



STORTINGET

Innst. 480 L

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 115 L (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff (betalingsløsning for lading av elbil)

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet foreslår i proposisjonen å innta en bestemmelse om betalingsløsning for lading av elektrisk drevet kjøretøy på offentlig tilgjengelige ladepunkter i lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff § 3.

Det overordnede formålet med forslaget er å etablere en forskriftshjemmel slik at departementet kan gi nærmere regler om betalingsløsninger for lading av elektrisk drevet kjøretøy. Det foreslås derfor tatt inn en forskriftshjemmel som gir departementet myndighet til å fastsette nærmere regler om betalingsløsning.

I tillegg foreslås en mindre språklig endring i lovens §§ 1 og 6.

Flere aktører tilbyr i dag og bygger ut ladepunkter for lading av elbil mot betaling i Norge. Betalingsløsningene varierer imidlertid mellom aktørene. De fleste ladepunktoperatørene benytter mobilapplikasjoner, QR-kode med lenke til app/nettside, Vipps, SMS-betaling eller RFID-brikker koblet mot bruker i ladetjeneste/app eller direkte tilkobling med elbilen. Det er kun et fåtall av ladestasjonene som benytter kortbetaling. Ifølge Transportøkonomisk institutt må elbilbrukerne forholde seg til omkring 20 ulike aktører, 20–30 apper og 13 beta-

lingssystemer for å få tilgang til all ladeinfrastruktur i Norge.

Muligheten for enkel betaling ved lading av elektriske kjøretøy er en viktig faktor for at brukerne av elbiler skal oppnå samme mobilitet som dagens brukere av biler med konvensjonell motor. For disse er tilgang til drivstoff sjelden en barriere for bruken, ettersom markedet er preget av konkurranse, med et omfattende nett av energistasjoner over hele landet.

Gjennom tilgang til betaling med vanlige betalingskort på offentlig tilgjengelige ladepunkter vil brukere av elektriske kjøretøy bli gitt en reell økt tilgang til flere ladepunkter, siden brukerne ikke i samme grad vil være bundet til å bruke bestemte operatører av ladepunkter, slik tilfelle er for enkelte apper. Elbiler får dermed en høyere verdi for brukerne fordi betaling med bankkort vil gi tilgang til et omfattende nettverk av offentlig tilgjengelige ladepunkter og vil også kunne bidra til at flere bilister i fremtiden anskaffer et elektrisk kjøretøy.

Ved at det innføres krav om at det skal være mulig å betale med bankkort på en betalingsterminal, vil brukere av elektriske kjøretøy enkelt kunne betale ved alle offentlig tilgjengelige ladepunkter, uten at det er nødvendig å inngå en forhåndsavtale med operatøren av ladepunktet, eller med en leverandør av ladetjenester.

Alle offentlig tilgjengelige ladepunkter skal godta betalingsinstrumenter som brukes i stor grad, og spesielt elektroniske betalinger via terminaler og enheter som brukes til betalingstjenester. Muligheten for å betale med bankkort uten å inngå forhåndsavtale skal alltid være tilgjengelig for forbrukere, selv når kontraktbasert betalinger tilbys på ladepunktet.

Lovforslaget avgrenses til kun å gjelde den tekniske løsningen for betaling for lading av elektrisk drevet kjøretøy. Dette innebærer at betaling med kontanter for la-

ding av elbil ikke tas opp i proposisjonen, da dette omtales generelt i et høringsnotat fra Justis- og beredskapsdepartementet, «Styrking av forbrukeres rett til å betale med kontanter – endringer i finansavtalelovens regler om betalingsoppgjør».

I løpet av 2021 økte antall offentlig tilgjengelige ladepunkter fra vel 4 000 til vel 5 000. I kunnskapsgrunnlaget som Statens vegvesen presenterte våren 2022, ble behovet anslått til om lag 9 000 ladepunkter i 2025 og 10–14 000 hurtigladdere i 2030.

Statens vegvesen har grovt anslått de ekstra kostnadene ved å legge til rette for en betalingsterminal på nye ladepunkter til å være 50–60 000 kroner per ladestolpe for anslagsvis 2 000–4 000 nye ladestolper, dvs. 100–240 mill. kroner. I tillegg kommer noe økte driftsutgifter per ladestolpe.

Det vises i proposisjonen til at det er vanskelig å estimere de økonomiske konsekvensene frem til 2030 fordi dette vil være avhengig av flere forhold, bl.a. Stortingets anmodningsvedtak (Vedtak 464 (2022–2023)) om ettermontering av betalingsterminal på eksisterende ladepunkter og gjennomføringen av EUs lovgivning innen alternative drivstoff i norsk rett. EU-kommisjonen har foreslått at det skal være betalingsterminal på ladepunkter i 2027.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Henning Wold, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Prop. 115 L (2022–2023) Endringer i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff (betalingsløsning for lading av elbil).

Komiteen merker seg at lovforslaget vil etablere en forskriftshjemmel for å kunne regulere betalingsløsning ved betaling for lading av elbil.

Komiteen merker seg videre at det legges opp til en generell formulering som gir rom for teknologisk utvikling av betalingsløsninger over tid.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener at universelle betalingsløsninger sammen med tilgjengelig ladeinfrastruktur er nøkkelfaktorer for å nå målet om at 100 pst. av nybilsalget av personbiler i 2025 skal være nullutslippskjøretøy. Flertallet merker seg vid-

ere at forslagene har vært på en bred høringsrunde, og at ingen av de forespurte høringsinstansene hadde innvendinger som går imot lovforslaget.

