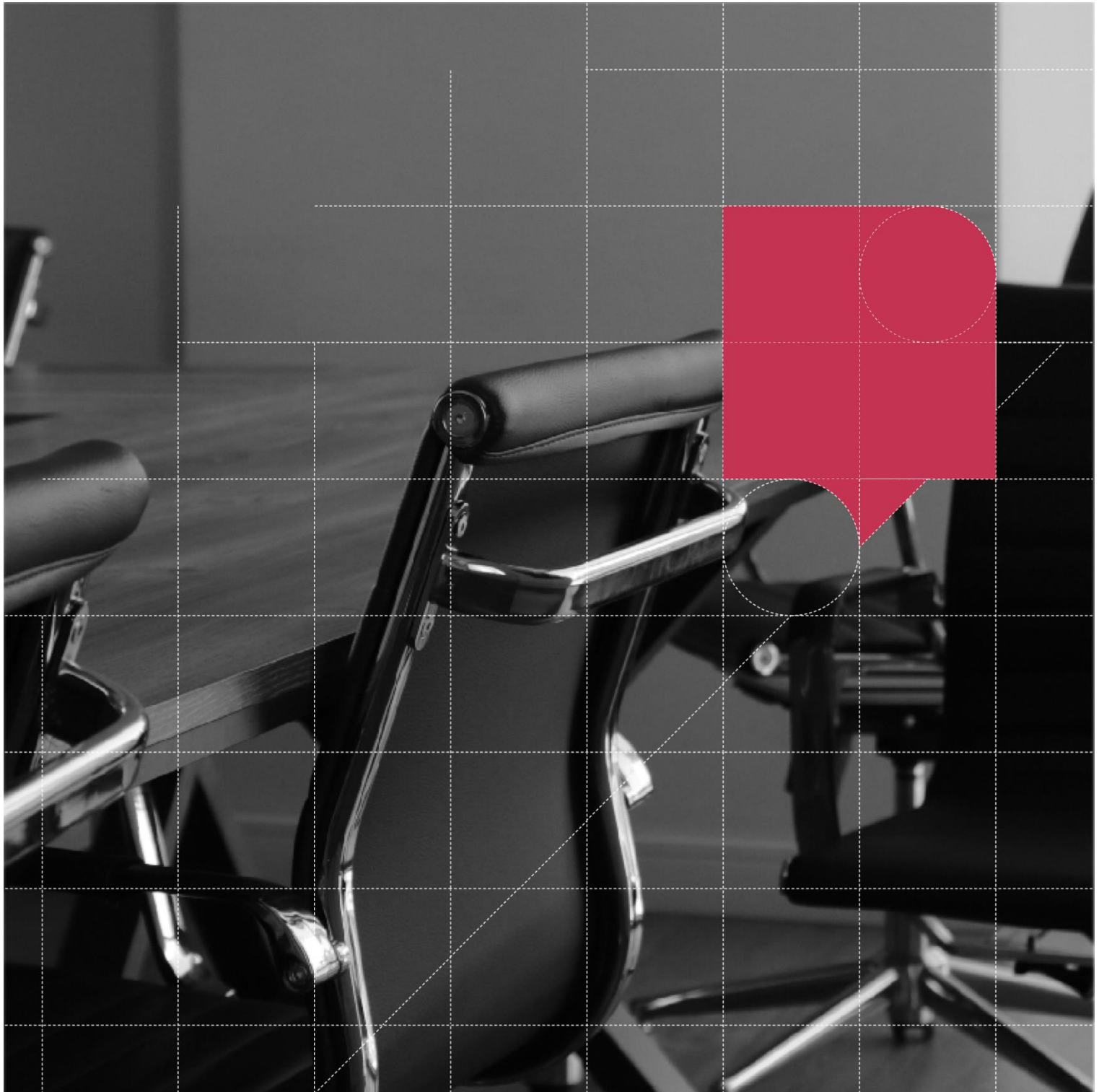


# Regelrådets uttalelse

Om: **Høring - Forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og forslag til ny forskrift - oppfølging av nasjonal ladestrategi**  
Ansvarlig: **Samferdselsdepartementet**



