

Samferdselsdepartementet

Deres dato: 03.01.22

Deres ref.: 21/2886

Vår ref.: 65/EG

Vår dato: 11.02.22

Høringsinnspill på forslag til forskrift om prisinformasjon drivstoff og elektrisitet på energistasjoner

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 3. januar 2022 om forslag til forskrift om prisinformasjon om drivstoff og elektrisitet på energistasjoner.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer dekker om lag 95 % av det norske drivstoffmarkedet.

Bra at myndighetene skal stå for utforming av informasjonen

Drivkraft Norge mener det er fornuftig at forslaget legger opp til at det er myndighetene selv som skal innhente data for beregning av prissammenlikningen, og at de skal stå for utformingen av hvordan informasjonen skal presenteres.

Vi mener imidlertid at utformingen med plakater er uhensiktsmessig, og at Samferdselsdepartementet bør vurdere å utstede klistermerker med QR-kode til nettsiden med prisinformasjonen. Vi stiller også spørsmål om energistasjonene er riktig plass for informasjon som er ment til å påvirke kjøpsbeslutningen av ny bil. Slik informasjon burde heller ha vært tilgjengelig hos bilforhandlerne.

En prissammenlikning må være veiledende

Drivkraft Norge mener at prissammenlikning av ulike drivstoffer til veitrafikken er nyttig for forbrukeren, så lenge informasjonen er hensiktsmessig utformet og gir et bilde av nåsituasjonen. Det er også fornuftig å bidra til at forbruker kan gjøre enda mer informerte valg når man skal investere i en ny bil, og bruke bilen. Kundenes informasjonsbehov er en av hovedgrunnene til at energistasjonene langs veiene har prismaster slik at bilistene kan få relevant informasjon om pris på drivstoff. Selv med flere fornybare energibærere på energistasjonene mener bransjen at den klarer å gi bilistene et godt bilde av gjeldende priser på de ulike drivstoffene. De aller fleste bilister er prisbevisste, og drivstoffprisene er en del av et større regnestykke bilister vurderer når de skal kjøpe en bil

Nybilsalgstatistikken viser tydelig at de aller fleste ønsker å kjøpe en elbil i dag. Dette er hovedsakelig drevet av at Norge har svært gunstige elbilfordeler. Men også fordi elbilene er mer energieffektive enn biler med forbrenningsmotor, har lavere verkstedkostnader samt at strøm historisk har vært billigere enn flytende drivstoff. I tillegg kommer miljø- og

klimaaspektet, ved at elbilen ikke har utslipp av eksos. De aller fleste bilister vurderer bilkjøp ut ifra hva deres behov er og hvilke kostnader som følger et bilkjøp.

Drivstoffbransjen frykter imidlertid at en prissammenlikning, slik det foreslås, vil bli mer villedende enn veiledende for bilistene. Det er tre grunner til det:

1. Prissammenlikningen skal baseres på gjennomsnittlige historiske priser for bensin, autodiesel og elektrisitet samlet inn av SSB hvert kvartal. Det vil si at en plakat som skal henge på stasjonene har samme informasjon i tre måneder. Dette imens prisene på produktene endrer seg fra dag til dag på pumpene og ladestasjonene. Prissammenlikningen skal dermed baseres på allerede utdatert statistikk før den henges opp på stasjonene. Det kan gi et annet prisbilde enn det som er reelt på det tidspunktet bilisten er på energistasjonen.

I den siste tiden har vi sett at prisen på ulike energibærere har endret seg raskt, spesielt for strøm i høst/vinter. Flytende drivstoff har også økt i pris, men ikke i nærheten av det strømprisen har økt med. En prisberegning basert på et gjennomsnitt fra forrige kvartal vil ikke fange opp slike svingninger før i neste kvartal. Og når prisøkningen først er fanges opp til neste kvartal, så kan prisene være tilbake til en mer normal tilstand. I forslaget til prissammenlikning er det noe uklart om prissammenlikningen for strøm inkluderer avgifter eller ikke. For at en bilist skal få best mulig informasjon, er det avgjørende at alle kostnader er inkludert, også avgifter, i og med at det er sluttprisen som er interessant for kunden ved kjøpsøyeblikket.

Prissammenlikningen for lading, slik den er beskrevet i høringsnotatet, skal imidlertid ta utgangspunktet i gjennomsnittlig pris for husholdning i forrige kvartal. Forslag til ny forskrift legger opp til at man tar utgangspunkt i sluttprisen på elektrisiteten som kommer ut av kontakten på veggen i garasjen ved hjemmelading. Riktignok skjer om lag 80 % av all lading av bil hjemme, men en betydelig andel biler blir ladet med en hurtiglader langs veien. Drivkraft Norge mener at prisen på hurtiglading er mer relevant for en bilist som er på en energistasjon enn hva prisen er med hjemmelading. Prissammenlikningen bør da aller helst være basert på prisen på hurtiglading i og med at opplysningen skal kobles til et utsalgssted som eventuelt tilbyr lading. Alternativt bør prisen på både hjemmelading og hurtiglading opplyses. Det kan også være mulig å lage en prisindeks der pris for både hjemmelading og hurtiglading inngår. Poenget er at det er nødvendig å ta hensyn til prisforskjellen mellom lading hjemme og lading på en hurtiglader. SSB bør derfor utvikle en metode for innhenting av pris for hurtiglading på lik linje som de gjør for innhenting av prisstatistikk for bensin og autodiesel fra energistasjonene.

