



Mottaker
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 2023/0072-2

Saksbehandler: Ingvild Nordtveit
Saksansvarlig: Hanne Dahl Amundsen

Dato: 17.03.2023

Høringsuttalelse - Forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og forslag til ny forskrift

Innledning

Konkurransetilsynet viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet (departementet) 6. februar 2023 vedrørende forslag til endringer i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff samt forslag om ny forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Høringen er en oppfølging av regjeringens ladestrategi som ble presentert 8. desember 2022.

Høringsfristen er satt til 17. mars 2023.

Konkurransetilsynet vil nedenfor kort gjennomgå forslagene og redegjøre for sine merknader knyttet til disse.

Krav om kortbetaling

Departementet foreslår at det *"for nye ladepunkter stilles krav om at brukeren enkelt skal kunne betale med betalingsinstrumenter som brukes i stor grad, og spesielt elektroniske betalinger via terminaler og enheter som brukes til betalingstjenester, inkludert i det minste ved betalingsterminaler som kan lese bankkort eller andre enheter som aktiveres via betalingsterminaler, med eller uten kontaktløs funksjon"*.¹

Videre presiseres det at *"bankterminalen må være en fysisk enhet og kan f.eks. ikke være en internettbasert løsning hvor bruker betaler for lading ved å sende inn kortinformasjon via digitale portaler på Internett [...]"*.²

I høringsnotatet er det ikke drøftet nærmere spørsmålet om ettermontering av kortbetaling og/eller kontaktløs betaling ved eksisterende ladepunkter. Departementet opplyser i høringsnotatet at dette vil være en del av høringen som er planlagt i forbindelse med forslag til endring av prisopplysningsforskriften.

Bakgrunnen for forslaget er beskrevet i høringsnotatet kapittel 2.1. Der vises det til en spørreundersøkelse utført av Elbilforeningen, hvor et flertall av respondentene har oppgitt at

¹ Høringsnotatet, kapittel 2.1.

² Høringsnotatet, kapittel 2.1.

de ønsker mulighet til å betale med bankkort ved lading av elbil. Departementet viser videre til mulige lojalitetsskapende virkninger ved bruk av app til å betale for lading, og at kortbetaling kun er mulig ved et fåtall ladestasjoner i dag.

Departementet viser til at tiltaket kan føre til økte kostnader, som igjen vil kunne bety økte priser for forbrukerne og/eller lavere marginer for ladeoperatørene. Samtidig peker departementet på at kundelojalitet kan gi svekket konkurranse og slik høyere pris på lading.

I høringsnotatet kapittel 5 beskrives kort økonomiske og administrative konsekvenser av tiltaket. Det er oppgitt et estimat på kostnaden for å legge til rette for en betalingsterminal på nye ladepunkt i størrelsesordenen 50.000 til 60.000 kr per ladestolpe. Det gis ikke noe estimat på virkninger på driftskostnadene.

Det er i dag et krav om at operatørene må gi kundene en mulighet til å lade uten å inngå avtale med den enkelte operatør.³ Det er flere ulike løsninger i markedet som sikrer kundene mulighet til ad hoc-lading, som for eksempel sms-betaling og Vipps. Prisen for å lade er imidlertid ofte høyere for kunder som ikke ønsker å inngå avtale med operatøren, sammenlignet med kunder som betaler med app eller har abonnement.

Det er Konkurransetilsynets vurdering at mulige innelåsingseffekter i lademarkedet begrenses av mulighetene for ad hoc-lading. Prisstrukturen i aktørenes fordelsprogrammer kan likevel gi innelåsende virkninger, for eksempel ved bruk av retroaktive rabatter som belønner lojale kunder og øker byttekostnaden for kundene. Eventuelle innelåsende virkninger i operatørenes prising for medlemmer vil imidlertid etter tilsynets vurdering ikke avhjelpest av at det innføres et krav om mulighet for kortbetaling.

Dersom bruk av slike fordelsprogrammer gir innelåsende virkninger og dermed hemmer konkurransen i markedet, vil det etter tilsynets vurdering være mer effektivt å regulere prisingsmodellene i fordelsprogrammene direkte, enn å innføre krav om mulighet for kortbetaling. Dette vil redusere byttekostnadene i markedet, samtidig som man unngår de mulige negative virkningene av et krav om mulighet for kortbetaling ved alle nye ladestasjoner.

Som nevnt over er det normalt en prisdiskriminering mellom ulike betalingsløsninger, der ad hoc-lading typisk er dyrere enn betaling via app eller for kunder med abonnement. Et krav om kortbetaling ved ladestasjonene vil etter tilsynets vurdering ikke føre til en endring i denne praksisen.

