

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899

E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

Web: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Sagsnr.: TS2000-00410

26-05-2021

## Høringsnotat

### **Bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer**

Færdselsstyrelsen har den 31. marts 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer i høring hos de i bilag 1 nævnte høringssparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 23. april 2021.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Bilbrancheråd, Dansk Industri og Danske Regioner.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Brintbranchen, De Danske Bilimportører (DBI), Drivkraft Danmark, Everfuel, FDM, ITD og KL.

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. Retvisende brugerinformation**

FDM er grundlæggende tilhængere af god og nyttig forbrugeroplysning, men det er klart, at denne oplysning også skal være korrekt og retvisende, da fejlagtig forbrugeroplysning i bedste fald vil

være ressourcospild, men i værste fald vil være vildledende og kan føre til, at forbrugerne træffer valg på et misvisende grundlag.

FDM bemærker, at i en model, som den foreslåede, er et af de åbenlyse problemer, at diesel i en sammenligning mellem enhedspriser i Danmark vil være det billigste drivmiddel – hvilket ikke er i overensstemmelse med virkeligheden, når alle omkostninger (TCO) medtages, herunder helt oplagt den såkaldte udligningsafgift, der netop skal udligne afgiftsforskellen til benzin ved tankning. En afgift, der i øvrigt er øget markant i forbindelse med den seneste bilafgiftsreform.

FDM ser derfor en hjemmeside med TCO-beregningerne som et helt afgørende vigtigt element i brugerinformationen, og FDM finder, at en synliggørelse af en sådan hjemmeside bør finde sted med en behørig synlig kampagne, ligesom det med fordel kan overvejes, om henvisningen til de reelt korrekte oplysninger på denne hjemmeside bør tydeliggøres mere på de foreslåede skilte og klistermærker.

De Danske Bilimportører kan fuldt ud bakke op om formålet med at give forbrugerne information om priser på tværs af drivmidler med henblik på, at informationen kan indgå i forbrugernes langsigtede valg af bil, herunder om de f.eks. vil skifte en benzindrevet bil ud med en elbil. Det er dog afgørende, at den information, som skal gives, rent faktisk giver forbrugerne et realistisk billede af omkostningerne ved at køre i en elbil sammenlignet med at køre i en tilsvarende benzin- eller dieselbil.

De Danske Bilimportører vil derfor gerne påpege, at brugerinformation på skiltene, jf. direktiv 2014/94/EU og gennemførelsesforordning (EU) 2018/732, skal vise de gennemsnitlige priser pr. 100 km for udvalgte bilsegmenter ved anvendelse af de forskellige drivmidler. Denne sammenligning vil alene tage priserne for selve drivmidlet og ikke andre relevante oplysninger med betydning for de reelle kørselsudgifter for bilerne på tværs af brændstoftyperne. F.eks. udgifter til den grønne ejerafgift, udligningsafgiften for dieselmotorer og andre relevante udgiftsvariable. De Danske Bilimportører er derfor af den opfattelse, at dette kan medføre meget misvisende oplysninger til forbrugerne.

ITD skal indledningsvis understrege, at foreningen anser en tilstrækkelig tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler som en grundlæggende forudsætning for den grønne omstilling af transportbranchen. I den sammenhæng finder ITD de foreslåede bekendtgørelser vedrørende forbedret brugerinformation for fossile brændstoffer og alternative drivmidler brugbare for transportbranchen og de virksomheder, som overvejer at omstille deres lastbilflåde.

ITD finder det dog bekymrende, at den tunge vejgodstransport kun i begrænset omfang kan drage fordel af bekendtgørelsesændringerne, da offentlig tilgængelige tankstationer og ladestanderer til tunge køretøjer er undtaget kravet om opsætning af et permanent prissammenligningsskilt. Det er ITD's klare holdning, at transport- og logistikvirksomheder på samme vis som ejere af lette køretøjer vil få gavn af prissammenligningsskilte på et bredt udsnit af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestanderer, hvor der opkræves betaling som modydelse for brugen af ladestanderen.

ITD er bekendt med, at bekendtgørelserne udspringer af europæisk lovgivning, men samtidig er det ITD's klare opfattelse, at lovforslag 167 ikke sonderer mellem køretøjssegmenter. Det mener ITD bør afspejle sig i bekendtgørelserne, og derfor anmoder ITD Færdselsstyrelsen om at genoverveje de paragraffer, hvor brugerinformation til tunge køretøjer er undtaget kravet.

Brintbranchen opfordrer til, at der tilbydes flere vigtige informationer på prissammenligningsskiltene til kunderne. Reelt set, giver prissammenligningsskiltene ikke et valg for brændstofforbrug i kundernes nuværende køretøj.