Regelrådets konklusjon: **Forslaget er ikke tilstrekkelig utredet**

Samferdselsdepartementet

Deres ref.:	Vår ref.:	Vår saksbehandler:	Dato:
23/293	23/00047	Cathrine B. Rønning	10.03.2023

## Uttalelse

Om: **Høring - Forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og forslag til ny forskrift - oppfølging av nasjonal ladestrategi**

Konklusjon: **Forslaget er ikke tilstrekkelig utredet**

### Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Samferdselsdepartementet sendte 6. februar 2023 på høring et forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og forslag til ny forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Forslaget er en oppfølging av deler av nasjonal ladestrategi.

Etter Regelrådets vurdering har høringsnotatet svakheter når det gjelder minimumskravene i utredningsinstruksen punkt 2-1 og besvarelsen av de seks spørsmålene. Det gjelder særlig beskrivelsen av forventet fremtidig utvikling uten det foreslåtte tiltaket (nullalternativet), utredning av alternative tiltak, beskrivelse av berørt næringsliv, og forutsetninger for en vellykket gjennomføring. Det er positivt at høringsnotatet inneholder et grovt estimat for hva det vil koste med betalingsterminal på nye ladestolper, men departementet sier lite om driftskostnader og mulig virkning på lønnsomhet og investeringsvilje i bransjen.

Når det gjelder prinsipper for god regulering, savner Regelrådet en vurdering av om reguleringen er tilstrekkelig fremtidsrettet. Vi mener at en funksjonsbasert og mer teknologinøytral reguleringsløsning med fordel kunne vært vurdert i denne saken. Det burde også vært nærmere vurdert om det er nødvendig å regulere med krav om en bestemt løsning på nåværende tidspunkt. Regelrådet anbefaler at tiltaket evalueres som en del av utredningen av fremtidig nytt regelverk på området.

På de neste sidene kan du lese mer om Regelrådets vurderinger.

Ta gjerne kontakt ved spørsmål.

Med vennlig hilsen

Sandra Riise  
leder av Regelrådet

## **1 Om forslaget som er sendt på høring**

Samferdselsdepartementet sendte 6. februar 2023 på høring et forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og forslag til ny forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy. Formålet med endringene er at betaling for lading av elbil skal være enkelt, at brukerne skal slippe inngå en avtale med operatøren av ladepunktet, og at brukerne ikke skal være bundet til å bruke bestemte operatører av ladepunkter gjennom mekanismer som kan svekke konkurransen mellom operatørene.

Departementet foreslår en lovendring som gjør at de får kompetanse til å gi nærmere regler om betalingsløsninger ved lading av elbil i forskrift. Forslaget til ny forskrift stiller krav om mulighet for å betale med bankkort på betalingsterminal ved alle nye ladepunkter med effektuttak over 50 kW. Formuleringen som er foreslått for forskriftshjemmelen i loven er generell slik at forskriften senere skal kunne endres for å kunne stille tilsvarende krav til eksisterende ladepunkter.

## **2 Regelrådets mandat og prioritering**

Regelrådet skal bidra til at næringslivet ikke påføres unødvendige byrder gjennom nytt eller endret regelverk, jf. vedtekter for Regelrådet § 1. Rådet gir rådgivende skriftlige uttalelser ved høring.

Regelrådet skal vurdere utformingen av forslag til nytt eller endret regelverk, både lover og forskrifter som påvirker næringslivets arbeidsbetingelser og øvrige relevante forhold, jf. vedtektene § 2 første ledd. Rådet står fritt til å prioritere hvilke saker vi gir uttalelser til.

### **2.1 Hvorfor Regelrådet har valgt å uttale seg om saken**

Et krav om betalingsterminal på alle nye ladepunkter vil gjøre det dyrere å sette opp nye ladestolper. Ekstra kostnader er anslått å være 50-60 000 kroner per ladestolpe, i tillegg til økte driftskostnader. Departementet gjør ikke rede for hva det betyr for lønnsomheten for berørte virksomheter.