I høringsnotatet kapittel 2.1 gis det en kort beskrivelse av energistasjoner og markedet for fossile drivstoff. Det hevdes at tilgang til drivstoff i hovedsak foregår i et marked preget av konkurranse og at tilgangen til en energistasjon ikke utgjør en barriere for bruken. Til dette vil Konkurransetilsynet bemerke at det gitt dagens regulering i utgangspunktet er reell tilgang til nettverket av ladestasjoner i Norge, enten via abonnement, app eller ved ulike ad hoc-løsninger. Videre vil tilsynet bemerke at en mulighet til å betale med kort ikke er en nødvendig eller tilstrekkelig forutsetning for å oppnå velfungerende konkurranse i et marked. Det vises i denne sammenheng til at tilsynet tidligere har kommet til at konkurransen i drivstoffmarkedet er vesentlig begrenset, og at markedsforholdene legger til rette for horisontal koordinering.⁴

³ Jf. lov om infrastruktur for alternativt drivstoff § 2.

⁴ V2015-29 – St1 Nordic OY – Smart Fuel: <https://konkurransetilsynet.no/decisions/1226-v2015-29/>, V2020-26 – Circle K Norge AS: [Vedtak 2020-26 - Circle K Norge AS - konkurranse-loven § 12 tredje ledd, jf. § 10 og EØS-avtalen artikkel 53 - Konkurransetilsynet](#) og V2020-27 – YX Norge AS: [Vedtak 2020-27 - YX Norge AS - konkurranse-loven § 12 tredje ledd, jf. § 10 og EØS-avtalen artikkel 53 - Konkurransetilsynet](#).

Med den informasjonen som er tilgjengelig i departementets høringsnotat, kan ikke Konkurransetilsynet se at fordelene ved å innføre et krav om mulighet for kortbetaling kan forsvare de økte kostnadene dette vil kreve. Høringsnotatet nevner et estimat på kostnaden for å legge til rette for en betalingsterminal, men det gis ikke ytterligere informasjon (for eksempel totale utbyggingskostnader og inntjeningspotensial) som er nødvendig for å vurdere hvordan en slik merkostnad påvirker utbyggingsinsentivene. Forskjellen i variable kostnader mellom kortbetaling og andre betalingsløsninger for ad hoc-lading fremgår heller ikke av høringssvaret. Kundernes betalingsvillighet for muligheten til å betale for lading med bankkort, er heller ikke nærmere kartlagt.

Konkurransetilsynet viser til at et krav om kortbetaling som nå foreslås regulert i forskrift vil påføre aktørene merkostnader. En økt investeringskostnad kan føre til høyere priser for kundene, lavere marginer for operatørene og/eller redusert utbygging. Særlig i områder med lav etterspørsel mener tilsynet at krav om kortbetaling vil kunne påvirke utbyggingstakten negativt. I tillegg kan et krav om kortbetaling svekke insentivene for aktørene til å utvikle nye brukervennlige betalingsløsninger.

Basert på ovennevnte anbefaler Konkurransetilsynet at kravet til betalingsløsninger ved ad hoc-lading holdes teknologinøytralt, slik at ladeoperatørene selv velger, og konkurrerer på, hvordan de skal oppfylle disse kravene.

Konkurransetilsynet ser imidlertid at en del forbrukere opplever at det er for komplisert å lade biler, og at det er viktig at det er lett å finne ladestasjoner, lett å lade og lett å betale.⁵ Tilsynet er derfor positiv til at det planlegges tydeligere krav til bedre forbrukerinformasjon, slik at kunder lettere kan orientere seg i markedet og velge den tilbyderen som leverer gode løsninger til en lavest mulig pris.

Konkurransetilsynet er også opptatt av at det skal legges til rette for utbygging av ladeinfrastruktur, blant annet gjennom å sikre tilgang til strømnnett, egnet areal og at det legges til rette for konkurranse ved utlysning av tilskuddsordninger til etablering av ny infrastruktur.

Det er Konkurransetilsynets vurdering at tiltak for å redusere høye søkekostnader⁶ for forbrukerne i lademarkedet, bør være forhold som gjør det lettere for forbrukerne å orientere seg i markedet. Dette uten at det går på bekostning av aktørenes insentiver til videre utbygging av ladeinfrastruktur, eller deres insentiv til å utvikle nye gode løsninger for kundene. Lett tilgjengelig prisinformasjon og mulighet for å kunne sammenligne kostnaden for å lade egen bil ved ulike ladestasjoner før lading, kan være eksempler på slike tiltak.

