

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2022-187506
28-06-2022

Høringsnotat

Bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Færdselsstyrelsen har den 25. marts 2022 sendt udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 22. april 2022.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport, Transporterhvervets Uddannelser (TUR) og Dansk Bilbrancheråd.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Tesla, Dansk e-Mobilitet, Dansk Erhverv, De Danske Bilimportører, Drivkraft Danmark og KL.

Styrelsen har modtaget høringssvar fra Forbrugerombudsmanden.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv bemærker, at udbredelsen af el-ladestationer er en vigtig forudsætning for den grønne omstilling af transportsektoren. Det gælder herunder også opsætningen af et let tilgængeligt ladenetværk, så brugere af elektriske køretøjer nemt og overskueligt, kan lade deres køretøjer op på tværs af hele landet. Dansk Erhverv er derfor overordnet positive over for bekendtgørelsen, ligesom de bakker fuldt op om EU-Kommissionens forslag til udbredelsen af et europæisk ladenet.

Drivkraft Danmark bemærker, at opladningsmarkedet for elbiler indtil nu har været meget umodent og præget af uigennemskuelige og dyre all-inclusive-abonnementer, der har skadet konkurrencen og brugeroplevelsen ved opladning. Drivkraft Danmarks 10 aktive medlemmer

indenfor e-mobilitet har med udrulningen af rigtig mange ladestander i løbet af i år, skabt både øget konkurrence og gjort betalingen meget nemmere. I takt med at markedet modnes vil konkurrencen gå fra at være mellem lukkede ladenetværk til at komme ud på den enkelte ladestander – det som bekendtgørelsen også tilsigter. Risikoen er derfor, at bekendtgørelsen stiller unødvendige eller kontraproduktive krav ift. den positive markedsudvikling, Drivkraft Danmark allerede kan observere. Det er dog Drivkraft Danmarks vurdering, at de krav der stilles i bekendtgørelsen, generelt er rimelige ift. den ønskede markedsudvikling.

KL bemærker, at kravene kommer til at have indflydelse på de udbud, kommunerne skal lave, og ønsker i forlængelse heraf, at Transportministeriet sørger for, at det bliver klart og tydeligt for kommunerne, hvordan de skal integrere kravene fra de forskellige bekendtgørelser i deres udbudsmateriale.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer sig, at Dansk Erhverv overordnet set er positive overfor bekendtgørelsen, og at det er Drivkraft Danmarks vurdering, at de krav der stilles i bekendtgørelsen, generelt er rimelige ift. den ønskede markedsudvikling indenfor e-mobilitet.

Styrelsen har endvidere noteret sig KLs bemærkning om behovet for vejledning af kommunerne.

2. Definition af offentligt tilgængelige ladepunkter

Dansk Erhverv bemærker, at definitionen af offentligt tilgængelige ladestander er uklar. En lang række transportvirksomheder vil benytte sig af en lademodel, hvor der opsættes private ladestander på virksomhedens egen grund. Herefter kan der indgås aftale med andre relevante virksomheder om, at de kan betale for at gøre brug af ladestanderne, når ejeren ikke selv gør. På den måde skabes der et økonomisk incitament for, at virksomheder investerer i opsætningen af ladeinfrastruktur, ligesom det vil mindske behovet for en udvidelse af det lokale elnet. Dansk Erhverv har dog ikke kunne få en klar definition på, om hvorvidt en virksomhed, der udlejer brugen af ladestander til en eller flere nabovirksomheder, skal kategorisere deres ladestation som "offentligt tilgængelig". I det tilfælde, vil det skabe u hensigtsmæssige store krav til administrering og driften af private ladestationer, og i værste fald, hindre virksomheder i at investere i grønne løsninger. Dansk Erhverv anbefaler derfor, at man benytter sig af en klarere definition, så førnævnte tilfælde ikke omfattes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bekendtgørelsesudkastets § 2, nr. 3 definerer et offentligt tilgængeligt ladepunkt eller en offentligt tilgængelig tankstation som et ladepunkt eller tankstation til forsyning med et alternativt drivmiddel, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Bekendtgørelsens definition er i overensstemmelse med den definition af et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der anvendes i § 2, nr. 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven), og definitionen på en offentligt tilgængelig ladestander i artikel 2, nr. 7 i direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFI-direktivet).

I overensstemmelse med præambelbetragtning 26 i AFI-direktivet kan en offentligt tilgængelig ladestander f.eks. omfatte privatejede ladestander, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladestander, der som led i delebilsordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestander i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige.

