

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Dato: 22.6.2021

Høringssvar forslag til forskrift om infrastruktur for alternativt drivstoff

Deres ref.: 19/97

Det vises til andre høring av ovennevnte forskrift. Norsk elbilforening takker for muligheten til å komme med innspill på vegne av våre over 90.000 medlemmer.

Forslaget om ny lov skal legge til rette for å gjennomføre direktiv 2014/94/EU i norsk rett, og legger blant annet opp til tekniske minimumsstandarder for lading av kjøretøy.

Det er positivt at regjeringen ønsker å legge til rette for implementering av nevnte EU-direktiv. Norsk elbilforening mener Norge bør følge de samme standarder som resten av Europa, slik at elektrisk mobilitet blir et reelt alternativ for grenseoverskridende transport.

Vi kom med en rekke innspill i første runde der ikke alle har blitt lyttet til og endret. Vi gjentar derfor noen av våre viktigste standpunkt her. Vi vil videre begrense oss til de områdene som er relevante for lading av elektriske kjøretøy.

Minstekrav til offentlig lading

I forrige høringsrunde hadde vi flere innvendinger. Et av de som har blitt lyttet til og endret er minstekravet om bruk av type 2-kontakt. I første forslag var det uklart om hvorvidt det var et krav om å bruke type 2 eller om man kunne bruke Schuko-kontakt. Det kommer nå tydeligere frem at type 2 er minstekravet. Norsk elbilforening mener dette er en positiv endring som vil gjøre det tryggere å lade.

Om standarder for ladekontakter

EU-direktivet legger opp til at det skal være enkelt for forbrukere å orientere seg. Dagens forbrukerinformasjon knyttet til ladepunkter og prising av lading er ikke tilfredsstillende.

Dette skal løses ved blant annet § 7. *Merking av offentlige tilgjengelige ladepunkter og energistasjoner.* Det står videre: *På offentlig tilgjengelige ladepunkter skal det på en tydelig og godt synlig måte være angitt hvilke typer kontakter som er tilgjengelig. Merking skal være i henhold til standard EN 17186.* Dessverre løser ikke standarden dette problemet, tvert imot gjør den lading enda mer komplisert.

De ulike standardene er kodet med bokstaver, som med mindre man har lært dem utenat, ikke forteller forbrukeren på en intuitiv måte hva som passer. Her hadde det f. eks vært langt mer naturlig å bruke en illustrasjon av kontakten. I tillegg er ikke kjente kontakttyper og bransjestandarder som CCS eller Chademo brukt, men har i stedet fått identifikatorene «FF» og «AA». Videre er det brukt volt som måleverktøy, ikke kilowatt (kW) som er den måleenheten bilbransjen og ladebransjen har lagt seg til å bruke på sine biler og stasjoner. Se figur 1.

IDENTIFIERS FOR AC CHARGING			
CONFIGURATION	TYPE OF ACCESSORY	VOLTAGE RANGE	IDENTIFIER
	Home plug, Home socket; Industrial plug and socket-outlet		No graphical expression
TYPE 1	Vehicle connector and vehicle inlet	≤ 250 V RMS	
TYPE 2	Vehicle connector and vehicle inlet	≤ 480 V RMS	
TYPE 2	Plug socket outlet	≤ 480 V RMS	
TYPE 3-A	Plug socket outlet	≤ 480 V RMS	
TYPE 3-C	Plug socket outlet	≤ 480 V RMS	

IDENTIFIERS FOR DC CHARGING			
CONFIGURATION	TYPE OF ACCESSORY	VOLTAGE RANGE	IDENTIFIER
FF	Vehicle connector and vehicle inlet	50 V – 500 V	
		200 – 920 V	
AA	Vehicle connector and vehicle inlet	50 V – 500 V	
		200 V – 920 V	
TYPE 2	Vehicle connector and vehicle inlet	50 V – 500 V	

Figur 1: <https://fuel-identifiers.eu/>

Norsk elbilforening hjelper daglig sine over 90 000 medlemmer med å forstå de nye tekniske begrepene som kommer med det som er et nødvendig paradigmeskifte innen transportsektoren. Vi vet derfor hvor vanskelig det kan være å forstå ladebegrepene som allerede finnes på markedet. At det nå kommer enda et sett med forkortelser vil kun forvirre forbrukerne heller enn å veilede dem. I verste fall kan dette gjøre dørstokkmilen for å endre til et nullutslippskjøretøy enda lenger.

Vi vil på det sterkeste anbefale at man benytter seg av et annet system, om formålet er å gjøre hverdagen som elbilist enklere, og ber derfor departementet følge opp dette gjennom relevante kanaler.

Om forbrukerinformasjon angående prising og lokalisering av ladepunkt

I høringsnotatet står det «Direktivet stiller også krav om at medlemsstatene skal sikre at opplysninger som angir geografisk beliggenhet av offentlig tilgjengelige ladepunkt og energistasjoner for alternativt drivstoff skal være tilgjengelig for alle brukere. For ladepunkter kan det også gis informasjon om tilgjengelighet i sanntid samt historisk og aktuell ladeinformasjon, hvis slike data er tilgjengelig. Hensikten er at det skal være enkelt for forbrukerne å orientere seg om hvor de får tak i alternativt drivstoff.»

Det er da svært beklagelig at direktivet ikke pålegger ladeoperatørene å gi data til den nasjonale ladestasjonsdatabasen NOBIL. Data fra NOBIL er fritt tilgjengelig gjennom et API (programmeringsgrensesnitt) slik at markedet kan utvikle tjenester og visningslag som bygges på toppen av ladestasjonsdatabasen. Databasen er derfor et svært viktig verktøy for å sikre at opplysninger slik som prising og lokasjon av ladere er offentlig og enkelt tilgjengelig. Per dags dato er det Norsk elbilforening, på oppdrag av ENOVA, som manuelt henter inn disse dataene. Ladeoperatørene er ikke pålagt å sende inn data til databasen og følgelig er det svært varierende hvor godt informasjon om ladere og nye ladere gis til NOBIL. Utover geografisk lokasjon er det for elbillading også svært vesentlig for forbruker å vite om ladepunktene på en stasjon virker og om de er ledige. Undersøkelser blant elbilister viser at elbilister i stor grad opplever at hurtiglادere ikke virker, og at ladekø er en økende utfordring. Kun et par operatører sender i dag sanntidsinformasjon til NOBIL.

Vi ber departementet vurdere å forskriftsfeste at informasjon om nye ladepunkt må gis til NOBIL og at sanntidsinformasjon fra hurtiglادere skal sendes til NOBIL.

Det er i tillegg ikke nevnt noe om prismodeller i direktivet. Hurtiglademarkedet i Norge domineres av aktører som operer med betalingsløsninger som krever at forbrukeren oppretter et kundeforhold hos dem. Som oftest ved å installere en app og oppgi persondata og bankkortopplysninger. Dette betyr at du på de aller fleste ladere ikke kan betale med bankkort (Visa, Mastercard eller lignende) eller andre digitale betalingsløsninger (Vipps, MobilePay eller lignende). Per dags dato er det cirka ti ulike ladeoperatører bare i Norge, som

igjen har ulike prismodeller for lading. Dette gjør det vanskelig for forbrukerne å betale og det gjør det vanskelig for forbrukerne å vite hva man betaler for. I det forrige høringsnotatet kom det fram at metoder for prissammenligning av alternative drivstoff skulle følges opp gjennom forskrifter som er hjemlet i markedsføringsloven.

Vi etterspør at arbeidet med metoder for prissammenligning følges opp.

Avslutningsvis vil vi vise til at det nylig ble vedtatt i Stortinget at det skal utarbeides en nasjonal ladestrategi. Vi håper dette vil føre til konkrete rammer som ikke bare gir Norge nok hurtigladere, men at det også blir enklere for forbrukerne å både lade og forstå betaling for lading. Dette vil være avgjørende for om Norge skal nå målet om å kun selge nullutslippsbiler i 2025. Vi stiller selvfølgelig opp om det skulle være noen spørsmål knyttet til dette høringsinnspillet eller til den kommende ladestrategien.

Med hilsen
Erik Lorentzen
leder fag og rådgivning
Norsk elbilforening

Med hilsen
Lars Lund Godbolt
rådgiver
Norsk elbilforening