

Til høringsparterne

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2022-187506
25-03-2022

Høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Færdselsstyrelsen sender hermed udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. i høring.

Høringsfristen er den 22. april 2022.

Der udarbejdes en ny bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. som følge af forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (L112). Det primære formål med bekendtgørelsen er at udmønte en række af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser, herunder lovforslagets § 8, stk. 2 og 3, § 9, stk. 2, §§ 10-12, 14 og 16. Derudover foretages der med den nye bekendtgørelse en række justeringer og konsekvensrettelser i de bestemmelser, der i dag indgår i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Bekendtgørelsen har endvidere til formål at implementere EV-mærkningsstandarden DS/EN 17186:2019, som følge af dele af artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFI-direktivet).

Bekendtgørelsens udstedelse afhænger af vedtagelsen af forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (L112).

Det bemærkes, at Færdselsstyrelsen forventer at udgive en ny vejledning på Færdselsstyrelsens hjemmeside med henblik på at give nærmere oplysninger om fortolkningen og anvendelsen af den nye regulering.

Uddybning af bekendtgørelsens indhold

1. Standarder

Standarden for mærkning med symboler for brændstoffer på tankstationer og LNG-tankstationer opdateres til DS/EN 16942:2016+A1:2021. Herudover indføres standarden DS/EN 17186:2019 om EV-mærkning på offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur i bekendtgørelsen.

Med indførelsen af EV-mærkningsstandarden i bekendtgørelsen implementeres dele af artikel 7 i AFI-direktivet. Kravet om efterlevelse af EV-mærkningsstandarden vil efter en omstillingsperiode på tre måneder finde anvendelse fra 1. oktober 2022. Dette for at give operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter en periode til at få opsat de påkrævede EV-mærker på eksisterende ladepunkter.

Som følge af § 14 i lovforslag L112 fastsættes det i bekendtgørelsen, at standarderne, der henvises til i bekendtgørelsen ikke indføres i Lovtidende. Baggrunden er forskrifternes og specifikationernes ophavsretlige beskyttelse og deres struktur og form. Standarderne kan i stedet gennemses fysisk i Færdselsstyrelsen, i Transportministeriet eller købes ved Fonden Dansk Standard. Standarderne vil være gældende, selvom de ikke foreligger på dansk.

2. Operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal vise ad hoc-prisen og den samlede købspris via et digitalt display, en hjemmeside eller en app

Skiltkravet i bekendtgørelsens §§ 8-10 fastsættes på baggrund af § 10 i lovforslag L112. Kravet indføres med henblik på at fremme et åbent og transparent lademarked i Danmark og sikre let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende priser for opladning i henhold til AFI-direktivets art. 4, stk. 10.

Brugerinformationen om ad hoc-pris og den samlede købspris, som følge af de nye bestemmelser i bekendtgørelsen, vises digitalt henholdsvis i et digitalt display på ladepunktet, via en app eller via en hjemmeside, afhængigt af det konkrete ladepunkts udgangseffekt.

For offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW, der er etableret inden bekendtgørelsens ikrafttrædelse, finder skiltkravet i bekendtgørelsens § 8 først anvendelse fra 1. januar 2026, jf. bekendtgørelsens § 20, stk. 4. Det samme gør sig gældende for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW, der enten er etableret på offentlige arealer som følge af en aftale indgået med staten eller en tilladelse eller et tilsagn om tilskud givet af en forvaltningsmyndighed i overensstemmelse med anden lovgivning inden 6. april 2022 eller er etableret på private arealer, såfremt ladepunktet er etableret senest den 31. december 2022, jf. bekendtgørelsens § 20, stk. 5. Dette betyder, at ladeoperatørerne har en årrække til at få disse ladepunkter til at leve op til kravet om visning af ad hoc-priser og samlede købspriser i et digitalt display.

3. Liste over udbydere af opladningstjenester

Færdselsstyrelsen vil med bekendtgørelsens ikrafttræden føre en liste over udbydere af opladningstjenester. Bestemmelserne er fastsat som følge af § 8, stk. 2, i lovforslag L112.