Snarere kommer effekten af denne information først, når forbrugeren skal indkøbe sit næste køretøj. Derfor mener Brintbranchen, at der skal vises andre relevante informationer, som f.eks. gennemsnitlig rækkevidde, tankningstid og CO<sub>2</sub>-belastning (som minimum på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk)). Hermed ville forbrugere få et komplet perspektiv på hvilket de kan basere deres fremtidige brændstofs-/køretøjsvalg.

Everfuel bemærker, at prissammenligningsskiltene potentielt lægger op til en skævvridning af informationer omkring køretøjer. Isoleret set fremstår batteribiler formentlig meget attraktiv på den rene råpris/km, men der informeres ikke om øvrige relevante informationer om de forskellige typer af drivmidler og køretøjer. Everfuel mener, at det eksempelvis kunne være oplagt at angive en gennemsnitlig rækkevidde, gennemsnitlig tankningstid, gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-belastning – om ikke andet, så blot som tillægsinfo inde på den informationsside, som QR-koden linker til.

Everfuel bemærker endvidere, at når det påtvinges at informere forbrugere, bør man have det fulde perspektiv med, eller som minimum i hvert fald gøre det tilgængeligt via informationssitet, så forbrugeren kan agere på korrekt oplyst grundlag.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen er enig i, at angivelsen af prissammenligningsskiltene ikke må vildlede eller forvirre forbrugerne, ligesom den konkrete brugerinformation, der præsenteres på prissammenligningsskiltene, ikke bør være misvisende. Færdselsstyrelsen vil dertil fremhæve, at prissammenligningsskiltene, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (herefter AFI-direktivet) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 af 2018 om en fælles metode til sammenligning af enhedspriser for alternative brændstoffer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU, som udgangspunkt kun bør bruges til at evaluere de relative omkostninger ved forskellige drivmidler på markedet og bør ikke anvendes til at evaluere en flerhed af omkostninger ved et samlet bilejerskab.*

*Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at prisen på en bils drivmiddel kun udgør en andel af de samlede omkostninger ved at køre i en bil. For at styrke forbrugerinformationen og den nationale implementering af EU-reglerne i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, har Færdselsstyrelsen derfor stort fokus på at gøre brug af de muligheder, som digitaliseringen frembyder til at understøtte de fysiske prissammenligningsskilte med supplerende brugerinformation om bl.a. totalomkostningsberegninger, afgiftsoplysninger samt brugerinformation om forskellen mellem listepreiser og pumpepreiser.*

*På baggrund af prissammenligningsskiltet og onlineværktøjets komplementære forbrugerinformationer er hensigten med den samlede brugerinformationsordning derved at præsentere forbrugerne for et retvisende billede af prisen på udvalgte drivmidler, samt at give forbrugerne supplerende informationer om andre relevante faktorer, man som forbruger bør tage højde for, når man ønsker at købe en ny bil.*

Færdselsstyrelsen noterer sig, at der i høringssvarene gives udtryk for opbakning til TCO-redskaber, hvorfor Færdselsstyrelsen også arbejder på, at udvikle et interaktivt TCO-værktøj, der på sigt vil blive stillet til rådighed for forbrugerne via den onlineplatform, der skal understøtte de fysiske prissammenligningsskilte.

For så vidt angår inddragelsen af den tunge vejgodstransport i brugerinformationsordningen kan Færdselsstyrelsen oplyse, at tankstationer, der udelukkende anvendes af tunge køretøjer, er undtaget fra kravet om opsætning af et prissammenligningsskilt, da skiltene udelukkende viser gennemsnitslige priser pr. 100 km på tværs af udvalgte drivmidler for udvalgte personbilssegmenter. Dette skyldes, at den beregningsmetode, der ligger til grund for prissammenligningsskiltene ikke gør det muligt at inddrage tunge køretøjer i brugerinformationen, da beregningsmetoden tager udgangspunkt i køretøjernes WLTP-forbrug (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Beregningsmetoden bag prissammenligningsskiltene er reguleret i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 om en fælles metode til sammenligning af enhedspriser for alternative brændstoffer.

Det er derfor Færdselsstyrelsens vurdering, at opsætning af prissammenligningsskilt på offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere, der udelukkende kan anvendes af tunge køretøjer, ikke vil være hensigtsmæssigt, og det er Færdselsstyrelsens vurdering, at et sådant krav vil medføre unødige administrative og økonomiske omkostninger for erhvervet.

Færdselsstyrelsen deler dog opfattelsen af, at en lignende brugerinformationsordning også vil være til gavn for den tunge vejtransport, og styrelsen vil derfor arbejde på at stille lignende prissammenligningsinformationer, der relaterer sig til den tunge transport, til rådighed for transport- og logistikvirksomheder på styrelsens onlineplatform.