Flertallet støtter derfor proposisjonen slik den foreligger.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til behandlingen av Innst. 151 S (2022–2023), jf. Dokument 8:19 S (2022–2023), der det ble gjort følgende vedtak:

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter proposisjonens intensjon om å få på plass en løsning som gjør at folk som skal ha drivstoff til elbil, kan benytte vanlige betalingskort på lik linje med folk med konvensjonelle biler. Dagens situasjon med mange ulike mobilapplikasjoner er uryddig for forbrukerne og uheldig for konkurransesituasjonen.

Proposisjonen har et forslag om fullmakt til regjeringen til å kunne fastsette regler om betalingsløsning. Disse medlemmer mener imidlertid at fullmaktslovgivning skal brukes i begrenset utstrekning og ikke bør benyttes i dette tilfellet. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til høringsrunden, der mange aktører skal ha kommentarer til utforming av bestemmelser om betalingsløsning, men der disse ikke fremkommer da regjeringen skal fastsette regelverket selv, og ikke Stortinget. Disse medlemmer mener at regler om betalingsløsning er av stor betydning for både bilistene og markedsaktørene, og derfor bør hovedreglene fastsettes av Stortinget etter en fullverdig prosess med høring.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Prop. 115 L (2022–2023) sendes tilbake til regjeringen. Stortinget ber regjeringen fremme et nytt forslag der regelverket for betalingsløsninger for lading av elbil lovfestes.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til Sosialistisk Venstrepartis representantforslag om å sikre forbrukervennlig lading via kontaktløs kortbetaling («tapping») direkte på alle offentlig tilgjengelige hurtig- og lynladdere (Innst. 151 S (2022–2023), jf. Dokument 8:19 S (2022–2023)), der forslaget om å stille krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på *eksisterende* ladeinfrastruktur fikk flertall. Det at regjeringen nå kommer med et forslag om kortbetaling på alle *nye* ladestasjoner, blir dermed ikke helt i tråd med dette vedtaket. Disse medlemmer forventer derfor at regjeringen også vil

komme tilbake til Stortinget med et forslag om å stille krav om ettermontering.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at skal vi nå målet om at flere skal velge elbil, må forbrukerne være sikre på at de får ladet når de kommer på ladestasjonen, uansett om stasjonen er et par år gammel eller helt ny. Skal en gjøre elbiler universelt og tilgjengelig for alle, må ladingen bli enkle. Både Norsk elbilforening og Forbrukerrådet støttet Sosialistisk Venstreparti den gangen forslaget om ettermontering ble vedtatt. I tillegg mener dette medlem at forbrukeren må slippe å bli kastet ut i app-jungelen, der man må opprette en haug med kundeforhold. Dette medlem mener regjeringen kunne, når de først skulle lovfeste bankkort som betalingsmiddel på alle nye stasjoner, likegodt foreslå det på alle, slik Stortinget har vedtatt. Dette medlem er ikke i tvil om at «tapping» vil gjøre det mer attraktivt for flere å skifte til en bil uten utslipp.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Prop. 115 L (2022–2023) sendes tilbake til regjeringen. Stortinget ber regjeringen fremme et nytt forslag der regelverket for betalingsløsninger for lading av elbil lovfestes.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i lov om infrastruktur for alternativt drivstoff (betalingsløsning for lading av elbil)

I

I lov 19. juni 2020 nr. 95 om infrastruktur for alternativt drivstoff gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

Loven gjelder for offentlig tilgjengelige ladepunkter for elektriske kjøretøy og *energistasjoner*. Loven gjelder for virksomheter som etablerer eller drifter slike anlegg som er offentlig tilgjengelig.

§ 2 skal lyde:

§ 2 *Avtaler om lading*

Prisen for å lade et elektrisk drevet kjøretøy på et ladepunkt som er tilgjengelig for allmennheten, skal være objektiv og ikke-diskriminerende.

Offentlig tilgjengelige ladepunkter skal gi brukere av elektriske kjøretøy adgang til å lade uten å måtte inngå en forhåndsavtale med operatøren. Operatøren er den som er driftsansvarlig for ladepunktet.

§ 3 skal lyde:

§ 3 *Forskrift om betalingsløsninger og tekniske krav mv.*

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om

- betalingsløsninger ved lading av elektrisk drevet kjøretøy*
- krav til informasjon på energistasjoner, på ladepunkter, på kjøretøy og hos bilforhandlere.*

Departementet kan også gi forskrift om tekniske spesifikasjoner til anlegg for overføring av alternativt drivstoff til *kjøretøy*. Med alternativt drivstoff menes drivstoff eller energikilder som helt eller delvis fungerer som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, og som potensielt kan bidra til avkarbonisering og forbedre transportsektorens miljøprestasjon. Dette omfatter bl.a. elektrisitet, hydrogen, biodrivstoff, syntetisk og parafinsk drivstoff, naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass (CNG) og flytende form (flytende naturgass (LNG)) og flytende petroleumsgass (LPG).

§ 6 skal lyde:

Loven gjelder ikke for ladepunkter og *energistasjoner* som er etablert før loven trer i kraft.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. juni 2023

Erling Sande

leder

Liv Kari Eskeland

ordfører

