



Mottaker
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: 2025/0673-2

Saksbehandler: Stig Torje Bjugn
Saksansvarlig: Marita Skjæveland

Dato: 19.01.2026

Høringsuttalelse - Ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff

Konkurransetilsynet viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet 8. desember 2025 om utkast til ny lov om infrastruktur for alternativt drivstoff. Lovforslaget gjennomfører forordning (EU) 2023/1804 om utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff (AFIR) i norsk rett. 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.

Formålet med forordningen er å etablere nasjonale mål for utbygging av tilstrekkelig infrastruktur for alternativt drivstoff (i hovedsak elektrisitet, hydrogen og LNG) for veigående kjøretøy, tog, skip og stasjonære fly.

Samferdselsdepartementet ber om høringsinstansenes syn på kravene i forordningen, de nasjonale bestemmelsene og om potensielle administrative og økonomiske konsekvenser av forslaget. Frist for innsending av høringssvar er 19. januar 2026.

Konkurransetilsynet vil nedenfor kort gjennomgå noen av forslagene og redegjøre for sine merknader knyttet til disse.

Krav til betalingsløsning

Forordningen stiller krav til at det skal være mulig å lade på offentlig tilgjengelige ladepunkter eller fylle på hydrogenfyllestasjoner langs vei uten forhåndsavtale¹ ved å bruke et betalingsinstrument som er mye brukt i EU. Forordningens krav gjelder for alle ladepunkter etablert etter 13. april 2024. Det stilles krav om ettermontering for ladepunkter med effekt på minst 50 kW langs TEN-T-veinettet² eller sertifisert døgnhvileplass, samt på hydrogenfyllestasjoner.

For ladepunkter med effekt på minst 50 kW og hydrogenfyllestasjoner må det aksepteres elektroniske betalinger gjennom enten betalingskortlesere eller enheter med en kontaktløs funksjonalitet, som minst kan lese betalingskort. For normalladere (under 50 kW) kan det alternativt brukes enheter som bruker en internettilforbindelse og som muliggjør sikre betalingstransaksjoner, som for eksempel bruk av QR-kode.

¹ Å lade eller fylle uten forhåndsavtale/på ad hoc-basis betyr at en sluttbruker kan lade eller fylle uten å måtte registrere seg, inngå en skriftlig avtale eller etablere et kundeforhold med operatøren utover det å kjøpe selve tjenesten

² TEN-T veinettet i Norge består av deler av de viktigste europaveiene. TEN-T-forordningen gir retningslinjer for utvikling av det transeuropeiske transportnettverket og er beskrevet i høringsnotatets kapittel 3.3.

For nye ladepunkt med effekt på minst 50 kW er kravet allerede gjeldende i norsk rett gjennom forskrift om betalingsløsning for betaling ved lading av elektrisk drevet kjøretøy, som krever at ved alle nye ladepunkter eller ladestasjoner med effektuttak større eller lik 50 kW (hurtigladere) skal betalingsoppgjør for lading av elektrisk drevet kjøretøy kunne gjøres ved en betalingsterminal som er knyttet til ladepunktet eller ladestasjon.

For øvrige ladepunkt har Stortinget fattet anmodningsvedtak³ som går vesentlig lengre enn kravene i AFIR ved at det krever ettermontering på alle ladepunkt i Norge, uavhengig av geografisk plassering og effektuttak, samt at det spesifikt krever mulighet for kontaktløs kortbetaling.

Det pekes i høringsnotatet på at krav om ettermontering av kontaktløs betaling for alle ladepunkt vil kunne medføre betydelige kostnader for ladeoperatørene. Det pekes på at kravet, på grunn av høye kostnader, vil kunne føre til at ladere tas ut av drift, slik at tilbudet til elbilistene svekkes.

Samferdselsdepartementet peker på at Kommisjonen har gjort grundige avveininger i utformingen av kravene i forordningen, og at det bør vurderes nøye om nasjonale krav som går lengre enn forordningen er hensiktsmessige og forholdsmessige.