Ladestander, der giver private brugere mulighed for fysisk adgang ved hjælp af en godkendelse eller et abonnement, er også at betragte som offentligt tilgængelige. Ved ikkediskriminerende adgang forstås adgang til en ladestander, hvor anvendelsen ikke er begrænset til f.eks. en specifik producents køretøj. Ikkediskriminerende adgang kan dog omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Som eksempel på en diskriminerende adgang kan nævnes Teslas ladestationer, der på nuværende tidspunkt giver en diskriminerende adgang for Teslas egne køretøjer. Sådanne ladestander er ikke omfattet af bekendtgørelsens anvendelsesområde.

For at sikre konsistens mellem de anvendte definitioner i bekendtgørelsen, AFI-loven samt AFI-direktivet og for at understøtte et fælles fortolkningsgrundlag er det styrelsens vurdering, at det er hensigtsmæssigt, at den anvendte definition af offentligt tilgængelige ladepunkter i bekendtgørelsesudkastet fastholdes. Det anførte hørings svar giver dermed ikke anledning til ændring af bestemmelsens ordlyd. Styrelsen vil dog i den kommende vejledning til bekendtgørelsen præcisere, hvilke typer af ladepunkter, der bør betragtes som offentligt tilgængelige.

Det vurderes på baggrund af den anvendte definition i bekendtgørelsen, at de af Dansk Erhverv beskrevne ladepunkter ikke kan betragtes som offentligt tilgængelige ladepunkter, idet private brugere og den generelle offentlighed ikke har mulighed for fysisk adgang til ladepunkterne ved hjælp af en godkendelse, betaling eller et abonnement.

3. Mærkningsstandarder

De Danske Bilimportører bemærker, at den nuværende mærkning for brændstofferne benzin og diesel suppleres med mærkning for LNG (flydende gas), jf. DS/EN 16942:2016+A1:2021 og desuden med tilsvarende mærkning for el til elbiler, jf. DS/EN 17186:2019. De Danske Bilimportører bemærker, at som de forstår på høringsbrevets pkt. 7 flyttes de tilsvarende mærkningskrav, der gælder for mærkning af bilernes brugermanualer (motorkøretøjsmanualer), fra denne bekendtgørelse og indføres i stedet i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK). Det kan de fuldt ud bakke op om, således at de relevante krav til bilernes indretning og udstyr også i denne sammenhæng samles på et sted. De Danske Bilimportører bemærker her, at anvendelsen af mærkningssymbolerne under de nævnte standarder ikke kun gælder for brugermanualerne men også for bilernes tankdæksler og ladestik. Det fremgår dog ikke umiddelbart af høringsdokumenterne, hvorvidt der skal indføres ændringer i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer samt i bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer. Hvis bestemmelser om anvendelse af de nævnte mærkningsstandarder i motorkøretøjsmanualerne skal samles i DfK bør § 10 i ovennævnte bekendtgørelse nr. 57 ophæves. Tilsvarende bør både bekendtgørelse nr. 57 og nr. 259 opdateres med de relevante

mærkningsstandarder DS/EN 16942:2016+A1:2021 og DS/EN 17186:2019. De Danske Bilimportører bemærker også, at i betragtning af at det er et lovkrav at anvende mærkningssymbolerne under de nævnte standarder, synes de det af principielle grunde er uheldigt, at mærkningssymbolernes grafiske udtryk ikke uden videre er offentligt tilgængelige, men skal købes ved Fonden for Dansk Standard (pga. deres ophavsretlige beskyttelse). De er dog klar over, at problemstillingen ikke kan løses i denne lovgivning.

Drivkraft Danmark bemærker, at kravet om EV-mærkning som udgangspunkt er overflødigt, da type 2-stik allerede er standard. Samtidig er det i praksis ikke muligt at lade forkeret med andre standarder, som med diesel/benzin-tankning – stikkene er simpelthen ikke konvertible. Drivkraft Danmark bemærker, at et krav til mærkning af ladestandere, der ikke allerede har fået mærkningen graveret fra fabrikken, er derfor både unødvendig og medfører omkostninger, der i sidste ende vil afspejle sig i forbrugerprisen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at samtlige brugerinformationsbestemmelser i §§ 8-11 i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer blev ophævet med bekendtgørelse nr. 1041 af 28. maj 2021 om ændring af bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer. Der foretages derfor ingen yderligere opdatering af bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer i relation hertil.