Endelig kan Færdselsstyrelsen oplyse, at der på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk) på sigt vil kunne findes informationer om bl.a. tankningstid og drivmidlernes CO<sub>2</sub>-aftryk, så forbrugerne får et så komplet grundlag som muligt, på hvilket de kan basere deres fremtidige drivmiddel- og køretøjsvalg.

## 2. Segmentinddeling

De Danske Bilimportører anfører, at der til de to foreslåede prisoplysninger indgår to af hinanden uafhængige variabler – nemlig A) Prisen på drivmidlerne og B) Det gennemsnitlige forbrug af drivmidler opdelt i 3 hovedgrupper af biler: 1) "Lille"; 2) "Mellem" og 3) "Stor".

De Danske Bilimportører bemærker, at denne foreslåede opdeling er meget "grovkornet", og hver af de tre grupper vil efter alt at dømme komme til at dække over meget store variationer – så store, at de næppe vil bibringe forbrugerne brugbar information om omkostninger ved at køre 100 km i deres aktuelle bil sammenlignet med alternative biler, der kører på et andet drivmiddel.

De Danske Bilimportører bemærker endvidere, at segmentinddeling af personbilerne som regel er betydelig mere differentieret end som så. Det gælder således også den segmentinddeling, som der arbejdes med ved De Danske Bilimportører. Her anvendes følgende hovedsegmenter: A: Mikro B: Lille C: Mellem D: Stor E: Premium, F: Luksus og S: Sport. Denne segmentinddeling modsvarer mere eller mindre den segmentinddeling, man også kan finde andre steder i EU, og De Danske Bilimportørers bilstatistik indeholder desuden en underopdeling.

I forhold til bekendtgørelsesudkastets §§ 11, 12 og 13 om datagrundlaget og offentliggørelse på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk) bemærker De Danske Bilimportører, at der endnu ikke findes de relevante data på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk) om hvilke biler, der skal placeres i de tre segmenter med angivelse af de gennemsnitlige forbrug pr. 100 km. Derfor er ikke muligt at tage nærmere stilling til, hvorvidt de resulterende data rent faktisk vil give nogen mening for konkrete forbrugere.

De Danske Bilimportører gør opmærksom på, at der allerede nu påhviler Færdselsstyrelsen en opgave med at vedligeholde data, og at det på flere punkter kan volde problemer. I denne forbindelse mener organisationen, at udarbejdelsen af de relevante datasæt vil kræve, at der indsamles data på registreringsniveau – dvs. at de skal baseres på de gennemsnitlige forbrugstal, jf. CoC (Certificate of Conformity) for faktisk registrerede biler i Danmark.

De Danske Bilimportører begrundet dette med, at der med indførelsen af WLTP ikke findes variantspecifikke forbrugstal. Alle WLTP-forbrugstal er individuelle og specificeret i CoC for hver enkelt bil, der registreret i DMR. Data skal derfor efter De Danske Bilimportørers opfattelse baseres på forbrugstal for de konkrete biler, der er registreret i DMR og ikke på de forbrugstal, der fremgår af f.eks. de respektive bilmærkers kundeprislistes på internettet. Disse forbrugstal følger de bestemte udstyrsvarianter, der er vist, men vil variere afhængigt af de eventuelle tilvalg, som de enkelte biler leveres med fra fabrikken til konkrete kunder.

De Danske Bilimportører bemærker i den forbindelse, at der her er store forskelle de enkelte bilmærker imellem, idet nogle mærker typisk har mange tilvalg, mens andre typisk konfigurerer deres biler meget individuelt. Derfor vil de forbrugstal, som bilerne registreres med, være mest retvisende.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at den segmentinddeling (lille, mellem, stor), der fremgår af bekendtgørelsesudkastet blot er et illustrationsudkast på sammenligningsskiltene. Segmenteringen i udkastet afspejler således ikke den egentlige segmentinddeling og de konkrete bilsegmenter, der vil blive anvendt i den foreslåede ordning.*

*Segmenteringsmetoden, der vil blive anvendt i den foreslåede ordning, tager afsæt i samme hovedsegmenter, der også anvendes hos De Danske Bilimportører. Færdselsstyrelsens kan endvidere bekræfte, at de data, der vil blive anvendt til at beregne køretøjernes WLTP-forbrugstal baseres på faktisk solgte og registrerede køretøjer i Danmark og dermed køretøjernes individuelle og variantspecifikke WLTP-forbrugstal.*

*For at sikre, at forbrugerne har mulighed for at se, hvilke køretøjer og dertilhørende WLTP-forbrug, der er ligger til grund for beregningerne bag prissammenligningsskiltene, kan Færdselsstyrelsen oplyse, at en komplet liste over køretøjerne vil blive offentliggjort for hvert kalenderår. Listen for 2020 vil efter bekendtgørelsens ikrafttrædelse kunne findes på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk). Endelig vil styrelsen hvert kalenderår, under hensyn til en eventuel europæisk udvikling, evaluere den anvendte segmenteringsmetode og segmenteringsklasser.*