Samferdselsdepartementet ønsker høringsinstansenes vurdering av kravet om ettermontering av kontaktløs betaling på ladestasjoner som nå ikke er utstyrt med betalingsterminal, også de med effektuttak mindre enn 50 kW og de utenfor TEN-T-veinettet. De ønsker også høringsinstansenes vurdering av økonomiske kostnader, tekniske utfordringer og ev. konsekvenser for tilbudet til elbilister

Konkurransetilsynet har tidligere anbefalt et teknologinøytralt krav til betalingsløsninger i forbindelse med høring om forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og forslag til ny forskrift i 2023.⁴

Konkurransetilsynet mener det ikke bør innføres nasjonale krav om kontaktløs kortbetaling som går lengre enn forordningen. Årsaken er at krav om mulighet for kontaktløs kortbetaling på alle ladepunkter vil påføre aktørene merkostnader som kan føre til svekket tilbud til elbilistene. En økt investeringskostnad kan føre til lavere lønnsomhet for operatørene, og lede til redusert utbygging eller nedleggelse av eksisterende ladepunkter hvor operatøren ikke finner det lønnsomt å installere kontaktløs kortbetaling. Dette kan føre til svakere konkurranse, høyere priser og dårligere tilbud til ladekundene. Særlig i områder med lav etterspørsel mener tilsynet at det er fare for at kravene kan bidra til redusert konkurranse.

Basert på ovennevnte mener Konkurransetilsynet at kravet til betalingsløsninger på ladepunkter som ikke omfattes av forordningens krav til kontaktløs kortbetaling bør være teknologinøytralt, med generelle krav til sikkerhet, brukervennlighet, universell utforming og tydelig forbrukerinformasjon, slik at ladeoperatørene selv velger, og konkurrerer på, hvordan de skal oppfylle disse kravene, og ikke pålegges unødvendige økte kostnader som kan gå ut over tilbudet til ladekundene. Ved utformingen av et slikt teknologinøytralt krav, kan det gjerne sees hen til forordningens krav til nye normalladepunkter, der det kan benyttes «enheter som bruker en internettforbindelse og som muliggjør sikre betalingstransaksjoner».⁵

Tilgjengeliggjøring av data om ad-hoc priser

Forordningens artikkel 20 nr. 2 stiller krav om at operatør/eier av offentlig tilgjengelige ladepunkter og fyllpunkter for alternativt drivstoff skal tilgjengeliggjøre en betydelig mengde data om infrastruktur

³ Stortinget fattet 19. januar 2023 følgende vedtak: «Stortinget ber regjeringen stille krav om ettermontering av kontaktløs kortbetaling på eksisterende ladeinfrastruktur innen utgangen av 2025.»

⁴ [Høring - Forslag til endring av lov om infrastruktur for alternativt drivstoff og forslag til ny forskrift - oppfølging av nasjonal ladestrategi - regjeringen.no](#)

⁵ Kravet fremgår av forordningens artikkel 5 nr. 1 bokstav c. Kravet har fokus på sikre betalingstransaksjoner fremfor teknologi. I en Q&A bekrefter Kommisjonen at for eksempel en statisk QR-kode på ladestasjonen kan tilfredsstille kravet så lenge sikkerheten i transaksjonen er ivarettatt (Question 5.10): [Questions and Answers on the Regulation on the deployment of alternative fuels Infrastructure \(EU 2023/1804\) | European Alternative Fuels Observatory](#)

for alternativt drivstoff.⁶ Aktuelle data skal gjøres tilgjengelig gjennom et applikasjonsprogramgrensesnitt (API) som gir gratis og ubegrenset tilgang til dataene, og operatøren/eieren skal sende informasjon om APIen til et nasjonalt tilgangspunkt.

Det er betydelig overlapp mellom data som skal tilgjengeliggjøres i henhold til AFIR-forordningen og data som skal tilgjengeliggjøres i henhold til forordning (EU) 2022/670 om trafikkinformasjonstjenester i sanntid på EU-plan (RTTI-forordningen). I sin høringsuttalelse om gjennomføring av RTTI-forordningen var Konkurransetilsynet positiv til tiltak som gjør det enklere for forbrukere å orientere seg i markedet og finne det beste lade- eller fylletilbudet for sine behov.⁷ Tilsynet stiller seg fortsatt positiv til tilgjengeliggjøring av data om plassering av lade- og fyllestasjoner, samt data om ledige ladepunkter og ledige pumper.

Konkurransetilsynet påpeker at det er viktig å hensynta de konkurransemessige konsekvensene av at data om pris for ad hoc-lading og -fylling tilgjengeliggjøres.⁸ Som det fremgår av tilsynets hørings svar om gjennomføring av RTTI-forordningen og tilsynets hørings svar om forslag til endringer i prisopplysningsforskriften og forskrift om kraftomsetning og netttjenester⁹, kan det være både positive og negative virkninger av tilgjengeliggjøring av prisinformasjon.¹⁰

Konkurransetilsynet er opptatt av at innretning og utforming av løsninger bør gjøres på en slik måte at det gir bedre informasjon til forbrukerne samtidig som det legges til rette for velfungerende konkurranse. Dette er i tråd med nasjonal ladestrategi, som påpeker at det er viktig at innretning og utforming på en markedsportal utredes nærmere før en slik portal eventuelt kan etableres.¹¹

Løsninger bør utformes på en måte som gir forbrukerne den informasjonen de trenger for å sammenligne ulike tilbud, men som samtidig reduserer sannsynligheten for konkurranseskadelige virkninger, for eksempel ved å begrense muligheten for aktørene i markedet til å koordinere priser. Dersom tilgjengeliggjøring av prisinformasjon gjør det lettere for aktørene å sammenligne priser vil det kunne gjøre konkurranseskadelige virkninger mer sannsynlig. Særlig i markeder med få aktører er det fare for konkurranseskadelig atferd som kan gi høyere priser for forbrukerne. I store deler av landet er det kun et fåtall aktører til stede i de lokale markedene for lading, noe som kan gi grunnlag for koordinering og begrenset konkurranse. Videre er det få tilbydere av andre alternative drivstoff i Norge.

Hvor mange forbrukere som faktisk bruker informasjonen som tilgjengeliggjøres og hvor nyttig informasjonen er for forbrukerne kan ha stor betydning for hvilken effekt tilgjengeliggjøring har på konkurransen. Jo flere forbrukere som bruker informasjonen til å gjøre valg av tilbyder, jo større sannsynlighet er det for at tilgjengeliggjøringen har netto positiv effekt på konkurransen.

Konkurransetilsynet vil påpeke at lademarkedet preges av at mange kunder lader til ulike avtalepriser. Det kan tenkes at utbredelsen av lading til avtalepriser bidrar til at færre benytter seg av sammenligningstjenester med ad hoc-priser. Samtidig vil også slike kunder kunne benytte seg av tjenesten til å undersøke om lading er tilgjengelig til lavere ad hoc-pris enn sin avtalepris. Det vil også ha en betydning hvorvidt det er sammenheng mellom avtalepriser og ad hoc-priser. Ad hoc-pris vil kunne være mer informativt dersom avtalepriser innebærer en fast rabatt på ad hoc-pris. Betydningen av avtalepriser for i hvilken grad prissammenligningstjenester vil brukes av forbrukerne og hvordan tilgjengeliggjøringen bør tilpasses i lys av dette bør etter tilsynets vurdering utredes nærmere.

⁶ Delegert forordning (EU) 2025/671 utvider listen over statiske og dynamiske data som operatører skal sikre tilgjengeligheten til fra 15 til 44. Formålet er å sikre at sluttbrukere får tilstrekkelig og god nok informasjon til å ta informerte beslutninger om lade- og fylleøkter. Det fremgår av høringsnotatet at departementet vil sende forskrift om gjennomføring av denne forordningen på alminnelig høring.

⁷ [Høringsuttalelse - Gjennomføring av forordning \(EU\) 2022/670 om trafikkinformasjonstjenester i sanntid på EU-plan - Konkurransetilsynet](#)

⁸ Ad hoc-pris betyr pris for å fylle eller lade uten forhåndsavtale

⁹ [Høringsuttalelse - Forslag til endringer i prisopplysningsforskriften og forskrift om kraftomsetning og netttjenester - Konkurransetilsynet](#)

¹⁰ Se også kronikk av daværende konkurransedirektør Lars Sørgard publisert i E24 i 2021: [Kronikk: Fra app-kaos til redusert konkurranse? - Konkurransetilsynet](#).

¹¹ [Nasjonal ladestrategi - regjeringen.no](#), kapittel 6.2.

Videre vil Konkurransetilsynet påpeke at det kan tenkes at kunder som hovedsakelig lader hjemme kan være mindre tilbøyelig til å benytte prissammenligningstjenester ved valg av ladetilbyder de gangene de har behov for å lade borte fra hjemmet. Dette kan bidra til at en mindre del av kundene bruker prissammenligningstjenester. Dette vil trekke i retning av at tilgjengeliggjøring av prisdata kan føre til redusert konkurranse ved at markedsaktørene blir bedre informert, samtidig som en stor del av kundene ikke blir det.

Dersom det er mulig å begrense hvilken tilgang til data den enkelte bruker får, kan slike begrensninger være en mulig tilnærming for å bøte på faren for konkurransebegrensende virkninger. I en slik situasjon vil man da ha bestemte krav man må oppfylle for å kunne få full tilgang, for eksempel at man ønsker å tilby en prissammenligningstjeneste, og ikke selv tilbyr lading eller fylling. Videre kan man stille krav til hva en prissammenligningstjeneste kan gi sine brukere tilgang til. En vanlig forbruker har bare behov for opplysninger som faktisk er nyttig og beslutningsrelevant for sitt valg av tilbyder. Dette kan være pris hos de nærmeste tilbyderne der brukeren befinner seg og/eller billigste tilbydere innenfor en gitt avstand.

Oppsummert er det etter Konkurransetilsynets oppfatning viktig å sørge for at informasjonen som tilgjengeliggjøres er mest mulig nyttig for forbrukerne. Dette kan sikres ved å utforme løsninger som bidrar til at det er enkelt for kunder å få tilgang til, forstå og bruke informasjonen mens de er på farten. Samtidig bør faren for konkurranseskade begrenses i størst mulig grad. Dette innebærer at man bør være varsom med å tilgjengeliggjøre informasjon som gjør det lettere for markedsaktørene å følge med på hverandre, da dette kan øke faren for konkurranseskadelige virkninger. Dersom det ikke er mulig å begrense markedsaktørenes tilgang til data er det desto viktigere å legge til rette for at kundene får mest mulig nyttig informasjon, som er enkelt tilgjengelig og brukes av flest mulig. Ved tilgjengeliggjøring av data er det viktig at hensynet til forbrukerne veier sterkest. Dette vil legge til rette for best mulig konkurranse.

På denne bakgrunn mener Konkurransetilsynet at forhold som er viktig for konkurransen bør utredes nærmere før prisdata tilgjengeliggjøres, i tråd med nasjonal ladestrategi. En slik utredning vil være viktig for å sikre at innføringen av kravene i forordningen ikke fører til negative økonomiske konsekvenser for forbrukerne, som følge av redusert konkurranse.

På tilbudssiden bør det utredes i hvilken grad tilgjengeliggjøring av data vil gjøre markedsaktørene bedre informerte og legge til rette for konkurranseskadelige virkninger. Videre bør det utredes hvordan man eventuelt kan motvirke disse konkurranseskadelige virkningene. På forbrukersiden bør det utredes i hvilken grad det er sannsynlig at forbrukerne vil nyttiggjøre seg av informasjonen og hvordan dette påvirkes av forhold som hjemmelading og avtalelading. Videre bør det utredes hvordan man kan oppnå at kunder får mest mulig nyttig informasjon, som er enkelt tilgjengelig og brukes av flest mulig.

Nasjonalt tilgangspunkt

Forordningens artikkel 20 nr. 4 krever at dataene nevnt i artikkel 20 nr. 2 gjøres tilgjengelig gjennom et nasjonalt tilgangspunkt. Det oppgis i høringsnotatet at dagens datainnsamling i NOBIL ikke oppfyller kravene i AFIR-forordningen og at Statens vegvesen har utredet ulike løsninger for en fremtidig database i tråd med kravene til tilknytningsspunkter som RTTI-forordningen krever. En av løsningene som er utredet er en overføring av ansvaret for informasjonen som i dag ligger i NOBIL-databasen til Statens vegvesen, inkludert at denne informasjonen blir gjort tilgjengelig i standardformater via det nasjonale tilgangspunktet transportportal.no.

Som påpekt i forbindelse med høring om RTTI-forordningen mener Konkurransetilsynet at en database som omtalt over bør driftes av aktører som ikke selv selger tjenester i markedet, for å sikre at tilgang til informasjon skjer på ikke-diskriminerende vilkår. Det vises til at den eksisterende NOBIL-databasen driftes av Norsk Elbilforening, som også tilbyr ladebrikker i markedet.

Konkurransetilsynet er på denne bakgrunn positiv til at ansvaret for databasen overføres til Statens vegvesen eller en annen egnet aktør som ikke selv selger tjenester i markedet.

Med hilsen

Marita Skjæveland
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Mottaker
Samferdselsdepartementet

Postadresse
Postboks 8010 Dep

Poststed
0030 OSLO
Norge

Kontakt/e-post
postmottak@sd.dep.no