

Samferdselsdepartementet

Akersg. 59

Oslo

0179 Oslo

Oslo, 14. mars 2023

Høringssvar fra Norsk elbilforening

Høringssvar til: Forslag til endring av lov om infrastruktur alternativt drivstoff og forslag til forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektriske kjøretøy

Norsk elbilforening takker for muligheten til å komme med svar på ovennevnte høring. Som landets største forbrukerorganisasjon for elbilister, med over 120.000 medlemmer, har vi i årevis formidlet problemene med lite forbrukervennlig lading og bedt om mulighet for kortbetaling. Dessverre har ladeselskapene i for stor grad vært opptatt av å eie kundene og låse dem inne gjennom proprietære apper og kundeforhold. Vanlig kortbetaling har vært bortimot helt fraværende.

I dette høringsnotatet kommenterer vi det vi opplever som misforståelser rundt kortbetaling. Hovedbudskapet vårt er at betalingsterminal må være obligatorisk – og at dette ikke er spesielt kostnadsdrivende for bransjen. Vi er derfor svært positive til regjeringens forslag. Vi har også innspill til presisering av ordbruken for å tydeliggjøre hvilke ladere som dekkes av lovgivningen.

Hvorfor er kortbetaling så viktig?

Kortbetaling og synlig prisinformasjon er viktig for å gjøre lading enkelt. I vår spørreundersøkelse Elbilisten 2022, med over 16.500 respondenter, fremgår det at:

- 90 prosent av alle elbilister synes det er komplisert med så mange ladeoperatører og apper
- **80 prosent av elbilistene ønsker å kunne betale med betalingskort direkte på laderen (tæpping)**

I dag er det kun et titalls hurtigladestasjoner i Norge som tilbyr kortbetaling med «tæpping». I praksis må man ha smarttelefon for å kunne hurtiglade. Hos noen ladeselskaper må man oppgi persondata og opprette et kundeforhold for å kunne lade. Det må være mulig å lade også for forbrukere som ikke har en smarttelefon eller som ikke ønsker å registrere personopplysninger/registrere et kundeforhold. Mulighet for kortbetaling (tæpping) direkte på laderen sikrer dette. Alternative

Løsninger som Vipps kan gjerne tilbys, men det ikke er tilstrekkelig for å sikre forbrukervennlig betaling for alle.

Betalingsmetoder som forutsetter smarttelefon, er ikke tilstrekkelig av flere grunner. Det kan være krevende under norske værforhold. Det blir kaldt i Norge vinterstid og lading skjer utendørs. Videre forutsetter det at du har god digital kompetanse. Det kan også være ekskluderende - særnorske løsninger som Vipps fungerer f.eks. ikke for utenlandske turister. Mange apper tilbys heller ikke til markeder utenfor Europa. Lading er kritisk infrastruktur og man bør derfor ha en reserveløsning om man ikke har mobil eller mobildekning.

Vi er positive til ulike typer betalingsmetoder, men vi må ha en minimumsløsning som fungerer for alle. Da er direktebetaling med bankkort på laderen løsningen som peker seg ut. Kortbetaling kan gjøres gjennom fysisk tæpping av bankkortet eller tæpping av digitalt kort på telefon eller smartklokke. Vi vil understreke at registrering av kort på nettsider eller i apper ikke er tilstrekkelig for å imøtekomme et ønske om kortbetaling.

Videre viser vi til at det er krav om kontaktløs kortbetaling for hurtiglading i flere europeiske land, blant annet i Tyskland fra 2023. Som det vises til i høringsnotatet er krav om kortbetaling også foreslått i EU-forordningen Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR). Europakommisjonen foreslår at alle ladepunkt fra og med 50 kW skal ha betalingsterminal i 2027. Norge har en langt høyere elbilandel enn andre europeiske land og derfor bør lovgivningen og regulering komme tidligere her.

Merknader til forslått forskrift:

Norsk elbilforening stiller seg bak forslaget til lovendring og forslaget til forskriftsendring, men har følgende merknader til forskriften:

§ 2. Virkeområde:

Det står i § 2. Virkeområde at: «Forskriften gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter et offentlig tilgjengelig ladepunkt eller en ladestasjon for lading av elektrisk drevet kjøretøy. Forskriften gjelder for ladepunkt med et effektuttak over 50 kW.»

Det er viktig at virkeområdet skal gjelde alle hurtigladere – ordlyden må altså inkludere hurtigladere **fra og med 50 kW**. Dette vil også være i tråd med Europakommisjonens forslag på området. Ny tekst bør lyde:

«Forskriften gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter et offentlig tilgjengelig ladepunkt eller en ladestasjon for lading av elektrisk drevet kjøretøy. Forskriften gjelder for ladepunkt med et effektuttak fra og med 50 kW og oppover.»

Følgelig må også «Merknader til de enkelte bestemmelsene» oppdateres som over.

§ 4. Ikrafttredelse

Norsk elbilforening støtter tidspunkt for ikrafttredelsen settes til 1. juli 2023.

Merknader til økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet viser til Statens vegvesen som estimerer at det vil koste mellom 50.- 60.000 NOK per ladestolpe å etablere betalingsterminaler, og at denne kostnaden må multipliseres med antall nye hurtigladdere. Her gir Statens vegvesen et anslag på 2000-4000 nye hurtigladdere. Etter omfattende dialog med betalingsaktører i bransjen mener vi disse tallene er for høye.