*For en uddybende beskrivelse af segmenteringsmetoden henviser Færdselsstyrelsen til styrelsens vejledning til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v., som offentliggøres på styrelsens hjemmeside efter bekendtgørelsens ikrafttrædelse.*

### 3. Indsamling af prisdata

Drivkraft Danmark anfører, at organisationen tidligere har opfordret til, at der i prissammenligningen tages udgangspunkt i de prisdata, som en række af organisations medlemmer allerede indrapporterer til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Prisdata der efter Drivkraft Danmarks og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering afspejler det generelle prisniveau på benzin og diesel i Danmark, som forbrugerne i den indrapporterede periode har betalt for de pågældende brændstoffer inklusiv de forskellige former for rabatter, lokal priskonkurrence med mere, som der i den givne periode har været.

Drivkraft Danmark er derfor overraskede over, at Færdselsstyrelsen ikke finder, at disse prisdata kan udgøre et fuldt tilstrækkeligt grundlag til at foretage den meget grovmaskede prissammenligning på tværs af forskellige køretøjer og drivmidler, som bekendtgørelsen omfatter. Ikke mindst i lyset af, at prissammenligningen sker på et 3-måneders gennemsnit og gennemsnit af valgte køretøjstypers energi-/brændstofforbrug, der i sagens natur heller aldrig vil afspejle den enkelte bilist konkrete energi-/brændstofforbrug.

Drivkraft Danmark efterspørger en faglig begrundelse for, at disse prisoplysninger, som indrapporteres til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, ikke er tilstrækkelige til at skabe grundlaget for den prissammenligning, der i bekendtgørelsen er lagt op til. Drivkraft Danmark ønsker oplyst, om Færdselsstyrelsen for eksempel har foretaget konkrete beregninger, der viser, at disse prisoplysninger giver et misvisende billede af prisen for at køre 100 km i et givent køretøj, når der også tages højde for usikkerhed og spredning på alle de øvrige parametre, der indgår i beregningen for de valgte køretøjer. Det er Drivkraft Danmarks umiddelbare vurdering, at usikkerheden på disse elementer i en prissammenligning langt overstiger usikkerheden ved at bruge de data, som allerede indberettes til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Drivkraft Danmark bemærker endvidere, at hvis Færdselsstyrelsen fastholder, at selskaberne individuelt skal indrapportere prisoplysninger kvartalsvis, er der behov for præcisering af, hvilke prisoplysninger, der konkret skal indrapporteres og i hvilket format. Drivkraft Danmark har derfor behov for en afklaring af, hvilke priser der konkret efterspørges i § 14, herunder om det er listepriser eller pumpepriser, der skal indberettes.

Derudover bemærker Drivkraft Danmark, at listeprisen ikke afspejler den pris, den enkelte bilist i sidste ende tanker til. Selskaberne oplyser løbende en listepris, der er den pris, de ideelt set ønsker at tage for brændstofferne ude på deres stationer. Den pris har i en årrække typisk været 1,2 kroner højere per liter end den pris, der ses ude på den enkelte station. Listeprisen vil udgøre en maksimalpris i en eventuel prissammenligning og dermed overgå bilistens omkostning til at køre 100 kilometer i et givent køretøj.

Drivkraft Danmark anfører, at pumpeprisen er prisen ude på stationerne og lavere end den listepris, det enkelte selskab optimalt set ønsker at sælge brændstoffet til. Derudover kan der være lokale prissætninger, som yderligere reducerer prisen afhængig af den lokale konkurrence, der kan variere over dagen og henover ugen helt uafhængig af den listepris, et givent selskab har meldt ud. Pumpeprisen vil give et mere retvisende billede af bilistens omkostning, men indeholder ikke diverse rabatordninger, loyalitetskort etc., som alle selskaber efter Drivkraft Danmarks oplysninger benytter. Alle selskaberne har en eller anden form for rabatordning, loyalitetskort eller tilsvarende,

som yderligere reducerer den pris bilisten i sidste ende betaler for brændstoffet. Rabatordningerne udgør typisk mellem 10 og 25 øre per liter brændstof. En matematisk korrekt opgørelse af den faktiske pris, som brændstof i Danmark har kostet i en given periode, vil være et vægtet gennemsnit baseret på aktuel pris på et givent tidspunkt inklusiv konkrete rabatter og den mængde brændstof, der er solgt til den givne pris summet op over hele perioden.

Drivkraft Danmark mener, at uanset hvilken pris, der i sidste ende stilles krav om indsamling af fra Færdselsstyrelsens side, vil prisen aldrig afspejle den faktiske pris, som den enkelte bilist har betalt på et givent tidspunkt, og dermed hvilken omkostning den konkrete bilist vil have til at køre 100 kilometer i sit køretøj.

Drivkraft Danmark bemærker, at Færdselsstyrelsens krav til indberetning alene vil afgøre, hvilken administrative byrder/omkostninger den enkelte virksomhed pålægges til at indsamle og indrapportere priserne. Det virker derfor uproportionelt, at Færdselsstyrelsen indtil nu har fastholdt, at de prisoplysninger som en række selskaber i dag indberetter til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, ikke udgør et fuldt dækkende grundlag for at gennemføre prissammenligningen i henhold til bekendtgørelsens formål.

Brintbranchen anfører, at brint har en betydende rolle i dekarboniseringen af transportsektoren. Der er dog kun få brinttankstationer i Danmark i dag, hvilket betyder, at ingen operatør af offentligt tilgængelige brintstationer når minimumsgrænsen af idriftsættelse af 25 stationer. Dette betyder bl.a., at ingen brinttanksstation i Danmark skal sætte prissammenligningsskilte op eller indsende oplysninger om pris.

Brintbranchen bemærker, at selvom nuværende brintstationer ikke skal sætte prissammenligningsskilte op endnu, vil der være skilte og andet prisinformation på andre tankstationer og på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk). Så længe ingen brinttankstation er forpligtet til at indsende data, vil det være umuligt for Færdselsstyrelsen at beregne en gennemsnitspris. Brintbranchen mener, at det alligevel er vigtigt, at brint synliggøres som alternativt drivmiddel, hvorfor Brintbranchen foreslår, at der findes en løsning for at sikre, at brintprisen også vises på skiltene.

Everfuel bemærker ligeledes, at det ikke fremgår hvordan man som ejer/operator af brinttankstationer i Danmark, som drifter under 25 stationer, skal forholde sig til kravet om indleveringen af data. Everfuel anbefaler derfor, at brinttankstationer omfattes af kravet om dataindleveringen.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen indsamler prisdata fra fire olieselskaber i Danmark. Færdselsstyrelsen har i 2020 været i dialog med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen for at afdække, hvorvidt de prisdata, der på nuværende tidspunkt indberettes til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ville kunne indgå i den foreslåede brugerinformationsordning.*

*På baggrund af denne dialog har Færdselsstyrelsen vurderet, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ikke på daværende tidspunkt indsamlede alle de relevante prisdata, der skal indgå i brugerinformationsordningen. Eksempelvis indsamler Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ikke prisdata på alle de typer af drivmidler, der skal indgå i prissammenligningerne. Endvidere er det styrelsens vurdering, at den nationale implementering af den brugerinformationsordning, der*

*følger af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, ikke bør være afhængig af konkurrencemyndighedernes særskilte konkurrenceretlige regulering.*

*Færdselsstyrelsen bemærker desuden, at styrelsen løbende har været i dialog med relevante brancheorganisationer og erhvervet med henblik på at fastlægge, hvilke prisdata der ville være mest hensigtsmæssige at inddrage i prissammenligningerne i den foreslåede brugerinformationsordning. Det har i den forbindelse været muligt for alle brancheorganisationer samt erhvervet at foreslå en ordning for indberetningen af de relevante prisdata.*

*Færdselsstyrelsen deler opfattelsen af, at den matematisk korrekte opgørelse af den faktiske pris, som brændstoffer i Danmark har kostet i en given periode, bør beregnes som et vægtet gennemsnit baseret på den aktuelle pumpepris på et givent tidspunkt inklusiv konkrete rabatter og den mængde brændstof, der er solgt til den givne pris summet op over hvert kalenderkvartal. Færdselsstyrelsen har derfor tidligere lagt op til, at denne beregningsmetode skulle anvendes i ordningen. På baggrund af styrelsens løbende dialog med relevante brancheforeninger har Færdselsstyrelsen dog konstateret, at en sådan opgørelse af priserne ifølge organisationerne ville medføre betydelige administrative og økonomiske byrder for erhvervet.*

*Ud fra en proportionalitetsbetragtning og dermed også for at minimere de administrative og økonomiske byrder for erhvervet, der følger af brugerinformationsordningen, har det været Færdselsstyrelsens vurdering, at de prisdata for de fossile brændstoffer, der tages udgangspunkt i, bør være selskabernes listepreiser. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at de listepreiser, selskaberne skal indberette en gennemsnitspris ud fra, er prisdata, selskaberne i forvejen indsamler og logger på daglig basis. Det er således styrelsens vurdering, at de administrative og økonomiske byrder forbundet med dataindberetningen vil være begrænset. Såfremt de relevante data allerede forefindes på eksisterende hjemmesider, kan disse data deles med Færdselsstyrelsen via API, så dataindberetningen automatiseres.*

*Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at listepreiserne vil udgøre en maksimalpris, hvorfor dette vil gøres tydeligt for forbrugerne på styrelsens komplementære online platform, der skal supplere de fysiske prissammenligningsskilte, ligesom det også her vil blive oplyst, at priserne er rensset for eventuelle rabatter, man som forbruger kan få ved nogle selskaber. Til sammenligning vil priserne på el ved offentligt tilgængelige ladestandere eksempelvis også skulle opgøres uden eventuelle rabatter, der følger af særlige abonnementsordninger. Priserne, der indgår i gennemsnitsberegningerne, vil således – uanset drivmiddel – være udtryk for et konservativt prisestimat på drivmidlet.*

*For en uddybende beskrivelse af, hvilke prisoplysninger der skal videregives til Færdselsstyrelsen og formatet for indberetning, henviser Færdselsstyrelsen til styrelsens vejledning til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v., som offentliggøres på styrelsens hjemmeside efter bekendtgørelsens ikrafttrædelse.*

*Færdselsstyrelsen har på baggrund af bemærkningerne om brinttankstationer fundet anledning til at præcisere § 14, stk. 4, således at ejere af infrastruktur til transmission af gas og brint er omfattet af bestemmelsen omkring dataindberetning.*



#### 4. Prissammenligningsskiltene placering

De Danske Bilimportører peger overordnet på, at prissammenligningsskiltene, der skal opstilles på tankstationer og ved ladestationer, ikke er det rette sted til at give information til forbrugerne om valg mellem drivmidler og biltyper. Her kræves flere relevante oplysninger, der giver et bedre overblik over de reelle omkostninger ved at eje og køre i forskellige biltyper. Mere udførlige hjemmesider vil være mere egnet, og det kunne evt. ske via en videreudvikling af [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk) eller endnu bedre i EU-regi.

KL bemærker, at der er tale om, at ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladeoperatører skal opsætte skilte med priser osv., og at det således ikke bliver en kommunal udgift. Det er imidlertid kommunerne, der skal finde plads og acceptere skiltene, hvor ladestanderne er opsat på kommunale arealer efter gæsteprincippet. KL noterer, at det med de angivne krav til størrelsen af infoskilte forventes, at der kan findes plads til opsætning på selve standeren.

##### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at det følger af AFI-direktivets og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 og gennemførelsesforordning (EU) 2020/858, at prissammenligningsskiltene skal opsættes på tankstationer, når brændstofpriser angives på en tankstation.*

*Styrelsen er dog enig i, at prissammenligningsskiltene også vil være en brugbar brugerinformation ved køretøjsforhandlere, hvilket køretøjsforhandlerne har mulighed for at iværksætte, således at forbrugerne også her får mulighed for at se disse oplysninger.*

*Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at de permanente prissammenligningsskiltes størrelse bør muliggøre, at de skilte, der skal opsættes på offentligt tilgængelige ladestander, eksempelvis på kommunale arealer, kan opsættes på selve ladestanderen.*

#### 5. Dato for opsætning af prissammenligningsskilte

Drivkraft Danmark bemærker, at det er uklart for organisationen, hvordan datoerne for opsætning af prissammenligningsskilte i § 10, stk. 2, og § 11, stk. 2, skal forstås i forhold til ikrafttrædelsesbestemmelserne i § 17, stk. 2, hvor kravet om opsætning af prisskilte træder i kraft den 10. oktober.

Drivkraft Danmark antager, at de forskellige datoer ikke kolliderer og derfor heller ikke er inkonsistente, således at det er de generelle bestemmelser omkring skiltning i § 4 og § 8, der træder i kraft den 10. oktober, men at det uanset denne dato først er 10 dage efter offentliggørelsen af skiltene på hjemmesiden, at de skal være fysisk placeret på stationer/ladestanderne.

Drivkraft Danmark bemærker, at hvis skiltene først er offentliggjort for eksempel 6. oktober på hjemmesiden, skal skiltene senest være sat op den 16. oktober. Det vil også stemme overens med bestemmelsen i § 14, stk. 1, hvor prisoplysninger skal være indrapporteret senest den 5. i efterfølgende kalendermåned. Prisdata for 3. kvartal (juli, august og september) vil derfor med sikkerhed først være indrapporteret den 5. oktober, dvs. 10 dage efter den 15. oktober, hvilket ligger efter den 10. oktober.

Drivkraft Danmark påpeger, at organisationen umiddelbart vurderer, at det vil være vanskeligt at nå at sætte permanente prisskilte op på 10 dage på de berørte stationer, selv om denne øvelse kun skal gennemføres en gang for alle, og tilsvarende for de udskiftelige skilte på de stationer, det vil berøre. Skiltene vil først kunne trykkes og distribueres ud til de relevante stationer efter, de er offentliggjort på hjemmesiden. Det er Drivkraft Danmarks opfattelse, at denne tidsmæssige udfordring i forhold til fristen på 10 dage vil gøre sig gældende for de udskiftelige prisskilte, hver gang de skal skiftes.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at prissammenligningsskiltene, jf. § 4 og § 8, skal opsættes 10 dage efter styrelsens offentliggørelse af skiltene, uanset hvad denne dato måtte være. Styrelsen kan dertil bemærke, at de konkrete datoer for videregivelse af data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt konkrete datoer for opsætning af prissammenligningsskiltene ikke er EU-retligt fastsat og skal fastsættes på nationalt niveau. Ved fastsættelsen af disse datoer har Færdselsstyrelsen vægtet to forhold:*

- 1. At ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt ladeoperatører skal have et rimeligt tidsrum til at videregive data, trykke/printe prissammenligningsskiltene og opsætte skiltene (nedtage gamle).*
- 2. At der ikke går for lang tid mellem, at priserne opdateres og prissammenligningsskiltene er opsat. Jo længere tid der går, jo mere forældet vil prisinformationerne være, og jo mindre retvisende vil brugerinformationen samlet set være.*

*På baggrund af afvejningen af de to beskrevne forhold har Færdselsstyrelsen vurderet det mest hensigtsmæssigt, at de gennemsnitlige brændstofpriser og drivmiddelpriser for hvert kalenderkvarartal videregives til Færdselsstyrelsen senest den 5. kl. 12 i henholdsvis april, juli, oktober og januar måned. Færdselsstyrelsen behandler efterfølgende de indleverede data efter kl. 12 mellem den 5.-10. i den pågældende måned (april, juli, oktober og januar).*

*Ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt ladeoperatører kan efter kl. 12 den 10. i henholdsvis april, juli, oktober og januar måned tilgå prissammenligningsskiltene med de opdaterede priser på bilviden.dk i pdf-format.*

*Endelig skal ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt ladeoperatører mellem den 10. og 20. i henholdsvis april, juli, oktober og januar måned have trykt og opsat de gældende prissammenligningsskilte.*

*For ejere af den infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, der blot skal opsætte et permanent klistermærke, vil de ovenstående datoer kun være relevante første gang, det permanente prissammenligningsskilt skal opsættes. Data skal dog fortsat indberettes senest den 5. kl. 12 i henholdsvis april, juli, oktober og januar måned.*

*Færdselsstyrelsen bemærker desuden, at de permanente prissammenligningsskilte, der udelukkende viser en QR-kode, principielt kan opsættes af erhvervet, så snart skiltet offentliggøres på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk). Styrelsen forventer, at det permanente prissammenligningsskilt offentliggøres i løbet af juni 2021, og erhvervet vil således i praksis have mere end tre måneder til at opsætte de permanente prissammenligningsskilte.*

## 6. Definition på en tankstander

Drivkraft Danmark anfører, at definitionen på en tankstander, jf. bekendtgørelsesudkastets § 2, nr. 3, kan misforstås, så definitionen i sidste ende betyder, at alle tankstationer skal opsætte udskiftelige prisskilte. Drivkraft Danmark bemærker i den forbindelse, at en tankstander typisk har tre (eller flere produkter), typisk to benzin og én diesel, der kan aftappes fra hver sin slange. Hvert produkt har tilknyttet sin egen pumpe med eget nummer. Det betyder, at det, som i gængs forstand vil være anset for at være én stander, som minimum vil tælle som tre standere med bekendtgørelsens definition. I praksis vil det derfor være meget få stationer, omend nogen, der vil være omfattet af bekendtgørelsens § 4 stk. 2, eller helt fritages fra kravet om opsætning af nogen form for skiltning. Drivkraft Danmark antager, at dette ikke har været intentionen med den pågældende definition. I modsat fald giver det ikke mening, at der med bestemmelserne i § 4 stk. 2, og § 4, stk. 3, lægges op til, at tankstationerne med en eller to standere ikke skal opsætte nogen form for skiltning.

Drivkraft Danmark bemærker derudover, at udtrykket "beholder" også er lidt misvisende i forhold til forståelsen af en stander. Drivkraft Danmark foreslår derfor, at definitionen i § 2, stk. 3, ændres til: "en installation placeret på en tankstation, der er forsynet med en eller flere slanger til aftapning af enhver type drivmiddel".

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen har taget Drivkraft Danmarks forslag til en alternativ definition på en tankstander til efterretning, og styrelsen har efter den offentlige høring ændret definitionen af en tankstander således, at en tankstander, jf. bekendtgørelsens § 2, nr. 3, skal forstås som en "installation placeret på en tankstation, der er forsynet med én eller flere slanger til aftapning af enhver type drivmiddel og som har et tilhørende standernummer".*

*Færdselsstyrelsen bemærker, at der ved et standernummer forstås det nummer, der er angivet på ydersiden af en fysisk tankstander. Antallet af numre på en fysisk stander vil således afspejle antallet af køretøjer, der på samme tid kan tanke ved den fysiske tankstander. Har en fysisk stander på en tankstation eksempelvis ét nummer på hver side, således at to forbrugere på samme tid kan tanke et køretøj på hver side af den fysiske stander, vil der være tale om to tankstandere.*

## 7. Prisen for opladning

Drivkraft Danmark er enige i, at bilisten på forhånd skal oplyses om prisen på opladning, på samme vis som bilisterne i dag meget klart og tydeligt oplyses om prisen på, at tanke en liter benzin/diesel, jf. bestemmelserne i kapitel 6 i Prismærkningsbekendtgørelsen.

Drivkraft Danmark antager, det ikke er en skiltning på linje med den i prismærkningsbekendtgørelsen, der tænkes på i bekendtgørelsens § 7. Det giver efter Drivkraft Danmarks vurdering ikke meget mening med et prisskilt ved for eksempel en "kantstenslader" på størrelse med dem, som prismærkningsbekendtgørelsen stiller krav om på tankstationerne, der i praksis er udmøntet ved de prisskilte, som tankstationerne har opsat ud mod vejen, og som er synlige for bilisterne ved forbikørsel.

Det er derfor Drivkraft Danmarks opfattelse, at der er behov for en præcisering af, hvad der menes med "på klar og tydelig måde" i § 7 i bekendtgørelsen. Den nuværende formulering efterlader usikkerhed og kan give anledning til meget forskellige tolkninger og løsninger, som ikke er til gavn for bilisterne.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at bestemmelsen i § 7 er en videreførelse af allerede gældende regler i bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018 om ændring af bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer.*

*Færdselsstyrelsen kan dertil bemærke, at der er en tæt sammenhæng mellem kravet i bekendtgørelsesudkastets § 6 om, at offentligt tilgængelige ladestander skal give adgang til ad hoc-opladning uden forudgående kontrakt med pågældende elektricitetsleverandør eller operatør, og kravet i § 7 om, at oplysninger om prisen for opladning skal gøres tilgængelig på en klar og tydelig måde. Det skal således være muligt for en kunde, der oplader på ad hoc-basis, at gøre sig bekendt med prisen for opladning.*

*Oplysninger om prisen for opladning kan gøres tilgængelige på flere måder, herunder for eksempel ved at der på klar og tydelig måde henvises til virksomhedens hjemmeside eller app, hvor oplysninger om pris for opladning er tilgængelige.*

## **8. Mærkningsstandarden DS/EN 17186:2019**

De Danske Bilimportører konstaterer, at mærkningsstandarden DS/EN 17186:2019 ikke gennemføres i dansk lovgivning i forbindelse med denne høring. Standarden burde ellers ifølge organisationens oplysninger gælde senest 2 år fra offentliggørelsen på tilsvarende vis, som mærkningsstandarden DS/EN 16942:2016 allerede er gennemført i både bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 og i bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at mærkningsstandarden DS/EN 17186:2019 har virkning fra 20. marts 2021. Færdselsstyrelsen kan oplyse, at der i styrelsen pågår et arbejde for at sikre en implementering af standarden samt at gennemføre relevante ændringer i de gældende bekendtgørelser, der regulerer brugerinformation om alternative drivmidler. Styrelsen forventer, at standarden er implementeret i national ret inden udgangen af 2021.*

## **9. Inddragelse af LNG-tankstationer**

ITD er tilfredse med, at LNG-stationer indgår i de foreslåede bekendtgørelsesændringer, hvilket foreningen bemærkede i et høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler nødvendigheden af at inddrage.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen kan oplyse, at styrelsen og Transportministeriet løbende følger udviklingen inden for alternative drivmidler og løbende vil vurdere gældende og ny lovgivning i forbindelse med alternative drivmidler. Styrelsen kan dog oplyse at inddragelse af LNG alene forholder sig til § 3 om mærkningsbestemmelsen og ikke brugerinformationsordningens bestemmelser.*

#### **10. Øvrige ændringer**

Færdselsstyrelsen har i øvrigt foretaget mindre præciseringer og lovtekniske konsekvensrettelser i udkast til bekendtgørelse, herunder udgår de to bilag til bekendtgørelsen, da det vurderes, at kravene heri bør fremgå direkte af bekendtgørelsen i stedet.

## Bilag 1

3F Fælles Fagligt forbund

ATAX Arbejdsgiverforening for indehavere af taxi-, OST-, limousine- og sygetransport

ATL - Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik

Autobranchen Danmark

Bilbranchen

Bilsynsbranchen

Biogas Danmark

Brintbranchen

Dansk Bilbrancheråd

Dansk Elbil Alliance

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

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 Bæredygtig Trafik

Rådet for Grøn Omstilling

Rådet for Sikker Trafik

Trafikstyrelsen

Trafikselskaberne i Danmark

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet