

Statens Vegvesen- Vegdirektoratet
firmapost@vegvesen.no

Deres ref.: 24/18536
Vår ref.: 2.8-01-24 aw
Vår dato: 30.04.2024

Kopi: Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Høring om EU forordning om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjontjenester

Det vises til muligheten til å sende innspill til deres høring av EU forordning om trafikkinformasjontjenester.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi til det norske markedet. Våre medlemmer står for over 95 prosent av drivstoffomsetningen i Norge. I tillegg dekker våre medlemmer om lag 95 prosent av hurtigladetilbudet.

Oppsummert mener Drivkraft Norge.

- Definisjoner og virkeområde for regelverket bør tilpasses formålet med innhenting av dataene. Kravene bør også samordnes med krav i AFIR.
- Vi fraråder å samle inn og tilgjengeliggjøre priser på lading. Dette kan ha konkurransemessige følger i bransjen som må vurderes av Konkurransemyndighetene
- Krav om å sende inn data fra bransjen må følges opp med en god håndtering og forvaltning av disse dataene. Nobildatabasen bør derfor eies og driftes av en myndighet.
- Ansvar for samordning av informasjonsinnhenting, kunnskapsformidling og forvaltning av data for ladebransjen bør samles hos Statens vegvesen.

Definisjoner og virkeområde for regelverket bør tilpasses formålet med innhenting av dataene. Kravene bør også samordnes med krav i AFIR

Vi viser til høringsnotatets omtale av krav til deling av data fra bransjen om jf. artikkel 4 og vedleggets nr. 1 bokstavene e, f og g. Her stilles det krav om å tilgjengeliggjøre data som:

- plassering av ladestasjoner for elbiler og betingelser for bruk
- plassering av fyllestasjoner som tilbyr CNG (komprimert naturgass), LNG (flytende naturgass) og LPG (flaskegass)
- plassering av fyllepunkter og -stasjoner for alle drivstofftyper.

Videre er det i artikkel 7 jf. vedlegget nr. 6 bokstavene g, h og i stilt krav om å tilgjengeliggjøre dataene om:

- disponible ladestasjoner for elbiler
- disponible fyllestasjoner, som tilbyr alternative typer drivstoff
- prisen på ad hoc lading/fylling.

Vi vil først få bemerke at regelverket om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester skiller vesentlig seg fra AFIR regelverkets¹ artikkel 20 på et par punkter. For det første er det kun offentlig tilgjengelige ladepunkt og ladestasjoner som er omfattet av kravet til innmelding av data i AFIR. Et slikt skille gjøres ikke i forordningen om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester.

Videre skiller virkeområdet seg i de to regelverkene seg fra hverandre. I artikkel 20 i AFIR gjelder krav til å oppgi data for alle offentlig tilgjengelige ladestasjoner, uavhengig av hvor disse er lokalisert. I forordningen om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester er det lagt opp til en trinnvis utvidelse av hvilke veier som er omfattet av kravene, og her under hvilke ladestasjoner som er omfattet avhengig av hvor de ligger langs de ulike veiene.

Drivkraft Norge mener det er viktig at myndighetene samordner og implementeringen av AFIR regelverket og forordningen om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjons tjenester. Dette gjelder både begrepsbruk og tidsfrister for å følge ulike krav. Etter Drivkraft Norges syn reflekterer ingen av disse regelverkene fullt ut hvordan utbyggingen, driften og eierskap av ladetilbudet for elbiler er og definisjoner og krav treffer etter vårt syn ikke alltid slik man kan anta er intensjonen. Vi vil derfor foreslå at det gjøres noen nasjonale presiseringer for å klargjøre hvilke ladepunkter og ladestasjoner som vil være omfattet av kravene. Vi har følgende kommentarer:

Vedlegg nr. 1

Bokstav e: "Plassering av ladestasjoner for elektriske kjøretøyer og vilkårene for bruk av disse.

Her er "recharging points" oversatt med "ladestasjoner". Dette mener vi er fornuftig da det det ikke betyr at dere må innhente data fra enkelt ladepunkter. Siden virkeområdet ikke er begrenset til offentlig tilgjengelige ladepunkter eller til hurtigladere (mer enn 50 kW), vil forslag til forskrift i ytterste konsekvens kunne bety at det skal sendes inn data fra ALLE ladepunkter i Norge, offentlige så vel som private. Vi mener derfor det med fordel kan tydeliggjøres at forskriften er rettet mot offentlig tilgjengelige ladepunkt slik som i AFIR.

Ved å omdefinere fra ladepunkter til ladestasjoner er dette også noe som indikerer at man ønsker data fra hurtigladetilbudet i Norge, ikke tilbudet av normalladere. Vi mener det er god grunn til å fokusere på hurtigladestasjonene. Dette resonerer også med kravet om at dette skal ligge langs veier i Norge. Typiske normalladepunkter er ofte på parkeringsplasser ved kjøpesenter og hoteller og i næringsbygg. I tillegg til normalladepunkter i forbindelse med gateparkering.

Vedlegg nr 6.

Bokstav g: "Tilgjengelige ladepunkt og -stasjoner for elektriske kjøretøyer"

¹ Alternative Fuel Infrastructure Regulation- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804&qid=1696247617341>

Her har dere oversatt "recharging points- and stations" med " ladepunkt- og stasjoner". Vi mener at her er begrepet "recharging stations" mindre relevant da det her er det snakk om å oppgi sanntidsdata om ladepunktene er ledige eller opptatt. En ladestasjon består av ett eller flere ladepunkt og det er mest interessant om ladepunktet er ledig eller opptatt. Videre vil argumentene våre ovenfor også gjelde her. Normalladepunkter vil i større grad være opptatt lengre enn hurtigladepunkter og tidsbruken på normalladepunkter reflekterer ofte behovet for parkering i tillegg til lading.

Tilgjengelig data om plassering av tradisjonelle energistasjoner

Avslutningsvis ønsker vi å knytte noen kommentarer til den delen av høringsnotatet der Vegdirektoratet ber om tilbakemelding om det finnes tilgjengelig digitalt maskinlesbare data om plassering av fyllerpunkter og stasjoner for tradisjonelt drivstoff (bensin, diesel, m.m.). Drivkraft Norge har spurt våre medlemmer om dette og har fått tilbakemelding om at dette ikke er tilgjengelig i dag.

Vi har per i dag ikke oversikt over hvor lett det er å framskaffe slik informasjon. Da dette ikke er data som selskapene har rutiner for å registrere og rapportere ber vi om at en nærmere beskrivelse av hvor og hvordan slike data eventuelt skal tilgjengeliggjøres og hvor ofte dere ser for dere at bransjen skal rapportere inn og oppdatere sine data på dette. Siden dette gjelder lokasjoner for energistasjoner er dette ikke data som endres ofte og vil derfor i størst grad kreve en innsats første gangen dette eventuelt rapporteres inn.

Tilgjengeliggjøring av priser kan ha konkurransemessige følger i bransjen

Vi viser til høringsnotatets omtale av artikkel 7 om krav til tilgjengeliggjøring av data i sanntid om tilgjengelighet for ladestasjoner og fyllestasjoner for alternative drivstoff og ad-hoc prisen på lading og fylling.

Vi deler Vegdirektoratets syn på at disse bestemmelsene ikke er rettet mot tilbydere av tradisjonelt drivstoff og vi er enig i at disse ikke er omfattet av disse bestemmelsene. Når det gjelder deling av sanntidsdata fra ladeoperatørene, er det slik at ladebransjen per i dag ikke har tilgjengelige data på DATEX II-format for å dele slik informasjon. Vi vil oppfordre til at det for kommunikasjon av sanntidsinformasjon legges opp til bruk av protokoller som allerede er i utstrakt bruk i ladebransjen, som OCP².

Vi er videre enig med Vegdirektoratet i at dette er data med konkurransemessig betydning. Drivkraft Norge fraråder derfor å samle inn prisinformasjon og tilgjengeliggjøre dette. Vi viser blant annet til at Konkurransetilsynet har vært skeptisk til å gjøre priser så tilgjengelige at det blir lettere for tilbydere av ladetjenester å koordinere sine priser. Konkurransetilsynet har uttalt seg om dette flere ganger, både på konkurransetilsynets hjemmesider³ og i forbindelse med høringsuttalelse til forslag til endringer i prisopplysningsforskriften og forskrift om kraftomsetning og netjtjenester⁴. Vi mener at konsekvensene av en innsamling av prisinformasjon i sanntid må gjennomgå nøye før man eventuelt konkluderer med å gå videre med dette. Målet med en innsamling av slik informasjon er etter det vi forstår å øke forbrukernes mulighet til å ta bevisste valg.

² "Open Charge Point Interface protocol"

³ <https://konkurransetilsynet.no/frarader-streng-regulering-av-elbil-lademarkedet/>

⁴ [https://konkurransetilsynet.no/wp-content/uploads/2022/05/H_2022_0194 -
Forslag til endringer i prisopplysningsforskriften og forskrift om kraftomsetning og netjtjenester.
pdf](https://konkurransetilsynet.no/wp-content/uploads/2022/05/H_2022_0194_-_Forslag_til_endringer_i_prisopplysningsforskriften_og_forskrift_om_kraftomsetning_og_netjtjenester.pdf)

Under utdyper vi mer om kompleksiteten ved prising av hurtiglading og normallading. Dette er også forhold som må tas i betraktning dersom det innføres et krav til innrapportering av prisinformasjon i sanntid. Til det mer praktiske har vi derfor følgende kommentarer:

Vedlegg nr 6.

Bokstav f: "Priser for ad-hoc lading og fylling"

Vår forståelse av begrepet "Ad hoc" pris er den prisen en kunde vil betale dersom man foretar en ladeøkt på en ladestasjon som "drop-in" kunde og ikke bruker en roamingplattform eller er kunde av en medlemsordning.

Vi vil gjøre oppmerksom på at prising av lading ikke kan sammenlignes med hvordan flytende drivstoff er priset. Pris for hurtiglading måles i kr/ kWh, med noen variasjoner knyttet til straffegebyr om man står for lenge på ladeplassen. Pris for normallading priser derimot i større grad som kr/ per minutt og i noen tilfeller kombinert med en pris på kWh i tillegg.

Hvilken pris forbrukere betaler når de lader på en hurtigladestasjon vil blant annet kunne avhenge av om forbrukeren:

- Lader som drop-in kunde på ladestasjonen og betaler drop-in pris (se forklaring under)
- Har et kundeforhold til ladeoperatøren
- Lader ved hjelp av en roamingaktør
- Har andre fordelsavtaler gjennom til eksempel gjennom medlemskap, kredittkort mv.
- Hvor i landet man lader

Det er ikke gitt at det er drop-in prisen som er den dyreste prisen forbrukeren kan bli belastet. Roamingaktører inngår til eksempel egne prisavtaler med ladeoperatørene og kan ha egne påslag/tillegg i prisen de deretter tilbyr sine kunder, noe som kan gi lavere eller høyere pris en drop-in prisen.

Dette er innsikt som er viktig å opplyse om dersom man går videre med å samle inn "ad hoc" pris på lading og tilgjengeliggjør dette i en database.

Krav om å sende inn data fra bransjen må følges opp med en god håndtering og forvaltning av disse dataene.

Vegdirektoratet viser til at Nasjonal veidatabase via Nobildatabasen (NOBIL) vil bli benyttet for å tilgjengeliggjøre de ulike dataene fra ladebransjen. Vi mener at selv om NOBIL er en del av nasjonal veidatabase (NVDB) og ligger tilgjengeliggjort i trafikkportal.no skiller denne seg vesentlig ut fra andre offentlige databaser. I dag er innmelding av data til NOBIL frivillig dersom ikke ladestasjonen har mottatt støtte fra Enova, og databasen administreres av en aktør i lademarkedet og ikke av en myndighet. Som belyst i høringsnotatet eies NOBIL av Enova og driftes av Elbilforeningen, som er en medlemsorganisasjon for elbilister og en kommersiell roamingaktør som er en kunde av flere av ladeoperatørene.

Vi mener at dersom bransjen skal pålegges å rapportere data slik det er forespeilet i AFIR og forordningen om tilgjengeliggjøring av sanntids veg- og trafikkinformasjonstjenester er det sentralt at dataene håndteres nøytralt gjennom en database som er eies og driftes av en myndighet. De nye regelverkene krever et helt annet fokus på innsamling og håndtering av informasjon og rapportering fra ladebransjen. Dette vil blant annet kreve prioritering av

ressurser til å følge opp og fornye NOBIL. Selv om NOBIL i dag er delvis tilrettelagt for å motta de dataene som de omtalte regelverkene krever, er det et stort behov for oppdateringer av databasen for å håndtere de rette dataformatene. I følge NOBILs hjemmeside prioriteres ladestasjoner med offentlig tilgang og for besøkende, men kan også finne andre, mer begrensede tilgangsformer som arbeidstakere, beboere eller etter avtale i NOBIL.

Ansvar for samordning av informasjonsinnhenting, kunnskapsformidling og forvaltning av data for ladebransjen bør samles hos Statens vegvesen.

Ladebransjen er en relativt ny bransje i Norge, men er i økende grad målgruppe for en rekke regelverk. I dag forvaltes disse regelverkene av ulike departementer og myndigheter, og vi opplever at det er behov for en mer helhetlig oversikt over hvilke regelverk som retter seg mot ladebransjen og sammenhengen mellom disse. I tillegg er det et behov for kunnskapsformidling om hva ladeinfrastruktur er, utviklingen av ladeinfrastrukturen og sammenhengene dette har med utvikling av regelverk.

Drivkraft Norge mener derfor at det bør etableres en koordinerende myndighet, på lik linje som det er gjort i Sverige, der Energimyndigheten er gitt denne rollen.⁵

Etter vårt syn bør Statens vegvesen gis en slik rolle, herunder ansvaret for å eie og drifte innsamling av data om ladeinfrastrukturen i Norge. Slik infrastruktur bør følges opp på samme måte som annen infrastruktur på og langs vei. Statens vegvesen er allerede nasjonalt kontaktpunkt for trafikkdata og forvalter trafikkportalen.no.

Vi svarer gjerne på spørsmål eller utdyper vårt hørings svar om det skulle være behov for dette.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben

Administrerende direktør

Arnhild Wartainen

Fagsjef

⁵ <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/laddinfrastruktur/samordning-och-regeringsuppdrag/>