Elbilforeningen har blant annet vært i dialog med en av verdens største aktører innen kortbetaling, Worldline, som gjennom en egen pressemelding har bekreftet at en kostnad for en betalingsterminal ikke vil overstige 1250 € (om lag 14 000 NOK med dagens kurs). Det understrekes at dette må sees på som et pristak, og at man i praksis vil kunne få store kvantumsrabatter. Videre estimeres de månedlige kostnadene til mellom 4 og 6 € (44 - 66 NOK). Nye ladere, som denne forskriften omhandler, skal uansett installeres og vi anser dermed ikke at det vil være en større ytterligere kostnad å etablere strøm og datatilkobling til en betalingsterminal når nye ladere uansett er klargjort for dette.

Norsk elbilforening har også vært i dialog med andre aktører som leverer betalingsløsninger som koster 5000 – 6000 kroner pr betalingsterminal. Dette er for terminaler med touchskjerm som kan tjene flere ladepunkt og har støtte for tastatur («PIN on glass») og dermed PIN-kode.

Departementet skriver: «Så vidt vi får opplyst finnes det per i dag ikke ferdige løsninger for en separat kortleser som kan betjene flere ladestoler.» Elbilforeningen har vært i kontakt med flere tilbydere som tilbyr bankterminaler som kan fungere for flere ladere. Det finnes også allerede etablerte løsninger: Ladeselskapet Recharge har for eksempel etablert en stasjon på Vestby der én betalingskiosk betjener flere hurtigladdere. Man må altså ikke etablere én bankterminal per hurtiglader.

I tillegg har mange hurtigladdere i dag effektdeling fordelt på to CCS-kontakter. Det vil si at om man så etablerer én terminal per lader, så er det ikke nødvendigvis et 1:1 forhold mellom lademuligheter og betalingsterminaler. Dette er for eksempel tilfellet på Uno-X sine nye hurtigladdere der det er etablert betalingsterminal på hver lader – som har to CCS-uttak der to elbiler kan lade samtidig. Denne typen oppsett, hvor to ladere deler på én terminal, er vanlig for flere av de mest brukte laderne i dag. Dette gjelder blant annet ladere fra Delta, som brukes av Evniy og Mer og ladere fra Alpitronic som benyttes av blant annet Recharge og Circle K.

I faggrunlaget til ladestrategien estimeres det at vi trenger 9000 hurtigladdere i 2025. I dag er vi om lag på 6000 hurtigladdere (tall fra NOBIL) – det er altså 3000 nye ladepunkter som må etableres. Om hver lader har to ladepunkt (såkalt effektdeling)

trenger vi altså 1500 nye ladere med betalingsterminaler. Det må sies at dette er et konservativt estimat – en terminal kan gjerne styre langt flere enn to ladepunkt.

Vi har tall som viser at en betalingsterminal med skjerm (og dermed mulighet for styring av flere enheter og med mulighet for PIN-kode) begynner fra 5000 kroner. Men selv om vi likevel forholder oss til Wordline sitt høyere estimat på maksimum 14 000 nok per terminal, er vi da oppe i et totalt kostnadsanslag på 21 millioner kroner. Selv om vi tar høyde for det vil koste noe mer når installering er inkludert, står det likevel i sterk kontrast til Statens vegvesens anslag på 100 – 240 millioner kroner.

Å kjøpe og installere en hurtiglader har en kostnadsramme fra 500 000 til om lag 1 000 000 NOK. Å etablere en betalingsterminal er dermed en svært marginal del av kostnaden.

E-roaming kan supplere, men trenger ikke å være et lovkrav

Elbilforeningen har lenge tatt til orde for åpne ladenettverk (såkalt roaming), og vi mener fremdeles dette er en løsning som kan bidra til gode brukeropplevelser for elbilister. Så sant man påbyr fysisk kortbetaling, mener vi likevel at det ikke er behov for å påby roaming. Betaling med fysisk bankkort er mer naturlig å lovregulere fordi det er en universell betalingsløsning som er åpen for alle og ikke krever særskilte kundeforhold eller kompetanse.

Norsk elbilforening er selv en roamingaktør og tilbyr lading til våre medlemmer gjennom Ladeklubben hos blant andre Kople, Recharge og Ionity. Videre kan man gjennom oss roame på rundt 40 000 hurtigladere rundt omkring i Europa. Vi har mye førstehåndserfaring med at roaming ikke er gratis. De digitale plattformene man må gjennom og avgiftene som fører med dem, er en betydelig kostnad. Vi tror derfor ikke at roaming nødvendigvis er en rimeligere løsning enn å tilby kortbetaling.

Norsk elbilforening støtter derfor Samferdselsdepartementet i at dette området ikke reguleres i norsk lov eller forskrift.

Ikke utsett krav om ettermontering

Når departementet legger opp til at spørsmålet om ettermontering av kortbetaling og/eller kontaktløs betaling ved eksisterende ladepunkter blir gjenstand for egen senere prosess ved forslag til endring av prisopplysningsforskriften, vil Norsk elbilforening gjøre oppmerksom på [Stortingsvedtak 464](#), vedtatt 19. januar 2023 av et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV, Venstre, MDG, Rødt og KrF:

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

Elbilforeningen oppfordrer departementet til raskt å følge opp vedtaket, slik at man sikrer kortbetaling også på eksisterende hurtigladere.

Med vennlig hilsen

Simon Dyhr
Politisk rådgiver
Norsk elbilforening
simon@elbil.no

Lars Godbolt
Fagrådgiver
Norsk elbilforening
lars.godbolt@elbil.no