Den pågående «strømkrisen» har også vist at det kan være store prisforskjeller på strøm mellom ulike deler av landet. Dette peker på at det bør utarbeides regionsvis

prissammenlikning, slik at den blir mer relevant for den regionen man er i. Prisene på flytende drivstoff kan også ha regionsvis forskjeller.

2. Prissammenlikningen er basert på forbruket til en referansebil, som igjen baserer seg på forbruket (WLTP-kjøresyklus) til de mest solgte modellene innenfor ulike kjøretøysegmenter. Prissammenlikningen er altså basert på en gjennomsnittsbil, som ikke fins. Hvis bilisten skal bruke informasjonen når en ny bil skal kjøpes, så må bilisten selv finne ut om den bilen som vurderes har et forbruk som er lik gjennomsnittsbilen eller ikke. Det fordrer altså at bilkjøper selv aktivt sammenlikner den gjennomsnittlige prissammenlikningen med forbruket til ønsket bil. Kjøper må da uansett gjøre egne beregninger av brukskostnader, selv om det er utarbeidet en generell prissammenlikning.

Drivkraft Norge tviler på at en prissammenlikning som henger på energistasjonene vil ha nevneverdig betydning til å endre vurderingene til en bilkjøper. Det er som sagt mange andre vurderinger som ligger bak et bilkjøp; avgiftsfritak ved kjøp av elbil, hvor man bor og tilgang til relevant drivstoff (hurtigladere), hvordan bilen skal brukes (til hytta?), rekkevidde, lastekapasitet, mulighet for hengerfeste og skiboks og ikke minst hvor lang tid det tar å lade bilen. I tillegg kommer kostnader knyttet til service og reparasjoner, samt andre brukskostnader som rabatt i bomstasjoner og på ferjer, lavere parkeringsavgifter, mulighet til å benytte kollektivfelt samt eventuell innføring av nullutslippssoner.

Alle disse kostnadselementene og vurderingene er med på å vanne ut effekten av et enkelttiltak som en gjennomsnittlig og historisk prissammenlikning. Det er derfor tvilsomt at en prissammenlikning hengende på en energistasjon vil ha nevneverdig effekt på investeringsbeslutningen av en bil.

3. Prissammenlikning kan bli forvekslet med faktisk pris på drivstoff, med de reaksjoner betjeningen på stasjonen kan bli stilt overfor. Sammenlikningen blir da villedende informasjon. Det er avgjørende at sammenlikningen plasseres et sted på stasjonen som minimerer faren for slik misforståelse. Prissammenlikningen må tydelig merkes med at dette ikke er gjeldende priser, at den er utarbeidet av Statens veivesen, hva som er formålet med prissammenlikningen, hvorfor den er laget og hvordan den er laget. Opplever bilisten av man blir feilinformert, så kan det føre til at de ansatte får reaksjoner på noe som de ikke ha ansvar for.

Hvorfor kun betjente energistasjoner som omsetter mer enn 2 millioner liter drivstoff?

Drivkraft Norge setter pris på at myndighetene ønsker å minimere tiltaksbyrden for eierne av energistasjonene ved å redusere antall stasjoner som må ha informasjonen oppe.

Utfordringen er at hvis grensen settes til betjente stasjoner som omsetter mer enn 2 millioner liter drivstoff (25 % av energistasjonene), så er det store deler av landet som ikke kommer til å ha slik prisinformasjon tilgjengelig på den lokale energistasjonen. Vi antar at noe av

formålet er at tilgangen på informasjonen skal være lik, uansett hvor i landet man bor. Ved at grensen også utelukker en del mindre omsettere fra å henge opp informasjonen, så blir ulike omsettere påført ulik tiltaksbyrde. For å sikre likebehandling bør alle omsettere bli omfattet av tiltaket. I tillegg bør også ubetjente stasjoner omfattes. Det er flere slike stasjoner som har mer enn 2 millioner liter i omsatt volum.

Istedenfor å sette grensen på volum omsatt, så bør derfor alle energistasjonskjeder være pålagt å ha prissammenlikningen på 25 % av sine stasjoner, der kjeder som dekker flere fylker må ha informasjonen på minst en stasjon i hvert fylke man er representert i. For å sikre likebehandling av både omsettere og bilister, bør aller helst alle stasjoner omfattes av ordningen.