Ønsker en udbyder af opladningstjenester at fremgå af Færdselsstyrelsens liste, skal udbyderen fremsende en ansøgning til Færdselsstyrelsen med dokumentation for, at betingelserne for at blive opført på listen er opfyldt. Listen vil blive offentliggjort på Færdselsstyrelsens hjemmeside, så operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, der i loven (L112) er forpligtet til at indgå aftale med udbydere på listen, kan afklare, om den pågældende udbyder er optaget på listen.

Udbydere skal genansøge om optagelse på listen efter en periode på tre år, hvis udbyderen fortsat ønsker at fremgå af listen.

Færdselsstyrelsen vil i den nye vejledning til bekendtgørelsen beskrive, hvordan udbydere kan ansøge, og hvordan dokumentationskravet kan opfyldes. Vejledningen vil kunne findes på styrelsens hjemmeside efter bekendtgørelsens ikrafttrædelse.

4. Kommunikationsprotokoller

Som følge af § 8, stk. 3, i lovforslag L112 indføres i bekendtgørelsen, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, omfattet af lovens § 8, som minimum skal anvende kommunikationsprotokollen OCPI. Protokollen anvendes som standard for den dataudveksling, der finder sted mellem en ladeoperatør og en udbyder af opladningstjenester i opladningssituationen og skal sikre interoperabilitet mellem forskellige softwaresystemer.

5. Liste over udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester

Færdselsstyrelsen fører med bekendtgørelsens ikrafttræden også en liste over udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester. Bestemmelsen er fastsat som følge af § 9, stk. 2, i lovforslag L112.

Ligesom for listen over udbydere af opladningstjenester, gælder det, at udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester skal fremsende en ansøgning til Færdselsstyrelsen, hvis de ønsker at blive optaget på listen. Udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester kan blive optaget på listen i en periode på tre år, hvis udbyderen i forbindelse med ansøgningen kan dokumentere, at den digitale platform opfylder de fastsatte krav til rækkevidde, anvendelse og åbenhed. Hvis udbyderen ikke har opnået den krævede rækkevidde og anvendelse på ansøgningstidspunktet, kan udbyderen alligevel blive optaget på listen. Optagelsen vil dog være foreløbig i en periode på 24 måneder med betingelse om, at udbyderen inden udløb af de 24 måneder fra optagelsestidspunktet kan dokumentere, at også kravene til rækkevidde og anvendelse er opfyldt.

6. Tilsyn

Der fastsættes regler om tilsyn med udbydere af opladningstjenester og udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester, som optages på Færdselsstyrelsens lister over udbydere. Bestemmelserne er fastsat som følge af § 16 i lovforslag L112.

Færdselsstyrelsen forventer at føre et årligt stikprøvebaseret tilsyn, hvor der løbende føres tilsyn med, om udbyderne på listerne overholder betingelserne for optagelsen. Udtages en udbyder til et årligt tilsyn vil denne skulle fremskaffe og fremsende nødvendig dokumentation til Færdselsstyrelsen til brug for tilsynet. Medvirker udbyderen ikke til at afgive nødvendige oplysninger til brug for tilsynet, eller overholder udbyderen ikke længere betingelserne for optagelsen på den pågældende liste, træffer Færdselsstyrelsen afgørelse om, at udbyderen

fjernes fra listen. Udbydere kan herudover ved mistanke om ændringer i de forhold, der giver adgang til optagelse på listerne blive udtaget til et reaktivt tilsyn.

7. Bestemmelser der udgår af bekendtgørelsen

Enkelte bestemmelser, som i dag indgår i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v., udgår med den nye bekendtgørelse. Det gælder bestemmelsen om, at motorkøretøjsmanualer skal indeholde symboler, der angiver hvilke brændstoftyper, køretøjet kan anvende. Bestemmelsen forventes videreført i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Bestemmelserne om inddeling i bilsegmenter og beregningsmodel udgår, da det fremgår af Færdselsstyrelsens vejledning til bekendtgørelsen. Som følge af lovforslag L112 udgår bestemmelsen om, at der på alle offentligt tilgængelige ladestandere skal opsættes et permanent prissammenligningsskilt. Ligeledes udgår bestemmelsen om, at alle offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør. Bestemmelsen om ad hoc-opladning forventes i stedet reguleret direkte i AFI-loven som følge af ændringsforslag til lovforslag L112.

8. Øvrigt

Endeligt er der med bekendtgørelsesudkastet foretaget en række konsekvensændringer og redaktionelle ændringer og opdateringer. Herunder en præcisering og justering af definitionerne samt bestemmelserne om prissammenligningsskilte på tankstationer og indsamling af data om priser på brændstoffer og alternative drivmidler.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervsliv og borgere

Det vurderes, at der vil være økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet forbundet med bekendtgørelsen.

Bekendtgørelsesudkastet har været i præhøring hos Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), som har vurderet, at de administrative konsekvenser for erhvervslivet er under 4 mio. kr. OBR har fremsendt følgende vurdering af de administrative konsekvenser:

" OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. De administrative konsekvenser består dels i omstillingsomkostninger forbundet med, at eksisterende ladestandere med en ydeevne på eller over 50 kW skal vise både den samlede købspris samt ad hoc-prisen for brændstof for kunden via et digitalt display på selve ladestanderen. Det vurderes på baggrund af oplysninger fra Færdselsstyrelsen, at de fleste, dog formentligt ikke samtlige, ladestandere med nævnte ydeevne allerede i dag har et digitalt display, hvorpå priserne kan vises. Dog vil der være et fåtal, der forventes udskiftet frem mod 2026, hvor kravet træder i kraft. Derudover skal ladestandere med en ydeevne under 50 kW kunne give

kunden de samme oplysninger, dog kan dette foregå enten via display eller via virksomhedens app eller hjemmeside. Desuden skal udtag på ladestandere monteres med et bestemt mærkat, hvilket medfører omstillingsomkostninger forbundet med transport til og påsætning af klistermærker på ladestandere. Potentielt kan der også være administrative omstillingsomkostninger forbundet med indkøb og implementering af standarder for kommunikationsprotokoller. Endelig skal udbydere af opladningstjenester samt udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester ansøge om at komme på Færdselsstyrelsens lister over sådanne virksomheder. Derudover kan kravene om at vise samlet købspris samt ad hoc-pris at medføre løbende administrative byrder i form af udgifter til software, som kan foretage fremvisningen af de pågældende data via display eller app, hvilket forventes at bestå af løbende udgifter til softwareabonnementer. Bekendtgørelsen forventes også at medføre løbende administrative byrder i form af, at virksomhederne på Færdselsstyrelsens lister udsættes for kontrol af deres dokumentation for at være på listerne. Endelig medfører bekendtgørelsen løbende administrative lettelser forbundet med afskaffelsen af kravet om, at offentligt tilgængelige ladestandere skal have opsat et permanent prissammenligningsskilt.

OBR vurderer på baggrund af ovenstående, at de samlede administrative konsekvenser for erhvervslivet er under 4 mio. kr. i henholdsvis omstillingsomkostninger og løbende konsekvenser.”

Færdselsstyrelsen vurderer, at der ikke er øvrige efterlevelseskonsekvenser for erhvervslivet som følge af bekendtgørelsen.

Bekendtgørelsesudkastets §§ 7-10 og 13 stiller en række krav til operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, som medfører administrative omkostninger for operatørerne. Færdselsstyrelsen kan på den baggrund ikke udelukke, at der kan være økonomiske konsekvenser for borgere, der anvender offentligt tilgængelige ladepunkter, hvis ladeoperatørernes meromkostninger overvæltes direkte på forbrugerne, i form af højere priser for opladningstjenester.

Agil erhvervsrettet regulering

Færdselsstyrelsen har vurderet, at et eller flere af principperne for agil erhvervsrettet regulering er relevante for de konkrete ændringer i udkastet. OBR har ingen bemærkninger til Færdselsstyrelsens vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering. Færdselsstyrelsens vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering, og beskrivelse af hvordan principperne efterleves, fremgår af bilag 1.

Implementering af erhvervsrettet EU-regulering

Bekendtgørelsens § 7 implementerer dele af artikel 7 i AFI-direktivet. Herudover implementerer bekendtgørelsens §§ 8-10 dele af artikel 4, stk. 10, i AFI-direktivet. Gældende implementeringer af øvrige dele af AFI-direktivet, der fremgår af bekendtgørelse 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.,

videreføres med enkelte justeringer. Det vurderes, at implementeringen ikke er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering.

Øvrigt

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 2022.

Færdselsstyrelsen anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til styrelsens hovedmailadresse info@fstyr.dk, cc. til lsod@fstyr.dk senest den 22. april 2022, med angivelse af j.nr. 2022-187506.

Eventuelle spørgsmål til udkastet kan rettes til Sofie lo Schibye på mail sisc@fstyr.dk, cc. til lsod@fstyr.dk eller til info@fstyr.dk.

Der vedlægges en liste over høringsparterne.

Ikke-ministerielle høringsparters svar vil blive offentliggjort på Høringsportalen efter endt høring. Ved afgivelse af høringssvar samtykkes der til, at vedkommendes høringssvar og medsendte kontaktoplysninger offentliggøres efter endt høring.

Færdselsstyrelsen forbeholder sig ret til alene at behandle høringssvar, der omhandler ændringerne.

Udstedte bekendtgørelser offentliggøres på Færdselsstyrelsens hjemmeside www.fstyr.dk under Bekendtgørelser. Færdselsstyrelsens nyhedsbrev indeholder også information om de udstedte regler. Tilmelding til nyhedsbrevet kan ske på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Med venlig hilsen

Lisa Sode

Bilag 1
Vurdering af principper for agil erhvervsrettet regulering

1. Muliggør anvendelse af nye forretningsmodeller	Ikke relevant.
2. Mere enkel og formålsbestemt	<p>Det tilstræbes, at bekendtgørelsens bestemmelser er enkle og formålsbestemte ved, at der, hvor det er relevant, henvises til officielle europæiske og internationale standarder, herunder eksempelvis i §§ 3 og 7.</p> <p>Flere af bestemmelserne i bekendtgørelsen er formuleret ud fra en formålsbetragtning og som funktionsbaseret reguleringen, således, at der stilles minimumskrav, som virksomhederne skal leve op til, med henblik på at give plads til metodefrihed og mulighed for produktudvikling. Dette gælder f.eks. bekendtgørelsens § 9, hvor operatører af ladepunkter med en effekt på 0-49 kW gives metodefrihed, således, at ladeoperatørerne selv kan vælge, hvorvidt ad hoc-priser og samlede købspriser skal vises i digitale displays, på en hjemmeside eller via en app samt bekendtgørelsens § 13, der fastsætter minimumskrav til brug af specifikke kommunikationsprotokoller vedrørende udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.</p> <p>I forbindelse med udstedelsen af bekendtgørelsen vil Færdselsstyrelsen offentliggøre en vejledning til bekendtgørelsen, der skal understøtte virksomheder, der har behov for specifikke retningslinjer for og eksempler på, hvordan de lever op til kravene i bekendtgørelsen.</p>
3. Teknologineutral	<p>Bekendtgørelsens §§ 8-10 er formuleret teknologineutralt, da der ikke stilles krav til, hvilken konkret software eller digitalt display, der anvendes til at opfylde kravene om skiltning med ad hoc-priser og samlede købspriser for opladning af elektriske køretøjer. De virksomheder, der er omfattet af kravene efter bekendtgørelsens §§ 8-10 har dermed metodefrihed i forhold til at leve op til reguleringens formål. I takt med den teknologiske udvikling er det endvidere muligt for virksomhederne løbende at introducere nye digitale teknologier som erstatning for ældre digitale teknologier.</p> <p>Bekendtgørelsens § 13 fastsætter minimumskrav til brug af specifikke kommunikationsprotokoller vedrørende udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.</p>

4. Helhedstænkende	Ikke relevant.
5. Sikrer brugervenlig digitalisering	<p>Bekendtgørelsens bestemmelser i §§ 11 og 14, vedrører en liste over udbydere af opladningstjenester (et roamingregister) og en liste over udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester. Når virksomheder skal søge om optagelse på listerne forventes de at kunne ansøge på flere måder eksempelvis via e-Boks eller via almindelige mailplatforme. Det forventes, at listerne offentliggøres på Færdselsstyrelsens hjemmeside, således at ladeoperatørerne nemt og hurtigt kan afklare, om en udbyder er opført på listen.</p> <p>De konkrete ansøgningsmetoder vil blive beskrevet på en brugervenlig måde i vejledningen til bekendtgørelsen. Dette skal øge kvaliteten af de digitale ansøgninger og skal sikre, at ansøgningsprocessen opleves som hurtig og smidig samtidig med, at processen ikke optager unødigt tid og ressourcer hos virksomhederne, der kunne være brugt på at skabe vækst.</p>