Konkurransetilsynet er likevel positiv til at en regulering av betalingsløsninger, dersom den vedtas, tas inn i forskrift. Det vil gjøre det enklere å justere kravet ved eventuelle endringer i markedet, som har vært preget av utvikling de siste årene.

E-roaming som alternativ til krav om kortbetaling

I høringsnotatet kapittel 2.3 presenteres e-roaming⁷ som et mulig alternativ til krav om kortbetaling, men departementet har foreløpig ikke utarbeidet konkrete forslag om lov- eller forskriftsregulering av dette.

E-roaming gir kunder av én aktør tilgang til andre aktørers ladestasjoner, der betalingen går via den aktøren kunden har et kundeforhold til (app). E-roaming benyttes allerede i dag av

⁵ Undersøkelser gjennomført av Elbilforeningen og Forbrukerrådet, referert i Miljødirektoratet og Statens vegvesen: Kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur for veitransport. 1. mars 2022.

⁶ Med søkekostnader menes kostnadene ved å finne og sette seg inn i ulike tilbydere, produkter og priser.

⁷ E-roaming eller EV roaming er roaming for elektriske kjøretøy (electric vehicle roaming), og innebærer muligheten for å lade ved flere eller alle ladeoperatørers ladestasjoner ved bruk av kundeforhold med og betaling via ett kundeforhold.

flere aktører. Dersom e-roaming skal fjerne ulempene flere kunder opplever ved å måtte forholde seg til en rekke ulike løsninger og apper, forutsettes det at alle aktører ønsker, eller blir pålagt, å gi tilgang til sitt ladennettverk til de øvrige aktørene i markedet.

Det er ikke fremmet konkrete forslag om e-roaming i høringsnotatet. Konkurransetilsynet har derfor ikke foretatt en vurdering av dette alternativet på nåværende tidspunkt. Tilsynet vil likevel anbefale en utredning av mulige konsekvenser før det eventuelt innføres et krav om e-roaming, herunder hvordan et slikt krav kan påvirke operatørenes utbyggingsinsentiver.

Forslag til endring i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

Lov om infrastruktur for alternativt drivstoff § 2 regulerer betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy. Det er i dag krav om at betaling for lading av elektrisk drevne kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende, og det skal være mulig å lade uten å inngå avtaler med den driftsansvarlige.

Bestemmelsen regulerer ikke hvordan selve betalingsoppgjøret skal foregå. I høringsnotat kapittel 2.2 foreslår departementet at bestemmelsen endres slik at departementet gis kompetanse til ved forskrift å gi nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elbil.

Det er videre fremmet forslag om at lovens § 3 endres slik at forhold som gjelder betaling, pris og brukerinformasjon samles i lovens § 2.

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

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

Det foreslås også endringer i ordlyd i lovens §§ 1, 2 og 6.

Blant annet er det foreslått at nåværende § 2 første ledd første punktum endres fra *"Betaling for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende"* til § 2 nytt andre ledd med følgende ordlyd: *"Prisen som betales for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal være rimelig, objektiv og ikke-diskriminerende."*

Det er uklart hvorvidt ordlydsendringer er ment å innebære en realitetsendring.

Konkurransetilsynet viser til at endringer av lovens ordlyd fra *"Betaling"* til *"Prisen som betales"*, isolert sett kan gi inntrykk av at det ikke lenger vil være mulig å prisdiskriminere i lademarkedet. Slik prisdiskriminering kan for eksempel være å ta ulik pris basert på hvilket betalingsinstrument en kunde benytter. Det ville i så tilfelle bety en endring som gir vesentlig strengere regulering av lademarkedet enn i de fleste andre markeder. Basert på uttalelsene i Prop.LS 77 (2019-2020) side 12, hvor hensikten med dagens regulering beskrives, legger imidlertid tilsynet til grunn at ordlydsendringen kun innebærer en tydeliggjøring av dagens krav, og derfor ingen materiell endring. Slik tilsynet forstår høringen vil det altså fortsatt være mulig for aktørene å prisdiskriminere mellom ulike betalingsløsninger, men at prisen for å lade skal være lik for alle kunder.

Med hilsen

Hanne Dahl Amundsen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Mottaker
Samferdselsdepartementet

Postadresse
Postboks 8010 Dep

Poststed
0030 OSLO
Norge

Kontakt/e-post
postmottak@sd.dep.no