Av hensyn til like konkurransevilkår og lik tilgjengelighet til informasjonen for bilistene, så bør tilbydere av kun lading også omfattes av tiltaket. Man kan spørre seg om det er noe poeng at rene ladestasjoner opplyser om prisen på bensin og diesel. Det samme spørsmålet kan man i så fall stille seg for energistasjoner som ikke tilbyr lading.

Er ordningen vurdert med hensyn til konkurranseregelverket?

Konkurransetilsynet følger drivstoffbransjen svært nøye når det gjelder formidling av priser på drivstoffproduktene som tilbys. Konkurransetilsynet har påpekt at omsettere ikke skal publisere listepriiser på nettet. Det er derfor viktig at denne prissammenlikningen ikke fører til misforståelser overfor kundene når det gjelder hvem som står bak informasjonen/prissammenlikningen og hva informasjonen faktisk skal fortelle.

Drivkraft Norges anbefaling hvis ordningen uansett skal innføres

Drivkraft vil anbefale å gå bort i fra å henge opp en plakat som skal byttes hver tredje måned. Det mest hensiktsmessige hadde vært at Statens veivesen utsteder et klistermerke med en QR-kode som leder til SVVs hjemmeside med prissammenlikning som oppdateres fortløpende. Klistermerket med QR-koder bør sendes til alle energistasjoner og rene ladestasjoner/parker. De aller fleste bilister er komfortable med slike digitale løsninger i dag. En slik ordning med QR-kode er innført i Danmark. I tillegg slipper stasjonseierne å bruke tid og ressurser til å bytte plakater. Den vil også lett kunne gjøres tilgjengelig for bilforhandlere. I tillegg vil SVV slippe å være ansvarlig for å sikre at stasjonene har plakatløsninger som hindrer at prisinformasjonen blir ødelagt av vær og andre ytre forhold.

Høringsforslaget er ikke teknologinøytral

Drivkraft Norge stiller videre spørsmål til hvordan man vurderer elbilers klimaeffekt. Det er udiskutabelt at en elbil er mer energieffektiv enn en diesebil. Og at vedlikeholdskostnadene er lavere da det er færre bevegelige deler i en elbil. Men er det slik at bruk av en elbil i alle tilfeller er mer klimavennlig enn bruk av en bil med forbrenningsmotor? Klimagassutslippene ved bruk av en bil avhenger ikke nødvendigvis av hvilken drivlinje bilen har, men av om energibæreren er basert på fossil energi eller ikke. En elbil kan kjøre på strøm fra et kullkraftverk mens en diesebil kan kjøre på 100 % bærekraftig biodrivstoff. I dette tilfellet vil bruk av diesebilen være mer klimavennlig enn bruk av elbilen, selv når man tar med i

vurderingen av elbilen i gjennomsnitt bruker en tredjedel av energien enn en diesebil over en bestemt strekning.

Videre er det grunn til å stille spørsmål om hvor bærekraftig produksjonen av en elbil er. Tar man hensyn til utslipp ved produksjon av biler, så er det fremdeles slik at produksjon av elbiler fører til høyere klimagassutslipp enn ved produksjon av biler med forbrenningsmotorer. I tillegg kommer utfordringen med hvor mineraler og metaller til produksjon av batteriene kommer fra.

Drivkraft Norge mener at alle energibærere og kjøretøyteknologier må vurderes ut ifra dets livsløpsutslipp, slik at man fanger opp utslipp i hele produksjonsprosessen. Videre må energibærerne vurderes ut ifra like kriterier ved at råstoffene/innsatsfaktorene til energibærerne blir stilt overfor like krav, slik som biodrivstoff blir med EUs bærekraftskriterier og risiko for indirekte klimateffekter. Så lenge det kun er biodrivstoff som blir vurdert ut ifra slike kriterier, så stiller man ikke like krav til energibærerne. Noe som bryter med teknologinøytralitet. Myndighetene bør derfor være forsiktig med å opprette ordninger som ytterligere forsterker skjevheten ved å fremme enkelte fornybare løsninger framfor andre.

Konklusjon

Spørsmålet er vel egentlig om en slik prissammenlikning er en offentlig oppgave eller ikke, om det er en fornuftig bruk av skattebetalernes penger og om informasjonen faktisk dekker et behov og gir god nok oppdatert informasjon. Drivkraft Norge mener at svaret er nei. Vår primære anbefaling er derfor å ikke innføre en slik prissammenlikning ut ifra at det verken er et kostnadseffektivt eller styringseffektivt virkemiddel. Sekundært anbefaler vi at myndighetene ikke pålegger utvalgte stasjoner å henge opp slik informasjon, men istedenfor utsteder klistermerker til alle energistasjoner og ladeparker med QR-koder som leder til en myndighetsstyrt nettside med oppdatert informasjon.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Einar Gotaas
Fagsjef