Færdselsstyrelsen kan endvidere oplyse, at styrelsen forventer at udstede en bekendtgørelse om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere og knallertforhandlere om brændstoffer med ikrafttræden 1. juli 2022. Den nye bekendtgørelse erstatter bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer. Det primære formål med den nye bekendtgørelse er at opdatere og indføre de gældende mærkningsstandarder DS/EN 16942:2016+A1:2021 og DS/EN 17186:2019. Ligeledes forventer Færdselsstyrelsen at udstede en bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler med ikrafttræden den 1. juli 2022. Den nye bekendtgørelse ophæver bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer.

Færdselsstyrelsen har noteret sig, at De Danske Bilimportører finder det uhensigtsmæssigt, at mærkningssymbolernes grafiske udtryk ikke uden videre er offentligt tilgængelige, men skal købes ved Fonden Dansk Standard. Færdselsstyrelsen anerkender problemstillingen, men har på grund af mærkningsstandardernes ophavsretlige beskyttelse ikke mulighed for at offentliggøre mærkningssymbolernes grafiske udtryk under de nævnte standarder. Det er dog muligt gratis at gennemse standarderne, herunder mærkningssymbolernes grafiske udtryk, i Færdselsstyrelsens afdeling i Ribe samt i København (Amagerstrand).

Styrelsen bemærker, at indførelsen af EV-mærkningsstandard DS/EN 17186:2019 i bekendtgørelsen følger af Danmarks EU-retslige forpligtelse til at implementere AFI-direktivet, og det er således ikke muligt at afvige fra brugen af mærkerne. EV-mærkerne er et visuelt værktøj,

der kan hjælpe forbrugerne med at bekræfte, at de vælger den rigtige lademulighed for deres køretøj. Det er styrelsens vurdering, at omkostningerne forbundet med påsætning af mærkerne vil være begrænsede, hvorfor kravet om påsætning af EV-mærker heller ikke forventes at medføre væsentlige meromkostninger.

4. Placering af digitalt display

Tesla bemærker, at de efter en grundig gennemgang af udkast til bekendtgørelse om krav til offentlig tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. konkluderer, at dette meget detaljeret forslag vil tilføje nye krav, som vil gøre det sværere at åbne deres opladere til andre elbiler. Tesla ser et potentielt problem med kravene til behovet for et «display» (§ 8 og 10). Det ville forhindre dem fra at åbne stationer til alle, da kravet indebærer en komplet design omlægning af deres hardware og en eftermontering af deres eksisterende opladere. Tesla håber, at Færdselsstyrelsen vil genoverveje denne detaljerede specifikation og dermed give ladestationsoperatører mere fleksibilitet, sådan så at Tesla også får mulighed for at åbne deres ladenetværk til alle batteridrevne elbilister. Tesla mener, at tilføjelsen af nye detaljerede krav på et tidspunkt, hvor EU arbejder på et EU-dækkende regelsæt (den Alternative Fuels Infrastructure Forordning, AFIR), indebærer en vis risiko for Danmark. Disse nye tilføjede krav som også gælder for opladere, der modtager offentlige tilskud, vil begrænse den standardiserede opladningshardware, som allerede er tilgængelig. Dette vil igen føre til en betydelig reduktion af valgmuligheder inden for hardware, hvilket betyder mindre konkurrence, hvilket uundgåeligt vil føre til væsentligt højere omkostninger ved implementering. Det kunne også betyde højere omkostninger for elbilister, ineffektiv brug af offentlige midler og en generel opbremsning af overgangen til elektromobilitet. Tesla beder derfor om at begrænse yderligere krav, indtil EU-forordningen er vedtaget, eller i det mindste anbefaler de, at tilføje fleksibilitet til bekendtgørelsen, som vil give operatører mulighed for at tilpasse deres forretning og i Teslas tilfælde åbne deres netværk til ikke-Tesla ejere. Tesla bemærker, at fleksibiliteten bl.a. kunne gives ved ændring af § 8, således at kravet om digitalt display er begrænset til ét display pr. ladested frem for ét display pr. ladepunkt. Det ville stadig opfylde målsætningen om at give forbrugerne gennemsigtige prisoplysninger, men det ville føre til væsentligt mindre eftermonteringsomkostninger for operatøren. For Tesla vil det også betyde, at byrden med at åbne deres opladere for alle elbilister er væsentligt sænket. Det vil også sikre, at også nybyggede opladere kan åbnes for alle elbilister.

Dansk e-Mobilitet bemærker ligeledes, at bekendtgørelsens §§ 8 og 10 vil forhindre, at Tesla kan åbne sit ladenetværk i Danmark. Dansk e-Mobilitet bemærker, at Teslas ladestanderer ikke har noget display, derfor er det hverken muligt at vise ad hoc-pris eller samlet pris som krævet i §§ 8 og 10 på hver enkelt ladestander. Derfor har Tesla ikke mulighed for at leve op til bekendtgørelsen og dermed heller ikke mulighed for at gøre ladestanderne offentligt tilgængelige. Dansk e-Mobilitet bemærker også, at i AFI-forordningen stiller EU blandt andet krav om at vise ad hoc prisen ved ladeparken. Det muliggør, at der på en "kiosk" ved ladeparken etableres display og kreditkort betalingsløsning mv., som dækker en gruppe af ladestanderer. Der stilles derimod ikke krav om, at der er displays på hver enkelt ladestander, som i den danske regulering. Dansk e-Mobilitet forstår og støtter hensigten med bekendtgørelsens §§ 8-10. De er dog ikke enige i, at ladestanderens display er det eneste rigtige sted at give prisinformation. Når en elbilist oplader sin bil på en lynlader, så tager det typisk 15-30 minutter, hvilket giver mulighed for at forlade bilen

for at købe kaffe, gå på toilettet eller spise et hurtigt måltid. Alternativt vil de fleste sætte sig ind i bilen, mens bilen oplades. Det giver derimod ikke mening for elbilisten at stå ved ladestanderen i 15-30 minutter. Derfor er det ikke relevant for kunderne at få information om opladningen på ladestanderens display. Det relevante for elbilisten er at få information på den app, som ofte anvendes til at starte opladningen eller via elbilens skærm. Den danske implementering bør derfor ændres, så visning af ad hoc prisen kan ske ved en "kiosk" der dækker en gruppe af ladestandere. Dansk e-Mobilitet bemærker yderligere, at i løbet af 2022 vil flere danske ladeoperatører introducere "Plug&Charge", der er en åben standard, som muliggør, at opladning og betalingen foregår i en dialog mellem ladestander og bil uden brug af apps, RFID kort, kreditkort mv. Her vil prisen og anden information om lade-sessionen blive vist i bilens display. "Plug&Charge" svarer til det betalingssystem som kendes fra Tesla og understøttes blandt andet af VW, Mercedes, Ford m.fl. Ved at gøre bekendtgørelsen så specifik, som den er nu, risikerer man, at den ikke tager højde for fremtidig udvikling og dermed stiller krav, som ikke er relevante for kunderne, og som kun fordyrer opladningen. Dansk e-Mobilitet anbefaler kraftigt, at §§ 8-10 i bekendtgørelsen udgår eller omformuleres, så det tager hensyn til ovenstående.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har taget Dansk e-mobilitets og Teslas høringssvar til efterretning, og styrelsen har justeret kravene i bekendtgørelsesudkastets §§ 8-10 vedrørende visning af ad hoc-pris og den samlede købspris for opladningstjenester i digitale displays. Kravet om, at priserne skal vises i et digitalt display på selve ladepunktet er dermed lempet, således at operatøren kan vælge at vise ad hoc-priser og samlede købspriser i et display i umiddelbar nærhed af ladepunktet, hvor priserne kan vises for et eller flere ladepunkter. Det vil således ikke være et krav, at priserne vises i et digitalt display på hvert enkelt ladepunkt. Det vil dog fortsat gælde, at brugerne af opladningsinfrastrukturen løbende under opladning skal kunne aflæse den samlede købspris for opladningstjenesten på baggrund af ad hoc-prisen. Færdselsstyrelsen vil i vejledningen til bekendtgørelsen beskrive, hvordan kravene til prisvisning i digitale displays opfyldes.

5. Skæringstidspunkt for etablering af ladepunkter

Tesla foreslår, at ændre den nuværende frist af 31. december 2022 (henvist til i § 20, stk. 5), til den 30. juni 2023. Flere produkter, der overholder danske regler, vil blive tilgængelige på det danske marked ved at tilpasse tidslinjen til andre EU-markeder med lignende krav. En længere tidslinje vil også give Tesla mulighed for at åbne flere stationer på en hurtigere tidslinje, hvilket vil være til gavn for danske elbilister.

Dansk e-mobilitet bemærker, at hvis §§ 8-10 fastholdes er der behov for udskydelse af deadline for etablering fra 31. december 2022 til medio 2023, idet leveringstiden på ladestandere er meget lang, og i visse tilfælde kan allerede bestilte ladestandere først leveres i 1. halvår 2023.

Drivkraft Danmark bemærker, at det er vigtigt, at kravet, som bekendtgørelsen også afspejler, først gælder efter årsskiftet for de hurtigladestandere, der uden offentlig støtte sættes op på privat grund. Mange af disse ladestandere er allerede indkøbt, men endnu ikke opsat. Det samme gælder for de hurtigladestandere, der enten har fået en tilladelse til opsætning på offentlig grund eller tilsagn om offentlig støtte før 6. april 2022.

De Danske Bilimportører bemærker, at for så vidt angår bestemmelserne vedrørende prisskiltning mv. i bekendtgørelsens §§ 8-10 bakker de fuldt ud op om formålet om at sikre et åbent og transparent marked for opladning med gennemsigtige, sammenlignelige og ikke-diskriminerende priser. De bemærker dog, at for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW, der er etableret inden juli 2022, finder bestemmelserne i § 8 om prisinformation på selve ladepunktet først anvendelse fra og med den 1. januar 2026. De Danske Bilimportører synes det er en meget lang frist set i lyset af, at de samme oplysninger alligevel skal vises på en hjemmeside eller en app, jf. § 20, stk. 4. De ser ikke umiddelbart nogen forhindring for, at de samme oplysninger kan vises på ladepunktet inden for en noget kortere frist. De anerkender dog, at der kan være udfordringer af teknisk karakter, hvis prisinformationen kræver opstilling af nye digitale displays på allerede etablerede ladepunkter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravene i bekendtgørelsesudkastets §§ 8-10 og § 20, stk. 4 og 5 er ændret efter den offentlige høring, således at det ikke er et krav, at priserne vises i et digitalt display på hvert enkelt ladepunkt. Bekendtgørelsesudkastets §§ 8-10 og § 20, stk. 4 og 5 er dog fastsat i henhold til § 10 i AFI-loven, og de konkrete skæringsdatoer for etablering af ladepunkter følger direkte af lovbemærkningerne til AFI-lovens § 10. Det er derfor ikke muligt at ændre skæringstidspunkterne for etablering i bekendtgørelsen.

6. Visning af den samlede købspris for opladningstjenesten i digitalt display

Dansk e-Mobilitet bemærker, at markedet for opladning af elbiler er grundlæggende europæisk, og rammerne for markedet defineres primært af EU's AFI-direktiv, den kommende AFI-forordning, europæiske standarder for ladestik mv. og udviklingen i OPCC-standard. De bemærker, at OPCC-standard er den kommunikationsstandard ladestanderoperatører benytter til at kommunikere mellem ladestanderoperatørens it-system og ladestanderne. Ved at benytte OPCC-standard kan ladestanderoperatøren benytte ladestander fra mange forskellige producenter, sådan at de ikke gør sig afhængige af få producenter. Europæiske producenter af ladeinfrastruktur udvikler deres ladestander, så de kan fungere i dette setup, det betyder, at de kan leve op til AFI-direktivet og den kommende AFI-forordning, sådan at ladestanderens software opdateres til den nyeste udgave af OPCC-standard. Dansk e-Mobilitet bemærker, at problemet med bekendtgørelsen er, at §§ 8-10 ikke er kompatibel med OPCC-standard. Det betyder, at nogle af de største producenter af ladestander ikke kan levere til det danske marked, og dermed begrænses konkurrencen, og priserne og ventetiden på ladestander øges. I sidste ende vil det også øge elbilisternes pris for opladning og forsinke udrulningen af ladeinfrastruktur. Andre ladestanderproducenter overvejer, på trods af det beskedne danske marked, at udvikle særligt software, som gør ladestanderne i stand til at leve op til de unikke danske krav. Dette vil dog fordyre udrulningen af lynladeinfrastrukturen og indebære en risiko for, at driften af ladestanderne forstyrres, hvis den danske sær-software ikke løbende opdateres af ladestanderproducenten. Dansk e-Mobilitet opfordrer til, at de danske krav indrettes, så ladeoperatører kan indkøbe ladestander, som er "hyldevarer" til det danske marked. Det kan gøres ved at fjerne kravet om at vise "den samlede købspris" for opladningen.

Drivkraft Danmark bemærker, at prisen naturligvis er en afgørende information, som bør oplyses til forbrugeren ved opladning. Drivkraft Danmark støtter derfor principielt kravet om visning af ad hoc-prisen (kWh) og samlet købspris på baggrund af ad hoc-prisen. Drivkraft Danmark kan dog forstå, at der pt. kan være tekniske forhindringer, der vanskeliggør løbende prisinformation i selve displayet på ladestanderen, når betalingen ikke sker med et betalingskort.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er umiddelbart ikke bekendt med en OPCC-standard. Styrelsen har kendskab til OCPP (Open Charge Point Protocol) og antager, at det er denne kommunikationsprotokol Dansk e-mobilitet refererer til i det anførte høringssvar.

Styrelsen anerkender, at der på nuværende tidspunkt kan være tekniske udfordringer, der vanskeliggør løbende prisinformation i selve displayet på ladestandere. Bekendtgørelsens §§ 8-10 om løbende prisvisning i et digitalt display er dog fastsat i henhold til AFI-lovens § 10 samt lovens bemærkninger hertil, og det er således ikke muligt at udelade kravet om løbende prisvisning i bekendtgørelsen.

Endvidere er styrelsen på baggrund af dialog med branchen blevet bekendt med, at der på det danske marked i øjeblikket arbejdes på at udvikle en software, der sikrer kompatibilitet mellem OCPP og kravet om løbende visning af den samlede købspris i digitale displays på ladepunkter. Efter styrelsens oplysninger forventes denne software at kunne tilkøbes i tredje kvartal 2022. Styrelsen er således af den opfattelse, at det vil være muligt at erhverve den nødvendige software til efterlevelse af kravene i bekendtgørelsens §§ 8-10.

Styrelsen bemærker også i den forbindelse, at kravene i bekendtgørelsesudkastets §§ 8-10 er ændret efter den offentlige høring. Med lempelsen kan operatøren vælge at vise ad hoc-priser og samlede købspriser i et display i umiddelbar nærhed af ladepunktet, hvor priserne kan vises for et eller flere ladepunkter. Det vil således ikke være et krav, at priserne vises i et digitalt display på hvert enkelt ladepunkt.

7. Liste over udbydere af opladningstjenester

Dansk e-Mobilitet bemærker, at der er behov for en uddybning af, hvad kravet om "passende økonomisk grundlag" betyder. Dansk e-Mobilitet er enige i, at der skal findes en balance mellem, at virksomhederne har kompetencer og økonomisk grundlag for at være troværdige partnere i et roamingnetværk, samtidig med at nye virksomheder skal have adgang til at komme ind på det danske marked for at understøtte innovation og konkurrence i markedet. Det er dog uklart, hvad der skal til for at leve op til kravene om "kompetence", "passende økonomisk grundlag" mv.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen vil i vejledningen til bekendtgørelsen om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. præcisere, hvordan udbydere af opladningstjenester kan godtgøre, at virksomhederne opfylder de betingelser, der fremgår af bekendtgørelsens § 11, stk. 4, for at blive optaget på styrelsens liste over udbydere af opladningstjenester, herunder godtgøre at have kompetence på området for opladningstjenester

eller tilsvarende relevante områder og godtgøre at have et passende økonomisk grundlag. Høringssvaret fører ikke til ændring af bestemmelsen.

8. Kommunikationsprotokoller

Drivkraft Danmark bemærker, at det er deres opfattelse, at alle markedsaktører anvender OCPI-protokollen. Så længe protokollen er åben og ikke unødvendig fordyrende, er kravet derfor ikke urimeligt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen noterer sig, at der gives udtryk for opbakning til anvendelsen af OCPI-protokollen og forventer på baggrund af høringssvaret, at størstedelen af markedsaktørerne i Danmark ikke vil have udfordringer med at efterleve minimumskravet om anvendelse af kommunikationsprotokollen OCPI, jf. bekendtgørelsens § 13.

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

Dansk e-Mobilitet bemærker, at der er behov for en uddybning af, hvad kravet om at den digitale platform skal have "en rækkevidde på mindst en tredjedel af alle offentlige tilgængelige ladepunkter" betyder.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at en platforms rækkevidde bestemmes af, hvor mange offentligt tilgængelige ladepunkter, der er tilsluttet platformen. En godkendt platform skal være landsdækkende og nå ud til mindst en tredjedel af alle offentligt tilgængelige ladepunkter. Småøer tæller dog ikke med. Der kan dog tillades 24 måneder til at nå denne andel, hvis den ikke er opnået i udgangspunktet, jf. bekendtgørelsens § 14, stk. 5.

10. Tilsyn og straf

Forbrugerombudsmanden har konstateret, at udkastet til bekendtgørelsen ikke indeholder nogen bestemmelse om, hvilken myndighed der skal føre tilsyn med reglernes overholdelse. Endvidere indeholder udkastet ikke nogen straf- eller sanktionsbestemmelse. Færdselsstyrelsen har imidlertid ved e-mail af 8. april 2022 oplyst over for Forbrugerombudsmanden, at Færdselsstyrelsen skal føre tilsyn med overholdelsen af §§ 4-5 samt §§ 8-9 til udkast til bekendtgørelsen, og at Færdselsstyrelsen forventer at fastsætte bestemmelser om tilsyn og sanktioner – formentlig i form af bødestraf – med ikrafttræden tidligst den 1. januar 2023. Forbrugerombudsmanden bemærker, at det ikke forekommer hensigtsmæssigt, at reglerne ikke vil være underlagt noget tilsyn i en periode og være straffri at overtræde.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der i bekendtgørelsesudkastets § 19 er indført en tilsynsbestemmelse, der fastsætter, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med, at udbydere af opladningstjenester og udbydere af digitale platforme, som optages på de lister, der er nævnt i §

11, stk. 1 og § 14, stk. 1, løbende overholder betingelserne for optagelse. Opfylder udbyderen ikke til stadighed betingelserne for optagelse, træffer Færdselsstyrelsen afgørelse om at tage udbyderen af listen, jf. §§ 12 og 15. Færdselsstyrelsen forventer, at yderligere bestemmelser i bekendtgørelsen på sigt vil blive pålagt tilsyn og sanktioner, herunder straf i form af bøde. Denne regulering forventes dog først at indgå i en senere ændring af bekendtgørelsen med ikrafttræden tidligst 1. januar 2023. Styrelsen gør opmærksom på, at bekendtgørelsens regler skal overholdes, selvom de på nuværende tidspunkt ikke er underlagt tilsyn eller straf.

11. Bestemmelser der udgår af bekendtgørelsen

De Danske Bilimportører bemærker, at det fremgår af høringsbrevets pkt. 7, at som følge af L 112 udgår bestemmelsen om, at der på alle offentligt tilgængelige ladestander skal opsættes et permanent prissammenligningsskilt. Ligeledes udgår bestemmelserne om inddeling i bilsegmenter og beregningsmodel til prissammenligningen af selve bekendtgørelsen, men fastholdes i Færdselsstyrelsens vejledning til bekendtgørelsen (Bilag 1 og 2 til vejledningen). Bestemmelserne om både det permanente prissammenligningsskilt (jf. § 5) og det kvartalsvise prissammenligningsskilt (jf. § 4) er dog fastholdt i det fremsendte høringsudkast, når det gælder tankstationer for benzin og diesel. Prissammenligningen gælder således ikke for offentligt tilgængelige ladestander eller for LNG-tankstationer. De Danske Bilimportører finder alligevel prissammenligningsskiltene for misvisende af flere grunde. For det første gælder prissammenligningen et gennemsnit i omkostningerne pr. 100 km kørsel baseret på en gennemsnitspris pr. kvartal for de forskellige drivmidler. For det andet er prissammenligningen baseret på kørsel i et gennemsnitligt køretøj i 3 forskellige segmenter: B: Lille; C: Mellem og J: SUV. Det gælder for begge dele, at disse priser vil dække over meget store variationer – både når det gælder priserne for drivmidler over tid, og når det gælder brændstof- eller energiforbruget for bilerne i de pågældende segmenter. Dermed vil prissammenligningen ikke give forbrugerne nogen særlig nyttig information på tidspunktet for optankning eller opladning, der kan bruges i en sammenligning med det køretøj de aktuelt selv kører i. Krav om prissammenligningen følger, som De Danske Bilimportører forstår det, af bestemmelser i direktiv (EU) 2014/94 (AFI-direktivet) og gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 af 17. maj 2018 om en fælles metode til sammenligning af enhedspriserne for alternative brændstoffer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU. De er således klar over, at kravet om prissammenligning ikke umiddelbart kan fraviges i bekendtgørelsen. På den anden side synes det ikke at følge direkte af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3 og gennemførelsesforordningen (EU) 2018/732, at prissammenligningen skal implementeres i den form, der fremgår af bilag 1 og 2 i Færdselsstyrelsens vejledning til den gældende bekendtgørelse nr. 1037. Gennemførelsesforordningen foreskriver i hovedsagen en metode, hvor brændstofpriserne udtrykkes som beløbet af relevant valuta pr. 100 km. (jf. den EØS-relevante tekst pkt. 2-4) samt at den brændstofpris, der tages i betragtning, bør være gennemsnitsprisen for det relevante brændstof pr. konventionel enhed over højst et kalenderkvartal forud for tidspunktet for beregningen (jf. den EØS-relevante tekst pkt. 7).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at kravet om prissammenligning, følger af bestemmelser i direktiv 2014/94/EU (AFI-direktivet) og gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 af 17. maj 2018 om en

fælles metode til sammenligning af enhedspriserne for alternative brændstoffer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU. Som De Danske Bilimportører påpeger i det anførte høringssvar, kan kravet om prissammenligningsskiltene derfor ikke fraviges i bekendtgørelsen.

Det er korrekt, at det ikke følger direkte af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3 og gennemførelsesforordningen (EU) 2018/732, at prissammenligningen skal implementeres i den specifikke form, der fremgår af bilag 1 og 2 i Færdselsstyrelsens vejledning til den gældende bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. I forbindelse med gennemførelsesforordningen (EU) 2018/732 nedsatte Kommissionen en PSA (Programme Support Action), der havde til formål at assistere medlemsstaterne med implementeringen af en fælles metode til prissammenligningen i overensstemmelse med bestemmelsen i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3 og gennemførelsesforordningen. I PSA-rapporten "FPC4Consumers" fastsættes en række anbefalinger til implementeringen af artikel 7, stk. 3. Den danske implementering af bestemmelsen er gennemført i overensstemmelse med AFI-direktivet, gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 samt PSA'ens anbefalinger og prissammenligningsskiltet, der fremgår af bilag 1 i Færdselsstyrelsens vejledning til den gældende bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 er i overensstemmelse hermed. Prissammenligningsskiltet, der fremgår af bilag 2, afspejler en særlig national implementering, idet styrelsen har ønsket at minimere de erhvervsøkonomiske omkostninger forbundet med kravet om opsætning af prissammenligningsskilte for mindre tankstationer, ved alene at kræve opsætning af et permanent prissammenligningsskilt, der ikke skal opdateres og udskiftes hvert kvartal som de øvrige prissammenligningsskilte eksemplificeret i bilag 1.

12. Ændringer foretaget efter høringen

Efter den offentlige høring har Færdselsstyrelsen udover ovennævnte ændringer af bekendtgørelsesudkastets §§ 8-10 og § 20, stk. 4 og 5 tilføjet en bestemmelse i bekendtgørelsen om klageadgang og klagefrist.

I den udstedte bekendtgørelse er der således i § 20 fastsat bestemmelse om, at Færdselsstyrelsens afgørelser efter bekendtgørelsen kan påklages til transportministeren, og at fristen for klage er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt.

Herudover er der i den udstedte bekendtgørelse indsat en bestemmelse i § 21, stk. 3, om at de hidtil gældende regler i § 16 i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 fortsat finder anvendelse for motorkøretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der bringes i omsætning første gang før bekendtgørelsens ikrafttræden. Det bemærkes i den forbindelse, at manualer der knytter sig til motorkøretøjer og knallerter, der bringes i omsætning første gang den 1. juli 2022 eller senere og manualer, der knytter sig til elektrisk genopladelige motorkøretøjer og knallerter, der bringes i omsætning første gang den 1. oktober 2022 eller senere er reguleret i bekendtgørelse nr. 1092 af den 28. juni 2022 om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund

ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport

ATL - Transportens arbejdsgivere

AutoBranchen Danmark

Bilbranchen

BilsynsBranchen.dk

Biogas Danmark

Brintbranchen

Copenhagen Electric

Dansk Bilbrancheråd

Dansk e-Mobilitet

Dansk Erhverv

Dansk PersonTransport (DPT)

Dansk Standard (DS)

Danske Regioner

Danske Speditører

Datatilsynet

De Danske Bilimportører

DI - Dansk Industri

DI Transport

Drivkraft Danmark

DTL - Danske Vognmænd

DTL's arbejdsgiverforening

Elbilforeningen FDEL

Energistyrelsen

Erhvervsstyrelsen (OBR)

FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd

FDM (Forenede Danske Motorejere)

Forbrugerombudsmanden

Forbrugerrådet Tænk

ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Landbrug & Fødevarer

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet