruttotonn fra 1. januar 2030 bruker landstrøm (eller annet nullutslippsalternativ) ved kailigge i TEN-T-havner i mer enn to timer. Fra 1. januar 2035 vil kravet gjelde i alle havner som tilbyr landstrøm.

Skipsfart ble innlemmet i EUs klimakvotesystem EU ETS (direktiv 2023/959 og forordning 2023/957) fra 1. januar 2024. Klimakvotesystemet innebærer at CO₂-utslipp prises, og dette gir skipsoperatørene et økonomisk insentiv til å bruke landstrømanlegg i havn. Regelverket gjelder for kommersielle skip som seiler til, fra eller mellom EØS-havner. Fiskefartøy, offshorefartøy samt fartøy under 5000 bruttotonn er unntatt pt, men EU har besluttet at systemet skal utvides gradvis.

¹² Ny RTTI-forordning trådte i kraft i EU i mai 2022 og ble tatt inn i EØS-avtalen i mars 2025.

3.4 Nærmere om kravene i AFIR

3.4.1 Elektrisk ladeinfrastruktur langs vei

Lette elektriske kjøretøy

Ifølge AFIR artikkel 3 skal medlemsstatene sikre at det er offentlig tilgjengelige ladestasjoner for lette elektriske kjøretøyer, personbiler (kjøretøykategori M1) og varebiler (kjøretøykategori N1), som samsvarer med utviklingen i opptaket av nye kjøretøy, og at ladestasjonene gir tilstrekkelig effektuttak for disse kjøretøyene.

Artikkel 3 nr. 1 stiller krav til effektuttak som skal nås, ved offentlig tilgjengelige ladestasjoner, ved slutten av hvert år. Kravene baserer seg på antall lette elektriske kjøretøy og plug-in hybridkjøretøy registrert. Kravet til effektuttak øker over tid.

For TEN-T kjernenettverket (se kapittel 3.3.) skal samlet installert effekt innen 31. desember 2025 på hver ladepool¹³ for lette kjøretøy, være minst 400 kW, inkludert minst et ladepunkt med 150 kW installert effekt. Innen 31. desember 2027 øker kravet til samlet installert effekt på hver ladepool til minst 600 kW, inkludert minst to ladepunkt med 150 kW installert effekt.

For det utvidede TEN-T nettverket (se kapittel 3.3) skal samlet installert effekt på hver ladepool innen 31. desember 2027, langs minst 50 % av lengden av nettverket, være minst 300 kW, inkludert minst ett ladepunkt med 150 kW installert effekt. Innen 31. desember 2030 skal samlet installert effekt på hver ladepool være minst 300 kW, inkludert minst et ladepunkt med 150 kW installert effekt. Innen 31. desember 2035 økes kravet til samlet effektuttak til minst 600 kW, inkludert minst to ladepunkt med 150 kW installert effekt.

Både for TEN-T kjernenettverket og det utvidede TEN-T nettverket skal maksimal avstand mellom hver offentlig tilgjengelig ladestasjon i hver kjøreretning være 60 km, jf. artikkel 3 nr. 4. For det utvidede TEN-T-nettverket skal dette kravet oppfylles innen 31. desember 2030. Begge kjøreretninger kan betjenes av en enkel ladepool hvis den er lett tilgjengelig fra begge kjøreretninger og tydelig skiltet.

De øvrige kravene til effektuttak mm. gjelder også for disse ladepoolene. Det åpnes i artikkel 3 nr. 8 og 9 for unntak fra kravene til maksimal avstand og effektuttak ved lave trafikkvolumer langs TEN-T nettverket. Hvis ÅDT (årsdøgnetrafikk) for lette kjøretøy er under 8 500 og det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ladeinfrastrukturen iht. kravene i nr. 4, kan det gjøres unntak slik at en ladepool betjener begge kjøreretninger. Ved ÅDT under 8 500 kan kravet til effektuttak reduseres med 50 % på hver ladepool. Ved ÅDT under 3000 kan avstanden mellom hver ladepool økes til 100 km.

Tunge elektriske kjøretøy

Kravene knyttet til infrastrukturen for tunge elektriske kjøretøy følger av artikkel 4.

Effektuttaket for tunge kjøretøy er formulert på samme måte som for lette kjøretøy, med økende krav til effektuttak over tid og redusert avstand mellom hver ladestasjon langs TEN-T

¹³ En ladepool kan bestå av én eller flere ladestasjoner på et bestemt sted. For målene som er fastsatt i denne forordningen for ladepooler, kan den nødvendige minimumseffekten leveres av én eller flere ladestasjoner.

veinettet. For 15 % av lengden av TEN-T kjernenettverket skal det, innen 31. desember 2025 på hver ladepool for tunge kjøretøy, samlet være installert minst 1400 kW, inkludert minst et ladepunkt med effektuttak på 350 kW. Innen 31. desember 2027 økes kravet på hver ladepool til minst 50 % av lengden av TEN-T kjernenettverket og samlet effektuttak økes til 2 800 kW og minst to ladepunkt som hver har 350 kW installert effekt. Tilsvarende krav for det utvidede TEN-T nettet er 1400 kW og ett ladepunkt med 350 kW installert effekt.

Innen 31. desember 2030 skal avstand mellom hver ladepool for TEN-T kjernenettverket maksimalt være 60 km i hver kjøreretning med installert effekt på 3 600 kW og to ladepunkt som hver har installert effekt på minst 350 kW. Tilsvarende krav for det omfattende TEN-T nettverket er 100 km mellom hver ladestasjon, samlet effektuttak på 1 500 kW og ett ladepunkt på minst 350 kW.

For sertifiserte døgnhvileplasser for tunge kjøretøy iht. forordning (EU) 2022/1012, skal det være to ladestasjoner med effektuttak på minst 100 kW innen 31. desember 2027, som øker til 4 ladestasjoner innen 31. desember 2030. Tilsvarende krav for ladepunkt i definerte byknutepunkt iht. TEN-T forordningen, er 150 kW og samlet effektuttak for ladestasjon er 900 kW innen 31. desember 2025 som øker til 1 800 kW i 2030.

En enkelt ladepool, som er definert som en eller flere ladestasjoner på et definert sted, kan betjene begge kjøreretninger hvis den er lett tilgjengelig fra begge kjøreretninger, godt skiltet og ellers er iht. de øvrige kravene til ladepunkt og -stasjoner for tunge kjøretøy.

Artikkel 4 nr. 4 til artikkel 4 nr. 6 definerer unntak fra avstandskravet og kravet til samlet effektuttak for ladeinfrastrukturen for tunge kjøretøy. Ved trafikkmengder under 2000 ÅDT langs TEN-T veinettet kan samlet effektuttak reduseres med inntil 50 % av kravet i artikkel 4 nr. 1. Ved trafikkmengder under 800 ÅDT kan maksimal avstand økes fra 60 km til 100 km, men avstanden mellom hver ladepool må være tydelig merket.

Betalingsløsning

Artikkel 5 inneholder krav til ladeinfrastrukturen for elektriske kjøretøy, herunder betalingsløsninger, lett tilgjengelig prisinformasjon og forbrukerinformasjon, likebehandling, smart lading og skiltingsregler som gjør det enkelt å finne hvor ladepunktet er lokalisert.

Etter artikkelen skal operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy gi sluttbrukere mulighet for å lade elbilen på ad-hoc basis. Å lade på ad hoc-basis betyr at en sluttbruker kan lade uten å måtte registrere seg, inngå en skriftlig avtale eller etablere et kundeforhold med operatøren utover det å kjøpe selve tjenesten (jf. artikkel 2 nr. 47). Dette vil videre omtales som lading uten forhåndsavtale.

Ved offentlig tilgjengelige ladepunkter, utplassert etter at forordningen ble gjort gjeldende i EU (13. april 2024), skal det være mulig å lade uten forhåndsavtale ved å bruke et betalingsinstrument som er mye brukt i unionen. Som følge av dette, skal operatører av ladepunkter akseptere elektronisk betalinger på disse punktene gjennom terminaler og enheter som brukes for betalingstjenester, inkludert minst ett av følgende;

a) betalingskortlesere

b) enheter med en kontaktløs funksjonalitet, som minst kan lese betalingskort
c) for normalladere (under 50 kW) skal det kunne brukes enheter som bruker en internettforbindelse og som muliggjør sikre betalingstransaksjoner, slik som, de som genererer en spesifikk Quick Response-kode (QR-kode).

Fra 1. januar 2027 skal operatører av offentlig tilgjengelige ladepunkter sikre at ladepunkter med en effekt på minst 50 kW, som er etablert langs TEN-T-veinettet eller på en sertifisert døgnhvileplass, iht. forordning (EU) 2022/1012, oppfyller kravene i bokstav a) eller b). Kravet gjelder også for ladepunkter som er etablert før 13. april 2024.

Sertifiseringsordningen for døgnhvileplasser er frivillig, og per oktober 2025 finnes det ingen sertifiserte døgnhvileplasser i Norge. Statens vegvesen sendte 30. april 2025 på høring et forslag til endring i forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS, som skal gjennomføre delegert kommisjonsforordning (EU) 2022/1012. Forslaget er foreløpig ikke ferdig behandlet.

Prisinformasjon

Artikkel 5 nr. 3 stiller krav om at priser som kreves skal være rimelige, enkle og klart sammenlignbare, transparente og ikke-diskriminerende. Operatører skal ikke diskriminere gjennom priser som belastes mellom sluttbrukere og mobilitetsleverandører, eller mellom ulike mobilitetsleverandører. Bestemmelsen åpner likevel opp for at prisnivået kan differensieres, men bare dersom differensieringen er forholdsmessig og saklig begrunnet.

Artikkel 5 nr. 4 krever at ved ladepunkter med en effekt større eller lik 50 kW skal prisen ved lading uten forhåndsavtale være basert på prisen per kWh for levert strøm. I tillegg kan det også kreves et gebyr for opphold per minutt for å unngå at biler blir stående lenge ved ladepunktet. Før ladingen starter skal alle aktuelle kostnader gjøres kjent for brukeren.

Kravene i artikkel 5 nr. 3 og nr. 4., nevnt ovenfor, gjelder i EU for alle ladestasjoner etablert etter 13. april 2024.

På ladepunkter med effekt på mindre enn 50 kW skal informasjonen om prisen ved lading uten forhåndsavtale gjøres tydelig og lett tilgjengelig, med alle priskomponentene, slik at denne informasjonen er kjent for sluttbrukerne før ladingen starter. De gjeldende priskomponentene skal presenteres i følgende rekkefølge:

- pris per kWh,
- pris per minutt,
- pris per økt; og
- enhver annen priskomponent som gjelder.

Det stilles også krav om at prisene som mobilitetstjenesteleverandører krever av sluttbrukere, skal være rimelige, transparente og ikke-diskriminerende. All prisinformasjon knyttet til den aktuelle ladeøkten, skal være tilgjengelig for sluttbrukerne før ladeøkten starter via fritt tilgjengelige og bredt støttede elektroniske løsninger. Informasjonen skal klart skille mellom alle prisbestanddeler, inkludert eventuelle kostnader for e-roaming og andre gebyrer eller avgifter som leverandøren anvender. Gebyrene skal være rimelige, transparente og

ikke-diskriminerende. Mobilitetstjenesteleverandørene skal ikke belaste ekstra gebyrer for grensekryssende e-roaming.

3.4.2 Hydrogenfyllestasjoner langs vei

Artikkel 6 inneholder bestemmelser for medlemsstatene for å sikre minimumsdekning av offentlig tilgjengelige fyllpunkter for hydrogen både til lette og tunge kjøretøy langs TEN-T kjernenettverket. Innen 31. desember 2030 skal det være en fyllstasjon for hver 200 km med kumulativ kapasitet på minst 1 tonn pr dag og minst en dispenser på 700 bar. Kapasiteten kan reduseres med inntil 50 % hvis ÅDT for tunge kjøretøy er under 2000.

I den nasjonale tiltaksplanen skal den trinnvise utviklingen mot 2030 fremgå, med et klart indikativt mål for 2027. I hvert byknutepunkt etter TEN-T-forordningen (se kapittel 3.3) skal det innen 31. desember 2030 være etablert en fyllstasjon for hydrogen.

Artikkel 7 inneholder krav til infrastrukturen til hydrogenfyllestasjoner for å sikre brukervennlighet ved fylling av hydrogen, blant annet gjennom minimumskrav til betalingsløsninger, prisinformasjon og kontraktsvalg. Det er samme krav til betalingsløsninger som for ladepunkt med effektuttak over 50 kW, dvs. bankkort eller et kort med kontaktløs funksjonalitet for bruk på betalingsterminal. Det skal vises tydelig informasjon om ad hoc-prisen per kg, slik at sluttbrukere er kjent med prisen før de starter en fylling, og slik at pris-sammenligning blir mulig. Differensiert pris mellom kunder kan gjøres hvis begrunnelsen er objektiv og alle kan benytte seg av den tilbudte prisen.

3.4.3. Infrastruktur i havner

Etter artikkel 9 skal hvert land sikre et minimum av landbasert strømforsyning i TEN-T havner for container skip og passasjerbåter. Kravene er like for havner på TEN-T-hovednettverket og havner i det utvidede TEN-T-nettverket. Havner, hvor antall anløp av containerskip over 5000 bruttotonn er over 100 som gjennomsnitt de siste tre årene, skal kunne levere landstrøm til minst 90 % av anløpene. Videre skal havnene kunne levere landstrøm til ro-ro passasjerskip og høyhastighetspassasjerfartøy over 5000 bruttotonn, hvis havnen har mer enn 40 årlige anløp av slike skip. Endelig skal havnen kunne levere landstrøm til passasjerskip over 5000 bruttotonn (i praksis cruiseskip) dersom antallet årlige anløp er over 25. Som for containerfartøy skal havnen ha kapasitet til å levere landstrøm til minst 90 prosent av anløpene. Det er bare anløp som varer i minst to timer som teller med, og en skal også se bort fra anløp av skip som bruker nullutslippsteknologi i havnen, eller som anløper på grunn av nødsfall eller lignende.

Artikkel 11 krever at medlemsstatene sikrer et passende antall LNG-fyllestasjoner i TEN-T kjernenettverket av sjøhavner og identifiserer relevante havner gjennom den nasjonale handlingsplanen, jf. artikkel 14 (se kapittel 3.4.6).

3.4.4. Lufthavner

Artikkel 12 omhandler minimumsbestemmelser for strømforsyning til alle stasjonære fly for flyplasser i TEN-T kjernenettet og i det utvidede TEN-T nettverket. Kravene til strøm, som stilles til parkerte fly på flyplasser med kommersiell drift, gjelder både fly ved «gate» og de som står oppstilt utenfor trafikkområdet. Det skal være strømforsyning for passasjerfly og

transport fly ved «gate» innen 31. desember 2024 og på oppstillingsplasser fra 31. desember 2029. Det kan gjøres unntak for flyplasser med mindre enn 10 000 kommersielle flybevegelser som gjennomsnitt de siste år.

3.4.5. Jernbaneinfrastruktur

Kravene til jernbane følger av artikkel 13. Bestemmelsen fastslår at for jernbaneinfrastruktur som ikke er omfattet av forordning (EU) 1315/2013 (TEN-T-forordningen), skal medlemsstatene vurdere utvikling av alternative drivstoffteknologier og fremdriftssystemer for jernbanestrekninger som det ikke er fullt mulig å elektrifisere på grunn av teknologiske begrensninger, eller som er samfunnsøkonomisk ulønnsom. Der det er relevant, skal også behov for infrastruktur for lading og fylling av drivstoff inngå i vurderingen.

3.4.6. Nasjonale handlingsplaner og statusrapport

Artikkel 14 har bestemmelser om nasjonale handlingsplaner for utviklingen av markedet for alternativt drivstoff og etableringen av relevant infrastruktur. Et utkast til handlingsplan skal sendes Kommisjonen innen 31. desember 2024 og endelig plan skal sendes innen 31. desember 2025. Det er en detaljert liste over hva handlingsplanen skal inneholde i artikkel 14, og det stilles krav til medvirkning fra både interessenter og lokale/regionale myndigheter. Planen skal være tydelig tiltaksorientert for å kunne oppfylle kravene som er definert for hver transportform.

Forordningen artikkel 15 har krav om en nasjonal statusrapport som skal forelegges Kommisjonen første gang innen 31. desember 2027 og deretter hvert annet år. Rapporten skal vise fremdriften i gjennomføringen av den nasjonale handlingsplanen, som skal utarbeides iht. artikkel 14. For Norge må dette leses som at det vil være EFTAs overvåkingsorgan (ESA) som skal underrettes.

3.4.7. Tilgjengeliggjøring av data og tekniske krav

Artikkel 20 nr. 1 krever at medlemsstatene skal utnevne en organisasjon for identifiseringsregistrering (forkortet «IDRO» Identification Registration Organisation). IDRO skal utstede og administrere unike identifikasjonskoder ('ID') for å identifisere operatører av ladepunkter og mobilitetstjenesteleverandører.

Videre stiller artikkel 20 nr. 2 krav om at operatør/eier av offentlig tilgjengelige ladepunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff skal tilgjengeliggjøre statiske og dynamiske data om infrastruktur for alternativt drivstoff. Følgende data skal gjøres tilgjengelig:

- a) statiske data om offentlig tilgjengelig ladepunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff: i) den geografiske plassering, ii) antall ladepunkter; iii) antall parkeringsplasser for personer med nedsatt funksjonsevne, iv) kontaktinformasjon til eieren og operatøren av ladestasjonen og fyllstasjonen; v) åpningstider
- b) ytterligere statiske data for offentlig tilgjengelig ladepunkt: i) identifikasjonskoder ID, i det minste for operatøren av ladepunktet, (ii) type ladepunkt; iii) strømtipe (vekselstrøm/likestrøm) (iv) ladestasjonens maksimale effekt (kW) på ladestasjonen; v) ladepunktets maksimale effekt (kW) (vi) kompatibiliteten til kjøretøytypen
- c) dynamiske data for offentlig tilgjengelige ladepunkter og fyllpunkter for alternative drivstoff som drives av dem: (i) driftsstatus (i drift/ute av drift); (ii) tilgjengelighet (i

bruk/ikke i bruk); (iii) ad hoc-pris (iv) om strømmen som leveres er 100 % fornybar (ja/nei)

Dataen listet opp over skal gjøres tilgjengelig gjennom et applikasjonsprogramgrensesnitt (API) som gir gratis og ubegrenset tilgang til dataene. APIen skal oppfylle tekniske krav fastsatt av Kommisjonen i medhold av artikkel 20 nr. 6 for å muliggjøre en automatisert og ensartet datautveksling. Operatøren/eieren skal sende informasjon om APIen til de nasjonale tilgangspunktene.

Artikkel 20 nr. 6 og 7 gir Kommisjonen myndighet til å fastsette delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter. Etter artikkel 20 nr. 6 (a) kan Kommisjonen endre artikkel 20 nr. 2 for å ta inn krav til å tilgjengeliggjøre flere typer data, i tillegg til å fastsette felles tekniske krav til API for å kunne aktivere automatisert og enhetlig utveksling av data mellom operatører av ladepunkt og av fyllpunkt.

Kommisjonen er også gitt myndighet til å endre forordningens vedlegg II som angir europeiske tekniske standarder for infrastrukturen.

Kommisjonen har benyttet denne myndigheten og har vedtatt fire ny rettsakter med vesentlige endringer i artikkel 20 og forordningens vedlegg II. Se nærmere omtale av rettsaktene under kapittel 3.4.8.

Nærmere om nasjonalt tilgangspunkt

AFIR artikkel 20 nr. 4 krever at medlemslandene skal gjøre dataene nevnt i artikkel 20 nr. 2 tilgjengelig gjennom et nasjonalt tilgangspunkt, se kapittel 3.3. Informasjonen som den enkelte operatør skal sende til tilgangspunktet fremgår av AFIR artikkel 20 nr. 2 (a)-(c).

3.4.8 Delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter

Som nevnt i kapittel 3.4.7 er Kommisjonen gitt myndighet i artikkel 22 til å fastsette gjennomføringsrettsakter og delegerte rettsakter som angitt i artikkel 20 nr. 6 og 7 og artikkel 21 nr. 3.

EU-kommisjonen har fastsatt fire rettsakter i medhold av artikkel 22:

- Delegert forordning (EU) 2025/645¹⁴ (1. april 2025)¹⁵
 - Supplerer og utfyller de felles tekniske kravene til API i AFIR.
- Gjennomføringsforordning (EU) 2025/655¹⁶ (2. april 2025)
 - Gjelder data som listet opp i artikkel 20 nr. 2 og stiller krav til formatet, hvor ofte data skal oppdateres, kvaliteten og tilgjengelighet.
- Delegert forordning (EU) 2025/656¹⁷ (2. april 2025)
 - Endrer vedlegg II til forordningen om tekniske spesifikasjoner.

¹⁴ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202500645

¹⁵ Lenke til EØS-notat: [Delegert forordning 2025/645 som utfyller forordning \(EU\) 2023/1804 som felles tekniske krav til felles API - regjeringen.no](#)

¹⁶ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202500655

¹⁷ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2025/656/oj/eng

- Delegert forordning (EU) 2025/671¹⁸ (2. april 2025)¹⁹
 - Erstatte hele artikkel 20 nr. 2. Listen over statiske og dynamiske data som operatører skal sikre tilgjengeligheten til øker fra 15 til 44. Formålet med å stille krav til å tilgjengeliggjøre et utvidet sett med data er å sikre at sluttbrukere får tilstrekkelig og god nok informasjon til å ta informerte beslutninger om lade- og fylløkter.

4. Departementets lovforslag og vurdering

4.1 Gjennomføring i norsk rett

Forordninger skal i henhold til EØS-retten gjennomføres i nasjonal rett i sin helhet, slik de er – ord for ord. Det er dermed ikke rom for å innføre nasjonale bestemmelser, dersom ikke forordningen selv forespeiler det, eller der det er behov for nasjonal tilleggsregulering som går utover kravene i forordningen.

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har vurdert hvordan AFIR kan gjennomføres i nasjonal lovgivning. Et sentralt moment i vurderingen er at området allerede er regulert i lov. Den eksisterende loven om infrastruktur for alternativt drivstoff inneholder materielle bestemmelser på området. Disse må oppheves, da denne typen bestemmelser nå fremgår av forordningen, og det ikke er adgang til å regulere det samme forholdet i både forordninger og nasjonal lovgivning. Departementet mener også det er nødvendig å fastsette en del utfyllende nasjonale bestemmelser til forordningen, særlig om betalingsløsninger, tilsyn/kontroll og sanksjoner ved manglende etterlevelse. For å få en korrekt gjennomføring av AFIR i norsk rett må derfor den eksisterende loven enten oppheves og erstattes av en ny lov, eller endres vesentlig.

Videre inneholder forordningen omfattende og til dels byrdefulle forpliktelser både for det offentlige og for private aktører i et større omfang enn AFI-direktivet. Lovgivningen i Norge bør som utgangspunkt gjenspeile trinnhøyden for lovgivning fra EU, slik at den demokratiske legitimiteten til regelverket ivaretas i norsk rett. I EU er forordningen fastsatt av Europaparlamentet og Rådet, og det er derfor etter departementets syn naturlig at Stortinget treffer lovvedtak som tar forordningen inn i norsk rett direkte gjennom en inkorporeringsbestemmelse i loven. Dette bidrar også til å ivareta legalitetsprinsippet og sikrer at regelverket får en tilsvarende tyngde og legitimitet som i EU.

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har derfor konkludert med at AFIR bør gjennomføres i norsk rett gjennom inkorporering direkte i lov. Et utkast til en slik gjennomføringsbestemmelse følger av § 1 i lovutkastet. En nærmere omtale av de foreslåtte lovbestemmelsene gis i kapittel 4.2.

I tillegg til selve lovvedtaket må også Stortinget gi sitt samtykke til at forordningen tas inn i EØS-avtalen. Departementet legger derfor opp til å fremme en lov- og samtykkeproposisjon for Stortinget i etterkant av denne høringen. Forordningen inneholder ingen bestemmelser som medfører myndighetsoverføring, og Stortingets samtykke kan derfor innhentes i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd. Videre kan de generelle EØS-tilpasningene

¹⁸ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2025/671/oj

¹⁹ Lenke til EØS-notat: [Endring av artikkel 20 \(2\) i forordning 2023/1804 - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/eur-og-efta/ordre-og-vedtak/2023/1804-1)

anvendes innenfor den etablerte to-pillar strukturen, slik at det heller ikke er nødvendig med egne EØS-tilpasninger.

Kravene i AFIR berører flere transportformer, som i utgangspunktet er regulert i egne sektorregelverk. Lovforslaget vil derfor overlappe med det saklige virkeområdet til en del sektorlovgivning. Gjennomføringen av kravene i forordningen vil likevel ikke medføre dobbeltregulering, da de regulerer forhold som ikke er nærmere regulert i sektorlovgivningen.

4.2 Nærmere om innholdet i lovforslaget

Nærmere om utkast til § 1

Paragraf 1 første ledd er en gjennomføringsbestemmelse som fastsetter at AFIR gjelder som lov med relevante EØS-tilpasninger.

Som nevnt i kapittel 3.4.8 må det legges til rette for å gjennomføre rettsakter som er fastsatt, eller vil bli fastsatt, av Kommisjonen i medhold av artikkel 22. Departementet foreslår derfor en hjemmel i lovforslaget til å fastsette forskrifter om endring og utfylling av forordningen, jf. utkast til § 1 andre ledd. Denne forskriftshjemmelen vil ikke kunne brukes til å fastsette endringer i AFIR utover det som følger av artikkel 22, se omtalen i kapittel 3.4.8.

Forskriftshjemmelen innebærer at delegerte rettsakter og gjennomføringsrettsakter vedtatt av Kommisjonen kan gjennomføres i norsk rett ved at departementet fastsetter forskrift etter at de aktuelle rettsaktene er tatt inn i EØS-avtalen. Det må likevel gjøres en konkret vurdering av hver enkelt rettsakt om det er nødvendig med Stortingets samtykke for å ta de inn i EØS-avtalen, i tråd med Grunnloven § 26 andre ledd. De fire rettsaktene listet opp kapittel 3.4.8 vil gjennomføres ved forskrift fastsatt av departementet etter at lovforslaget er vedtatt av Stortinget og de relevante forordningene er tatt inn i EØS-avtalen. Departementet vil sende forskrifter om gjennomføring av disse forordningene på alminnelig høring.

Nærmere om utkast til § 2

Departementet mener det er nødvendig å videreføre en forskriftshjemmel for departementet til å fastsette krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur. En slik hjemmel er foreslått i utkast til lov § 2. Denne bestemmelsen er tilsvarende den i dagens lov, som blant annet hjemler forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy.

Kravene i AFIR artikkel 5 retter seg i utgangspunktet mot all offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur, men kravet om ettermontering i artikkel 5 nr. 1, tredje avsnitt, retter seg kun mot ladestasjoner over 50 kW plassert langs TEN-T veinettet. Det vil derfor være behov for nasjonale regler for krav om ettermontering utover de kravene som følger av AFIR. En slik bestemmelse vil bidra til å oppfylle Stortingets anmodningsvedtak omtalt i kapittel 5.6.

Nærmere om utkast til § 3

I forslag til lov § 3 er det tatt inn forslag til hjemmel for å delegere myndighet til å føre tilsyn og kontroll med etterlevelse av kravene i loven, eller tilhørende forskrifter. AFIR artikkel 5 nr. 6 stiller blant annet krav om at medlemsstatene skal sikre regelmessig kontroll med at operatører overholder kravene i AFIR artikkel 3 og 5. Det stilles også krav om at

medlemsstatene skal overvåke eventuelle urimelige forretningspraksiser som påvirker forbrukeren. Departementet vil utrede nærmere hvilke myndigheter som skal utpekes for å følge opp kravene i forordningen.

Nærmere om utkast til § 4

Bestemmelsen gir tilsynsmyndighetene, utpekt etter lovutkastets § 3, kompetanse til å pålegge den/de som overtrer lovens bestemmelser, eller bestemmelser gitt i medhold av loven, tiltak for å bringe de ulovlige forhold til opphør. Påleggskompetansen er ikke ment å være avgrenset til grove eller gjentatte brudd på loven. Pålegg kan gis uavhengig av den subjektive skyld til lovovertrederen. Tiltaket som blir pålagt må være egnet til å bringe det ulovlige forhold til opphør.

Nærmere om utkast til § 5

Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten mulighet for å fastsette tvangsmulkt for å sikre oppfylling av pålegg gitt etter lovutkastets § 4. Vedtak om tvangsmulkt kan fastsettes samtidig med pålegget. Tvangsmulkt kan fastsettes i tilknytning til alle pålegg om tiltak. Tvangsmulkt kan ilegges uavhengig av subjektiv skyld og uavhengig av omfanget av overtredelsen.

Formålet med bestemmelsen er å sikre tilstrekkelige tvangsmidler for tilsynsmyndighetene til å sikre etterlevelse av loven og tilhørende forskrifter. Bestemmelsen er ny, og anses som nødvendig ettersom AFIR pålegger private aktører flere plikter enn AFI-direktivet gjorde.

Andre ledd gir departementet myndighet til å gi nærmere regler om tvangsmulkten i forskrift. Departementet foreslår at det gis mer detaljerte regler om tvangsmulkt i forskrift.

Nærmere om utkast til § 6

Departementet foreslår å videreføre bestemmelsen i gjeldende lov om infrastruktur for alternativt drivstoff om overtredelsesgebyr. Dette vil være et effektivt virkemiddel for myndigheten som pekes ut som tilsynsmyndighet etter lovutkastets § 3, som også kan få kompetanse til å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på loven eller forskrift gitt med hjemmel i loven.

Det foreslås at tilsynsmyndigheten skal gis anledning til å ilegge overtredelsesgebyr ved overtredelse av AFIR artikkel 5 om krav til ladeinfrastruktur mv., artikkel 19 om tilgjengeliggjøring av informasjon, artikkel 20 om tilgjengeliggjøring av data og artikkel 21 om tekniske krav. I tillegg foreslås det at det skal kunne ilegges overtredelsesgebyr ved overtredelse av forskrift gitt i medhold av forslag til § 2, når det er fastsatt i forskrift at overtredelsen kan medføre slik sanksjon og ved overtredelse av pålegg fastsatt med hjemmel i § 4.

Departementet foreslår videre at det i forskrift kan gis nærmere regler om utmåling og betaling av overtredelsesgebyret.

Det foreslås at tilsynsmyndigheten i sin vurdering av om det skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmåling av gebyret, legger momentene i forvaltningsloven § 46 annet ledd til grunn.

Nærmere om utkast til § 7

Utkast til lov § 7 gjelder ikrafttredelse og opphevelse av den gamle loven.

5. Departementets vurderinger av økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Utbygging og krav til ladeinfrastruktur langs vei

Utbyggingen av infrastruktur for alternativt drivstoff for lette kjøretøy har i Norge i stor grad vært markedsbasert, med økonomisk støtte fra Enova i oppstartsfasen. Enova tilbyr fortsatt støtte til utbygging av offentlig tilgjengelige ladestasjoner for elektriske lastebiler og turbusser. Dersom markedsaktørene ser et markedspotensial langs en veistrekning, vil det ofte være tilstrekkelig insentiv til å etablere ladestasjoner uten støtte fra Enova.

SVV har utarbeidet en foreløpig oversikt over status og framskrivninger for utbygging av ladeinfrastruktur i Norge. Oversikten viser at Norge har et nettverk av ladepunkter langs TEN-T kjernenettverket (E6 og E18) som oppfyller kravene for lette kjøretøy fra 2025 og 2027. For E10 er dekingen god, og ved bruk av unntaksregelen for lav trafikkmengde vil dekingen være 100 % i 2025, men ikke nødvendigvis i 2027.

For tunge elektriske kjøretøy, og kravene i AFIR artikkel 4, er markedssituasjonene en annen. Derfor har Enova fortsatt støtteordninger både til tunge elektriske kjøretøy og ladeinfrastruktur. SVV har anslått at kravet for tunge kjøretøy vil nås innen utgangen av 2025, med bruk av unntakshjemmel. For tunge kjøretøy stilles det særskilte krav til effektuttak ved ladeinfrastruktur i byknutepunkt etter TEN-T-forordningen (se kapittel 3.3.) og på sertifiserte døgnhvileplasser i henhold til forordning (EU) 2022/1012. Denne forordningen ble innlemmet i EØS-avtalen 6. desember 2024, men foreløpig ikke tatt inn i norsk rett. Statens vegvesen har sendt et forslag om endring av forskrift om kjøre- og hviletid og fartsskriver for vegtransport i EØS, som ennå ikke er vedtatt. Sertifisering av døgnhvileplasser er frivillig.

Kravet i artikkel 3 og 4, om samlet effektuttak og at minst et av ladepunktene skal ha et effektuttak på 150 kW, innfris trolig ikke på alle strekninger på det utvidede TEN-T veinettet i Norge i dag. Utbyggingen av ladeinfrastruktur skjer imidlertid kontinuerlig, og i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsplan etter AFIR artikkel 14 vil det avklares om det er behov for ytterligere investeringer for å oppfylle kravene som følger av forordningen.

AFIR åpner for unntak fra kravet til maksimal avstand mellom hver ladepool for lette og tunge kjøretøy, hvis etableringen er samfunnsøkonomisk ulønnsom. Forutsetningen for å benytte unntaksmuligheten er at trafikkvolumet (ÅDT) på TEN-T veinettet er mindre enn 8 500 for lette kjøretøy og 2 000 for tunge kjøretøy. Det er også åpnet for at en ladepool kan betjene begge kjøreretninger hvis ladepoolen har enkel tilgang fra begge kjøreretninger og er tilstrekkelig skiltet.

Gitt økt tilgang på elektrisk drevne tunge kjøretøy, (AFIR gjelder både kjøretøykategoriene M2, M3, N2 og N3) vurderer departementet det som realistisk å oppnå kravet om maksimalt 60 km avstand mellom hver ladepool på TEN-T kjerneveinettet og 100 km på det utvidete TEN-T veinettet innen utgangen av 2030.

Departementet ønsker høringsinstansenes vurdering av utbyggingskravene som følger av AFIR, og eventuelle tekniske eller økonomiske utfordringer knyttet til kravene.

5.2 Hydrogenfyllestasjoner langs vei

I forordningen artikkel 6 stilles det krav om at det innen utgangen av 2030 skal etableres offentlig tilgjengelige hydrogenfyllestasjoner med maksimal avstand på 200 km mellom hver stasjon langs TEN-T kjerneveinett. Det er også et krav i artikkel 6 om én hydrogenfyllestasjon for hvert byknutepunkt, «urban node». Som nevnt i kapittel 3.3 er det i dag ingen byknutepunkter i Norge, og de tre veistrekningene som utgjør kjerneveinettet er under 200 km²⁰. Det er foreløpig ikke avklart hvilke norske byer som vil bli urban nodes. Det pågår dialog både nasjonalt og mot EU-Kommisjonen. Gjennomføring av kravet til hydrogenfyllestasjoner som følger av AFIR er derved betinget av utfallet av denne dialogen.

I Norge var det en støtteordning for fyllestasjoner for tunge hydrogenkjøretøy frem til juni 2025. Under støtteordningen var det mulig å konkurrere om midlene til støtte til hydrogenfyllestasjoner. Fire prosjekter fikk støtte, alle med Vireon Norge AS som søker. I ettertid av beslutningen om å gi støtte til Vireon Norge AS, besluttet selskapet å ikke gå videre med etablering av de fire fyllestasjonene for tunge hydrogenkjøretøy de fikk tilsagn til.²¹ Siden Vireon var eneste støttemottaker, betyr det at det ikke blir etablert fyllestasjoner i denne omgang.

Vireon pekte på at årsakene til at de ikke lyktes var sammensatte og viste til at både lastebilprodusenter og transportselskaper mener at antall stasjoner er for lite til å satse tungt på hydrogenmobilitet i Norge, spesielt uten sterke signaler om flere stasjoner i nærmeste fremtid. De viste også til at det har det blitt mer utfordrende for sluttkundene å oppnå en tilfredsstillende total kostnadseffektivitet (TCO) med hydrogen, ettersom diesel har blitt billigere og biogass nå langt på vei anerkjennes som en nullutslippsløsning på linje med elektrisitet og hydrogen.

Enova viser til at markedsutsiktene for hydrogen i tungtransporten har vært usikre over tid. Foreløpig har Enova derfor besluttet å ikke videreføre støtten til hydrogen i tungtransporten.

5.3 Infrastrukturen i havner

AFIR stiller krav om at havner i TEN-T-nettet, med antall anløp over visse terskler av container- eller passasjerfartøy over 5000 bruttotonn, skal kunne tilfredsstillende 90 % av behovet for landstrøm i forbindelse med slike anløp.

Som nevnt i kapittel 3.3 foregår det en dialog mellom EU-kommisjonen og Norge om en revisjon av TEN-T-infrastrukturen. Prosessen med å utpeke TEN-T- havner er lagt opp slik at

²⁰ Samlet lengde på kjerneveinettet er 233,8 km, med dette er fordelt på tre strekninger.

²¹ Fra Enova: [Ingen etablering av fyllestasjoner for hydrogenkjøretøy nå](#)

havner som ønsker å være TEN-T-havn, har meldt sin interesse. Utfallet av prosessen er ikke avgjort. Havnene er eid av kommuner eller private, og må selv dekke utgifter til investeringer, drift og vedlikehold gjennom betaling for havnetjenester.

På oppdrag fra Kystverket, Miljødirektoratet og Enova har AFRY og Polarkonsult anslått at kostnadene for bygging av landstrømsanlegg er fra 6,3 millioner kroner til 63,8 millioner kroner per anlegg, avhengig av kapasitetsbehov. I perioden 2016 til 2025 har ENOVA gitt støtte til 125 landstrømsanlegg i norske havner, og Kystverkets gjennomgang viser at det er landstrømsanlegg allerede etablert, eller under planlegging i de norske havnene som er spilt inn til kommisjonen som aktuelle TEN-T- havner. Kravene til å tilby landstrøm er knyttet til aktiviteten i havnen. Kravene kan derfor endres over tid, som følge av antall skip og typer skip som anløper.

Vi ønsker høringsinstansenes vurdering av økonomiske kostnader og tekniske utfordringer i forbindelse med implementering av kravene i de aktuelle havnene.

AFIR stiller ikke krav til enkelthavner om tilbud av andre drivstoff.

Når det gjelder flytende metan (LNG), er kravet at det er etablert tilstrekkelig med fyllemuligheter til at fartøy skal kunne sirkulere i kjernenettet TEN-T. Kystverkets vurdering er at Norge oppfyller kravet, basert på dagens etterspørsel. I arbeidet med de nasjonale handlingsplanene og påfølgende rapportering til kommisjonen, vil det gjøres vurderinger av eventuelle endringer i forholdet mellom etterspørsel og tilgjengelig infrastruktur jf. artikkel 11.

Oversikt over alternative drivstoff for sjøfarten i Norge finnes på <https://lavutslipp.kystverket.no/>

5.4 Lufthavner

På samtlige av Avinors lufthavner er det allerede tilrettelagt for direkte elektrisk forsyning både ved gate og ved fjernoppstillingsplasser. Forordningen åpner for unntak fra kravet til strømforsyning til stasjonære fly på fjernoppstillingsplasser, hvis antall flybevegelser er færre enn 10 000 pr år som gjennomsnitt over de siste tre år. Ved å benytte dette unntaket vil det ikke være behov for ytterligere investeringer på lufthavnene i TEN-T nettet.

5.5 Jernbaneinfrastruktur

Kravene for jernbane i AFIR knytter seg til jernbanen utenfor TEN-T nettverket. Bakgrunnen for dette er at det allerede stilles en rekke krav til jernbanen i TEN-T-forordningen, herunder elektrifisering av kjernenettverket innen 2030. På jernbanen omfatter kjernenettverket Østfoldbanens Vestre linje, Kongsvingerbanen og Ofotbanen. Det utvidede nettet omfatter mye av det øvrige jernbanenettet unntagen Solørbanen, Rørosbanen, Raumabanen, Arendalsbanen og enkelte sidebaner.

Omkring 80 prosent av togtrafikken i Norge drives elektrisk og hele Norges kjernenettverk er fullt elektrifisert. Nordlandsbanen, Rørosbanen, Solørbanen og Raumabanen er fortsatt ikke elektrifisert. Konseptvalgutredningen KVV Green²² har vurdert muligheten for bruk av

²² <https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/kvu-green-utslippsreduksjoner-i-jernbanesektoren/>

hydrogen, batteri og elektrifisering på strekningene som i dag ikke er elektrifisert. Ved å legge tradisjonelle samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn konkluderer rapporten med at ingen av konseptene er lønnsomme. Etter departementets vurdering tilfredsstiller konseptvalgutredningen kravet til vurdering som skal gjøres iht. forordningen artikkel 13.

5.6 Kravet til betalingsløsninger og prisinformasjon

Gjeldende nasjonale krav til betalingsløsning ved lading av elektrisk drevet kjøretøy trådte i kraft 1. juli 2023 gjennom endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff § 3 og forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Kravet i forskriften er at alle nye ladepunkt eller ladestasjon med effektuttak større eller lik 50 kW (hurtigladere) skal betalingsoppgjør for lading av elektrisk drevet kjøretøy kunne gjøres ved en betalingsterminal som er knyttet til ladepunktet eller ladestasjon. Dette betyr at kravet i forordningens artikkel 5 nr. 1 om at det ved ladepunkt som tas i bruk etter 13. april 2024 skal være mulig å betale med et vanlig betalingsmiddel, allerede er gjeldende i norsk rett.

Stortinget fattet 19. januar 2023 følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025.»

Vedtaket går vesentlig lengre enn kravene i AFIR. Mens forordningen stiller strengere krav til ladepunkt med effektuttak på større eller lik 50 kW, og kravet om ettermontering kun gjelder for ladepunkt etablert langs TEN-T-nettverket eller på sertifiserte døgnhvileplasser, omfatter Stortingets vedtak alle ladepunkt i Norge, uavhengig av geografisk plassering og effektuttak. Vedtaket innebærer at samtlige offentlig tilgjengelige ladepunkt i Norge, også de med effektuttak under 50 kW, skal være utstyrt med betalingsterminal for kontaktløs betaling innen utgangen av 2025. Det er også verdt å merke seg at vedtaket spesifikt krever kontaktløs betaling, noe som er snevrere enn det AFIR åpner for. For normalladere er det i forordningen ikke et krav om ettermontering, men det er et krav om at ved normalladere etablert etter 13. april 2024, skal betaling kunne skje ved hjelp av enheter som benytter internettforbindelse og muliggjør sikre transaksjoner, for eksempel ved generering av en spesifikk QR-kode, jf. artikkel 5 nr. 1 bokstav c.

Det er per i dag etablert om lag 10 000 hurtigladere i Norge. Antall elbiler pr hurtiglader er nå omtrent 85. I følge NOBIL- databasen finnes det i tillegg om lag 17 500 ladepunkt med effektuttak under 50 kW. Omtrent halvparten av disse, 8 500, har effektuttak på 22 kW. Det registreres i dag færre nyetableringer av normalladere (under 50 kW) enn av hurtigladere.

Et krav om ettermontering av kontaktløs betaling for alle ladepunkt, uavhengig av effektuttak, vil kunne medføre betydelige kostnader for ladeoperatørene. Selv om det er mulig å etablere ett betalingspunkt for hele ladestasjonen, vil kravet, pga. høye kostnader, kunne føre til at ladere tas ut av drift uten at de erstattes av hurtigladere. Dette kan svekke tilbudet for elbilistene. På den annen side øker rekkevidden for nyere elbiler, slik at avstanden mellom ladepunktene kan øke, uten at tilbudet samlet sett oppleves dårligere. Et annet forhold som også må tas i betraktning, er om kapasiteten i det lokale strømnettet er tilstrekkelig til eventuelt å skifte fra normallader til hurtiglader.

Kostnadene ved ettermontering vil avhenge av hvor omfattende kravene blir i norsk rett. Med en pris på 50-60 000 NOK for å sette opp en betalingsterminal på alle etablerte ladestolper, omkring 17 000, vil samlet kostnad bli omkring 1 milliard NOK. Dette er en betydelig kostnad. Det finnes imidlertid tekniske løsninger hvor en betalingsterminal betjener flere ladepunkt slik at kostnaden per ladepunkt reduseres. Departementet har ikke oversikt over hvor mange steder dette vil være aktuelt. Ettermontering kan også gjøres når ladestolpen skiftes ut etter normal driftstid, som vil variere etter bl.a. bruksfrekvens og teknologisk utvikling.

Det opprinnelige representantforslaget var at ettermontering kun skulle gjelde for hurtigladere, i tråd med AFIR. Ettersom det allerede er et forskriftskrav om betalingsterminal for hurtigladere som etableres etter 1. juli 2023, vil krav om ettermontering da gjelde et mindre antall ladepunkt. Kostnadene vil derved også bli vesentlig redusert. Basert på nyere erfaringstall vil det til sammenlikning kunne etableres omkring 7500 hurtig-/lynladere til en kostnad på 1 milliard NOK.

Kostnadene knyttet til oppgraderingen vil måtte dekkes av operatør/eier av ladepunkt og ladestasjonene, avhengig av avtalen dem imellom.

Samferdselsdepartementets vurdering er at det er et rettslig handlingsrom for å stille strengere krav enn det som følger av AFIR på dette området. Kommisjonen har imidlertid gjort grundige avveininger i utformingen av kravene i forordningen, og det bør vurderes nøye om nasjonale krav som går lengre enn forordningen er hensiktsmessige og forholdsmessige.

Samferdselsdepartementet ønsker høringsinstansenes vurdering av kravet om ettermontering av kontaktløs betaling på ladepunkt som nå ikke er utstyrt med betalingsterminal, også de med effektuttak mindre enn 50 kW. Vi ønsker også høringsinstansenes vurdering av økonomiske kostnader, tekniske utfordringer og ev. konsekvenser for tilbudet til elbilister.

5.7 Tilgjengeliggjøring av data og tekniske krav

De omfattende kravene til informasjons- og datainnsamling i artikkel 20 vil kunne ha administrative konsekvenser både for det offentlige og for private aktører. For private aktører øker kravene til hvilken informasjon som skal tilgjengeliggjøres i tillegg til at det stilles krav til hvordan informasjonen skal gjøres tilgjengelig. Det er også utfyllende tekniske spesifikasjoner i Vedlegg II til forordningen som omhandler API.

Informasjon om NOBIL er publisert på det Nasjonale tilgangspunktet transportportal.no. Dagens datainnsamling i NOBIL oppfyller imidlertid ikke kravene i AFIR. Statens vegvesen (SVV) har utredet ulike løsninger for en fremtidig database i tråd med kravene til tilknytningspunkter som RTTI-forordningen krever. En av løsningene som er utredet er en overføring av ansvaret for informasjonen som i dag ligger i NOBIL-databasen til SVV, inkludert at denne informasjonen blir gjort tilgjengelig i standardformater via det nasjonale tilgangspunktet transportportal.no. Også de teknologiske, økonomiske og administrative konsekvenser av en overføring av NOBIL fra Enova til Statens vegvesen er en del av utredningen.

Beslutningen om plassering av ansvar og valg av teknologisk løsning vil gjøres i forbindelse med videreutvikling av utredningen i et forprosjekt i 2026. Iht. forordningen artikkel 20 nr. 1 skal hvert land etablere en organisasjon «IDRO» som skal utstede og administrere unike identifikasjonskoder ('ID'), for å identifisere operatører av ladepunkter og mobilitetstjenesteleverandører. Det vil bli vurdert om oppgavene knyttet til det nasjonale tilgangspunktet og det nasjonale «IDRO» bør være i samme organisasjon.

Forslag til lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

Lov [...] om infrastruktur for alternativt drivstoff

§ 1 Gjennomføring av forordning om infrastruktur for alternativt drivstoff

Forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff, som inntatt i EØS-avtalen vedlegg ... nr. ... gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg ..., protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Departementet kan gi forskrift om endringer og utfylling av forordningen i samsvar med rettsakter som vedtas av EU-kommisjonen og innlemmes i EØS-avtalen.

§ 2 Forskrift om betalingsløsninger

Departementet kan gi forskrift om nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevet kjøretøy.

§ 3 Myndighet

Departementet skal utpeke ansvarlig myndighet for å føre tilsyn og kontroll med etterlevelse av denne loven og forskrifter gitt i medhold av loven.

§ 4 Pålegg om tiltak

Ved overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av loven kan tilsynsmyndigheten gi pålegg om tiltak for å bringe de ulovlige forhold til opphør. Det kan fastsettes frist for gjennomføring av slike tiltak.

§ 5 Tvangsmulkt

I pålegg fra tilsynsmyndigheten kan det fastsettes en løpende tvangsmulkt for hver dag som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfylling av pålegget, og frem til pålegget er oppfylt.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, blant annet om tvangsmulkts størrelse og varighet, fastsettelse av tvangsmulkt og frafall av påløpt tvangsmulkt.

§ 6 Overtredelsesgebyr

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til den som forsettlig eller uaktsomt

- a. overtrer forordning (EU) 2023/1804 artikkel 5 om krav til ladeinfrastruktur mv., artikkel 19 om tilgjengeliggjøring av informasjon, artikkel 20 om tilgjengeliggjøring av data eller artikkel 21 om tekniske krav.
- b. overtrer forskrift gitt i medhold av § 2, når det er fastsatt i forskrift at overtredelsen kan medføre slik sanksjon.
- c. overtrer pålegg fastsatt med hjemmel i § 4.

Departementet kan gi forskrift om utmåling og betaling av overtredelsesgebyret.

§ 7 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Fra samme tid oppheves lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff.