

Samferdselsdepartementet

Deres ref.: 25/5677

Deres dato: 08.12.2025

Vår ref.: 2801/2026

Vår dato: 19.01.2026

Drivkraft Norges innspill til høring av ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

Vi viser til [høring](#) av forslag til ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer utgjør om lag 95 prosent av både hurtiglademarkedet og drivstoffmarkedet i Norge.

Kort om høringen

Lovforslaget har som hovedformål å gjennomføre forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff i norsk rett (AFIR). I tillegg inneholder lovforslaget nasjonale bestemmelser for å sikre en effektiv gjennomføring av kravene i forordningen, og en nasjonal bestemmelse som gir hjemmel til å fastsette nasjonale tilleggbestemmelser om krav til betalingsløsninger.

Samferdselsdepartementet ber om høringsinstansenes syn på kravene i forordningen, de nasjonale bestemmelsene og om mulige administrative og økonomiske konsekvenser av forslaget.

Vi noterer oss at det vil utarbeides forslag til gjennomføringsforskrifter. Vi vil likevel bruke denne anledningen til å peke på noen problemstillinger knyttet til både denne høringen og til arbeidet med å gjennomføre AFIR i Norge.

Drivkraft Norge vil også presisere at AFIR er et minimumsregelverk, som ikke utelukker nasjonale tilpasninger av infrastruktur for ulike energibærere ut over grensene som AFIR setter. I dette at AFIR ikke er en prioriteringsliste for teknologivalg.

Begrepsbruk i høringsnotatet

Vi viser til side 7 i høringsnotatet der dere introduserer begrepet «ladepool», med tilhørende fotnote for forklaring, der også begrepet «ladestasjon» brukes, uten at det defineres. Ladepool er et begrep som er hentet fra AFIRs artikkel 2 der det framgår en rekke

definisjoner relevant for forordningen, også definisjonen av en «ladestasjon» («Recharging station»).

Det er forståelig at det er utfordrende med begrepsbruken når AFIR skal oversettes til norsk. Et eksempel er på side 8, andre avsnitt, i høringsuttalelsen der begrepet «ladepool» og «ladestasjon» blandes. Ifølge artikkel 4 i AFIR skulle det her stått «... *Tilsvarende krav for det omfattende TEN-T nettverket er 100 km mellom hver ladepool ~~ladestasjon~~*»

Det er flere eksempler i høringsnotatet på at begrepsbruken ikke er konsistent. Mye av grunnen kan forklares med at vi på norsk har to svært veletablerte begreper når det kommer til ladeinfrastruktur: Ladestasjon og ladepunkt.

Ladestasjon

Det vi på norsk kaller ladestasjon er det som i AFIR kalles «recharging pool» (artikkel 2 nr 51). I Norge er dette forstått som et sted der bilen kan lades ved ett eller flere ladepunkter. Dette er et innarbeidet bransjebegrep som spiller på det tradisjonelle bensinstasjonsbegrepet.

Ladestolpe

«Recharging station» i AFIR (artikkel 2 nr 52) er det vi på norsk ville kalt en ladestolpe. En ladestolpe kan ha ett eller flere ladepunkter, sjelden flere enn to.

Ladepunkt

Både vi i Drivkraft Norge og i Elbilforeningen bruker begrepet ladepunkt for å omtale antall unike lademuligheter man har i Norge. I AFIR brukes begrepet «recharging point» (Artikkel 2 nr 48). Vi leser denne definisjonen som konsistent med hva vi i Norge legger i begrepet ladepunkt, altså en kontakt som bare kan lade en bil om gangen.

Vår anbefaling er at dere tilpasser begrepsbruken i høringsnotatet og lovutkastet til norske forhold. Dette innebærer å ikke bruke begrepet «ladepool», men rendyrke bruken av begrepene ladestasjon og ladepunkt slik vi har definert de overfor.

For å oppsummere:

Recharging pool = Ladestasjon

Recharging station = Ladestolpe

Recharging point = Ladepunkt

Kommentarer til omfanget av ladenettverket

I høringsnotatet ber dere om innspill til vurderingene knyttet til artikkel 4, utbyggingskravene som følger av AFIR og om det er tekniske eller økonomiske utfordringer med kravene.

Drivkraft Norge deler vurderingene om at Norge ligger godt an i forhold til AFIRs krav, særlig på personbilsiden. Det finnes i Norge i dag godt over 10 000 hurtigladepunkter for elbil. Med unntak av 500 ladepunkter som er gitt statlig støtte er dette infrastruktur som stort sett er bygget med private midler. Konkurransen i markedet er sterk.

Når det kommer til hurtiglading for tunge kjøretøy er bildet litt annerledes. Her gir Enova støtte til utbygging av ladeinfrastruktur i oppstartsfasen, på samme måte som for personbiler. Når de 48 ladestasjonene med nesten 300 ladepunkter Enova har støttet står ferdig, vil det være omtrent ti elektriske lastebiler for hvert offentlige hurtigladepunkt dedikert til tunge kjøretøy. I tillegg kommer lademuligheter på energistasjoner hvor både tunge kjøretøy og personbiler kan lade. Ti lastebiler per ladepunkt er ikke økonomisk bærekraftig for ladeoperatørene, og i høna og egget-problemstillingen rundt ladepunkter og lastebiler, så må det nå flere elektriske lastebiler på veiene. Også her har Enova støtteordninger, men det er utfordringer med forsinkede leveranser fra kjøretøysprodusentene.

Vi vil generelt tilråde en markedsstyrt utvikling av ladeinfrastrukturen, som ikke driver frem investeringer uten tilstrekkelig kommersielt grunnlag. Når det gjelder lokalisering av stasjoner bør det vurderes av ladeoperatørene basert på kommersielle hensyn.

Vi vil understreke at dersom myndighetene anser at det må tas grep for å tilfredsstille utbyggingskravene, må dette gjøres uten at markedet som allerede er etablert påvirkes negativt.

Kommentarer til visning av pris på ladestasjonen

Alle hurtigladeselskapene priser ladingen som kroner per kWh, og noen har en avgift som trer i kraft når bilen er fulladet for å sikre at biler ikke opptar ladepunktet når de ikke lader. Dette er i tråd med AFIR.

Hvordan kunden informeres om prisen bør ladeoperatøren selv få avgjøre, eksempelvis via skjermen på ladepunktet, prismast, app eller nettside. Dette er særlig viktig for ladepunkter under 50 kW, der det vanligvis ikke finnes noen skjerm eller prismast.

Kommentarer til bestemmelsene om betalingsløsning

Kortbetaling på ladepunkter under 50 kW

Vi fraråder at det innføres et krav om kontaktløs kortbetaling på ladepunkter under 50 kW, ofte kalt AC-ladere, normalladere, sakteladere eller destinasjonsladere. For å sitere det Samferdselsdepartementet skriver i høringen:

«Et krav om ettermontering av kontaktløs betaling for alle ladepunkt, uavhengig av effektuttak, vil kunne medføre betydelige kostnader for ladeoperatørene.»

Tilbakemeldingen fra våre medlemmer er at ladere under 50 kW allerede opereres med ingen eller svært lave marginer, og den omfattende kostnaden det innebærer å oppgradere dette utstyret med fysiske betalingsterminaler vil føre til at mange ladere vil bli demontert.

Høringen fra Samferdselsdepartementet kan tolkes dithen at et krav om kortbetaling på normalladere kan føre til at ladeoperatørene i noen tilfeller vil oppgraderer disse til hurtigladere:

«Selv om det er mulig å etablere ett betalingspunkt for hele ladestasjonen, vil kravet, pga. høye kostnader, kunne føre til at ladere tas ut av drift uten at de erstattes av hurtigladere.»

Vi må understreke at det aldri kan forventes at normalladere som tas ut av drift når et fordyrende krav om kortbetaling innføres, erstattes av hurtigladere.

Departementet skriver også:

«På den annen side øker rekkevidden for nyere elbiler, slik at avstanden mellom ladepunktene kan øke, uten at tilbudet samlet sett oppleves dårligere.»

Dette kan stemme for hurtiglading, men for normallading er ikke dette korrekt. Denne typen ladere kalles også destinasjonsladere, ettersom de ofte befinner seg på bilistens destinasjon, eksempelvis et hotell eller et parkeringshus, hvor vedkommende skal være over lenger tid. Bruken av og behovet for denne typen ladere er derfor annerledes enn det er for ladepunkter over 50 kilowatt.

På bakgrunn av dette ber vi om at effektkravet for kortbetaling harmoniseres med EU, det vil si kun gjeldende for ladepunkter fra 50 kW og oppover.

Ettermontering av kortbetaling på ladepunkter over 50 kW

Angående kravet om ettermontering av kontaktløs kortbetaling for ladepunkter fra og med 50 kW, ønsker vi å informere om at det finnes eldre hurtigladeopunkter hvor det enten er umulig eller så kostnadskrevende å ettermontere betalingsterminaler at AFIR-kravet i noen tilfeller vil føre til nedleggelser.

For nyere hurtig- og lynladepunkter er ettermonteringen av kortbetalingsutstyr godt i gang, men vi ber om at fristen for gjennomføring harmoniseres med EU, det vil si januar 2027. Det er EUs frist som setter rammevilkårene for selskapene som produserer utstyret, og å harmonisere kravet med AFIR vil gi ladeoperatørene trygg og sikker tilgang på nødvendig utstyr. Det er også til fordel for norske elbilister.

Kommentarer til arbeidet med datadeling

Utfordringer rundt deling av dynamiske og statiske data

AFIRs artikkel 20 stiller krav til at ladeoperatørene skal gi gratis og ubegrenset tilgang til en rekke typer dynamiske og statiske data. Dette er kostnadsdrivende for ladeoperatørene. Drivkraft Norge ønsker å påpeke at denne rapporteringen også kan virke konkurransevridende, særlig hva gjelder informasjon om ladepunktet er i bruk og prisen for ad-hoc-lading.

Informasjonen om brukstid på hvert enkelt ladepunkt i Norge vil enkelt gi konkurrerende selskap detaljert informasjon om lønnsomheten til hverandres ladestasjoner, noe som videre vil kunne påvirke hvor selskapene velger å etablere sine stasjoner.

Angående rapportering av pris, så er det et paradoks at for salg av flytende drivstoff er konkurranseregelverket tydelig på at bransjen ikke kan publisere løpende priser på enkeltstasjoner, mens for lading gjøres dette nå til et krav. Her bør også Konkurransetilsynet rådføres.

Forprosjekt til ny NOBIL-database

Som nevnt i høringen har Statens vegvesen (SVV) utredet ulike løsninger for hvordan dagens NOBIL-database kan oppfylle AFIRs krav til datainnsamling. Drivkraft Norge har bidratt til dette arbeidet, og vi støtter SVVs foretrukne løsning hvor eierskap for NOBIL overføres fra Enova til SVV. Ifølge dette forslaget fra SVV vil også driften, som i dag gjennomføres av Elbilforeningen, overtas av SVV.

Det vises i høringen til at beslutningen om plassering av ansvar og valg av teknologisk løsning vil gjøres i forbindelse med videreutvikling av utredningen i et forprosjekt i 2026. Drivkraft Norge ønsker, på vegne av ladebransjen, å bidra i dette forprosjektet.

Oppsummering av Drivkraft Norges innspill

Vi vil med dette innspillet få komme med følgende forslag som vi ønsker at dere tar med dere i det videre arbeidet med innføringen av AFIR i Norge.

Begrepsbruk – bruk norske bransjebegreper:

- Recharging pool = Ladestasjon

- Recharging station = Ladestolpe
- Recharging point = Ladepunkt
- Ikke bruk «ladepool» – rendyrk ladestasjon og ladepunkt.

Omfang av ladenettverket:

- Norge ligger godt an for personbil-lading (10 000+ hurtigladepunkter, markedsdrevet).
- For tunge kjøretøy er det behov for flere elektriske lastebiler (etter Enova-støttet utbygging av tungbillading vil det være omtrent ti lastebiler per ladepunkt).
- Tilrå markedsstyrt utvikling og lokalisering, unngå negative inngrep i konkurransen.

Prisvisning:

- Ladeoperatørene bør selv få velge hvordan kWh-prisen formidles til kunde.

Betalingsløsninger:

- Ikke krav om kontaktløs kortbetaling på ladere under 50 kW (kostnadsdrivende, kan føre til stor avvikling).
- Harmoniser kravet om frist for ettermontering av betalingsterminaler på ladere over 50 kW med EU: Januar 2027.

Datadeling:

- Krav om deling av dynamiske data kan virke konkurransevridende (brukstid, pris).
- Rådfør Konkurransetilsynet om prisoffentliggjøring, jamfør ulikt regelverk for flytende drivstoff.
- Drivkraft Norge støtter forslaget om å overføre NOBIL til Statens vegvesen og ønsker å bidra i forprosjektet.

Vi utdyper gjerne våre innspill og stiller på vegne av den norske hurtigladebransjen så klart på et møte for en videre dialog om implementeringen av AFIR, om det er ønskelig.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben (sign.)

Administrerende direktør