Regelrådet mener det er viktig at regelverket er utformet slik at det oppnår sitt formål så effektivt som mulig, uten unødvendige kostnader for næringslivet. Samtidig er vi opptatt av at reguleringer er fremtidsrettet og ikke legger hindringer for innovasjon. Derfor har rådet prioritert å gi uttalelse i denne saken.

## **3 Regelrådets vurdering av utredningen**

Ifølge Regelrådets vedtekter § 2 første ledd skal Regelrådet ta stilling til om det er gjennomført konsekvensvurderinger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Regelrådets uttalelser tar særlig utgangspunkt i kravene til innhold i beslutningsgrunnlaget i utredningsinstruksens punkt 2-1 Minimumskravene til utredning og punkt 2-2 Omfang og grundighet.

### **3.1 Beskrivelse av problemet og målet med forslaget**

Det uttalte formålet med forslaget er å øke brukervennligheten ved å legge til rette for enkel betaling ved lading av elbil. Departementet nevner at dersom det er mange som opplever det som upraktisk og vanskelig å lade bilen, kan det dempe etterspørselen etter elbiler og være til hinder

for å nå målet om at alle nye personbiler skal være nullutslippsbiler i 2025. De viser til at et stort flertall av elbilbrukere ønsker å kunne betale med bankkort ved lading.

Regelrådet savner en utredning av nullalternativet, det vil si hva som er forventet fremtidig utvikling dersom det ikke innføres regulering av problemet. Denne saken omhandler en bransje under stadig utvikling, og hvor den teknologiske utviklingen går fort. Vi skulle gjerne sett at departementet hadde sagt noe mer om hva de forventer av utvikling fra virksomhetene i bransjen dersom myndighetene ikke stiller krav til en bestemt betalingsløsning.

### **3.2 Utredning av alternative tiltak**

Departementet følger opp Nasjonal ladestrategi som regjeringen presenterte 08.12.2022. I høringsnotatet står det litt om Stortingets anmodningsvedtak om krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025 og at det jobbes med regler for ladestasjoner i EU, hvor det trolig vil foreligge vedtak første halvår 2023, med innføring fra 2027. Det er også etablert en standardiseringskomite som skal se på standard for universell utforming av ladestasjoner.

Høringsnotatet inneholder noe om alternativer til krav om betalingsterminal. Etter Regelrådets vurdering burde departementet vurdert å se om det finnes andre alternative tiltak enn å komme med et krav om en bestemt betalingsløsning på dette tidspunktet. De burde også vurdert om det er nødvendig med regulering på dette tidspunktet. I et marked uten regulering kan en anta at den mest effektive og foretrukne løsningen uansett vil vinne frem.

Det kunne vært interessant å vurdere bruk av standarder i regelverket i denne saken. Ved å henvise til standarder i lov eller forskrift, angir man en måte å ivareta krav på. Bruken av standarder involverer berørt næringsliv, bidrar til at regelverket står seg over tid og følger den teknologiske utviklingen.

### **3.3 Beskrivelse av berørt næringsliv**

Departementet nevner innledningsvis i høringsnotatet at det finnes 20 ulike aktører som elbilbrukere må forholde seg til. Utover dette er ikke næringslivet beskrevet, til tross for at det er en kompleks sammensetning av aktører fra ulike bransjer som utgjør berørt næringsliv i denne saken.

Både Transportøkonomisk institutt (TØI), Statens vegvesen og Miljødirektoratet har utarbeidet kunnskapsgrunnlag om hurtigladeinfrastruktur, hvor det finnes informasjon om næringsaktørene. Regelrådet mener at departementet kunne beskrevet berørt næringsliv på en grundigere måte, blant annet med opplysninger fra de nevnte rapportene. Kompleksiteten i dette markedet og de sterke politiske ønskene om vekst i antallet ladepunkter gjør dette særlig viktig.

For å finne frem til alle relevante virkninger av tiltakene som blir utredet, bør en starte med å identifisere berørte, blant annet hvilke virksomheter som direkte og indirekte får fordeler eller ulemper som følge av tiltaket. Utredningen bør inneholde en beskrivelse av bransjen, som for eksempel antall virksomheter, antall ansatte, omsetning, fordeling av store og små bedrifter, eksempler på virksomheter, geografisk beliggenhet, særtrekk ved næringen og

konkurransforhold. Vi viser til vår veiledning om beskrivelse av berørt næringsliv: [Regelrådets råd til utredere om hvordan beskrive berørt næringsliv \(regelradet.no\)](https://www.regelradet.no/utredning-om-hvordan-beskrive-berort-naeringsliv).

### **3.4 Utredning av virkninger for næringslivet**

Departementet har kort beskrevet de positive og negative virkningene ved forslaget, og konkurransevirkninger er nevnt. Høringsnotatet viser et estimat fra Statens vegvesen for kostnader ved betalingsterminal på nye ladepunkter til 50-60 000 kroner per ladestolpe for anslagsvis 2-4 000 nye ladestolper, totalt 100 – 240 mill. kr, pluss driftsutgifter.

Etter Regelrådets oppfatning er det mye som tyder på at virkningene for næringslivet kan bli så store at utredningen burde vært mer grundig og omfattende enn kun besvarelse av de seks minimumsspørsmålene. Departementet burde i det minste gjort en vurdering av om det var nødvendig med en samfunnsøkonomisk analyse, eventuelt å gjennomføre en forenklet analyse i tråd med DFØs veileder i samfunnsøkonomisk analyse.

Regelrådet savner en grundigere utredning av blant annet drifts- og vedlikeholdskostnader og indirekte virkninger. Indirekte virkninger kan påvirke andre enn de som tiltaket primært er rettet mot. I denne saken kan det være at de indirekte virkningene har stor innvirkning både på måloppnåelsen og de samlede kostnadene.

Ved utredning av virkninger bør en også beskrive hvor varige virkningene er. Dette innebærer at man skal beskrive virkningene for hele perioden de er forventet å ha en effekt for. I kostnadsestimatet har Statens vegvesen kun regnet på kostnader fram til omtrent 2025. Regelrådet stiller spørsmål ved om dette er hele perioden kostnadene etter regelverket er forventet å ha en effekt for?

Det er også satt en forutsetning om at betalingsterminal på sikt vil være standardløsning med små eller ingen ekstra investeringskostnader. Regelrådet savner en nærmere forklaring på hvorfor man mener at investeringskostnadene vil gå ned eller elimineres. Vi mener at så lenge det er krav om en bestemt løsning i reguleringen, så vil dette være en byrde for næringslivet som det er obligatorisk å oppfylle. Berørt næringsliv står ikke helt fritt til å velge andre og bedre løsninger så lenge de må bruke penger på å oppfylle et krav i regelverket om en bestemt løsning.

### **3.5 Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet**

Regelrådet kan ikke se at forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet er vurdert. Det vil trolig komme ytterligere nasjonale regler om eksisterende ladepunkt og nye EU-regler i løpet av noen få år. Det er kanskje en fare for at næringslivet får flere, og kanskje motstridende, endringer innenfor en relativt kort periode. Vi savner en vurdering av nødvendigheten av å innføre disse kravene for nye stolper på nåværende tidspunkt.

Ikrafttredelse av reglene for nye ladestolper allerede fra 1. juli 2023 fremstår som for kort tid til tilpasning for ladebransjen. Bestillingstid for stolpene og monteringshastighet kan føre til at allerede bestilte stolper ikke kan settes opp etter 1. juli. Dette kan i verste fall resultere i midlertidig byggestans og tapt omsetning for ladeoperatørene.

## **4 Prinsipper for god regulering av næringslivet**

Regelrådet skal følge den faglige utviklingen og praksis på områdene regelforenkling og regulering, og gi informasjon og generell veiledning som fremmer effektiv regulering, jf. vedtektene § 2 fjerde ledd. I dette arbeidet ser Regelrådet blant annet til bestepraksis i Norge og arbeidet med god regulering i andre land. Regelrådet ser også hen til reglene om tidlig involvering av berørte i utredningsinstruksen punkt 3-1.

### **4.1 Involvering av berørt næringsliv i regelverksprosessen**

Det fremgår ikke av høringsnotatet at departementet har gjennomført tidlig involvering av berørt næringsliv. Tidlig involvering av dem som er berørt av tiltaket, vil bidra til at departementet i en tidlig utredningsfase kan få nyttige innspill som vil øke kvaliteten på beslutningsgrunnlaget.

### **4.2 Fremtidsrettet regulering**

Regelrådet mener at en funksjonsbasert og mer teknologinøytral regulering burde vært vurdert i denne saken. Funksjonsbasert regelverk som angir et ytelsesnivå som skal oppnås, antas å kunne stimulere innovasjon og utvikling i næringslivet i større grad enn detaljerte regler som regulerer hvordan ønsket nivå skal oppnås. Dette poenget er særlig viktig når den løsningen som kreves innebærer økte kostnader for næringslivet. Det kan hindre at tilgjengelige midler brukes på å utvikle andre løsninger eller ny teknologi. Teknologinøytralt regelverk kan også stimulere til innovasjon og være mer robust slik at forskriften ikke må endres hver gang det skjer teknologisk utvikling.

### **4.3 Planlagt fremtidig evaluering av regelverket**

Regelrådet kan ikke se at høringsnotatet sier noe om planlagt fremtidig evaluering av regelverket. Stortingets anmodningsvedtak setter krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025. Det er også ventet nye regler fra EU dette året. Det betyr at det vil foreligge en ny utredning innen kort tid etter at dette forslaget eventuelt er satt i kraft. Regelrådet anbefaler at departementet da gjør en evaluering av kravet om kortbetaling og betalingsterminal på nye ladepunkter som en egen del i utredningen av kortbetaling ved eksisterende ladepunkter.

### **4.4 Andre kommentarer til utredningen og gjennomføringen av høringen**

Regelrådet har lagt merke til at høringsfristen er rett under seks uker. Etter utredningsinstruksen punkt 3-3 skal høringsfristen normalt være tre måneder og ikke mindre enn seks uker.

Virkeområdet for forskriften er nye ladepunkt med et effektuttak over 50 kW. I merknadene til forskriftsbestemmelsene står det at ladepunkt under 50 kW omfattes ikke av forskriften. På side 8 i høringsnotatet står det at forskriftens virkeområde vil være nye ladepunkt med effektuttak på 50 kW eller høyere. Vi stiller spørsmål til om forskriften vil omfatte ladepunkt som er lik 50 kW eller om disse ikke er omfattet av bestemmelsen?

Vi gjør oppmerksom på at det følger av utredningsinstruksen punkt 4-3 at Regelrådet skal informeres om høringen når forslag til lov og forskrift som er særlig relevant for næringslivet

legges ut på høring. Vi kan ikke se å ha mottatt informasjon om denne saken, og ber om at dere i fremtiden også setter Regelrådet som mottaker av høringer som berører næringslivet.

## **5 Er forslaget utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet?**

Forslaget til krav om kortbetaling på betalingsterminal bygger på en forventning om at dette vil gjøre det enklere og mer brukervennlig for forbrukerne å lade elektrisk kjøretøy på nye ladepunkter. Det er mangler ved utredning av alternative tiltak, virkninger for næringslivet og begrunnelse for valgt tiltak. Regelrådet mener derfor at det ikke er tilstrekkelig begrunnet at den foreslåtte løsningen er den beste for å oppnå målet om økt brukervennlighet.

Regelrådet mener det burde vært nærmere vurdert om det er nødvendig å regulere med krav om en bestemt løsning på nåværende tidspunkt. Dersom ventede kostnader og nytteverdien hadde kommet tydeligere frem, ville det vært enklere å ta stilling til om regelverksforslagene oppnår formålet uten unødvendige kostnader for næringslivet.