
Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Johanne Berner Hansen (jbh@dbr.dk)
Titel: sagsnr. 2020-6594 - Udkast til ændring af AFI-loven
Sendt: 05-01-2021 15:11

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen konkrete bemærkninger.

På det overordnede plan skal vi dog anmode om, at det undersøges, om indberetningerne af bilpriser kan automatiseres, således at det kun i særlige tilfældet er nødvendigt at indhente oplysninger direkte fra private aktører, herunder bilimportører.

Derudover skal vi – igen – påpege det komplet uacceptable i, at Færdselsstyrelsen tildes en så markant kompetence, som bliver fuldstændig, når rekursmuligheden fjernes. Det er beskæmmende for retssikkerheden – blandt andet fordi en administrativ rekurs er langt hurtigere og billigere end en retssag, som ellers er alternativet.

Med venlig hilsen



Johanne Berner
Hansen
Juridisk chef, advokat
(L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd

Kirkevej 1-3

2630 Taastrup

Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

For vores privatlivspolitik se [her](#).



[Kommentarer]

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2021-003-5.0
4. januar 2021

Bemærkninger til udkast til ændring af AFI-loven

Trafik og Boligministeriet har sendt udkast til forslag til lov om ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler) i høring den 8. december 2020. Dansk Elbil Alliance (herefter DEA) takker for muligheden for at kommentere på høringsslaget.

Generelt bakker DEA op om hensigten med forslaget, som er at øge prisgennemsigtigheden på markedet for fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Mange forbrugere er stadig ikke tilstrækkeligt opmærksomme på de store besparelser, der kan opnås ved at skifte en fossilbil ud med en elbil.

Konsekvenserne af forslaget for virksomheder der opstiller ladeinfrastruktur vil være, at virksomhederne

- 1) kvartalsvis skal indberette egne priser for opladning til den myndighed, der bemyndiges dertil.
- 2) på alle ladestander skal opsætte et klistermærke, som henviser til en hjemmeside med prisinformation. Hjemmesiden etableres og vedligeholdes af den myndighed, der bemyndiges dertil og viser gennemsnitspriser for alternative drivmidler samt fossile drivmidler.

DEA gør opmærksom på, at beregningen af pris pr. 100 km ikke er ukompliceret. Flere ladestanderoperatører tilbyder flat rate produkter, hvor forbrugeren betaler et fast månedligt beløb, men til gengæld ikke betaler pr. kWh. Det er derfor ikke oplagt, hvordan beregningen af pris pr. 100 km skal foregå.

DEA og de medlemsvirksomheder som tilbyder offentlig opladning af elbiler, arbejder på at forbedre elbilisternes mulighed for at sammenligne tilgængelighed, pris mv. mellem de forskellige udbydere af offentlig opladning. Denne prissammenligning vil ske gennem virksomhedernes apps og derfor henstiller vi til, at de gennemsnitspriser som indsamles af myndighederne gøres let tilgængelige for andre tjenester som f.eks. ladestanderoperatørernes apps.

Samtidig opfordrer DEA til, at det gøres valgfrit for virksomhederne, om virksomhederne vil henvise til myndighedens hjemmeside med klistermærker på ladestanderne eller via virksomhederne.

somhedens app og hjemmeside. Appen bruges til at finde offentlige ladestandere samt til at starte, stoppe og betale direkte for opladningen, og appen er derfor i mange tilfælde et mere relevant sted for forbrugeren at blive oplyst om priser mv. Når først elbilisten står ved en konkret ladestander har forbrugeren truffet sit valg og er formentlig ikke længere interesseret i prisinformation.

Med venlig hilsen
Dansk Elbil Alliance

Søren Jakobsen

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

5. januar 2021

Bemærkninger til Høring over udkast til forslag til lov om ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler) – J. nr. 2020-6594

Dansk Erhverv modtog ovennævnte høring den 8. december 2020.

Dansk Erhverv takker for muligheden for at kommentere på den nævnte høring.

Prisniveauet på drivmidler er et afgørende konkurrenceparameter, når privatpersoner og erhvervsliv skal indkøbe nye køretøjer. Det vil derfor også understøtte konkurrencen på markedet, hvis der skabes gennemsigtighed i priserne for drivmidler, samt omkostningerne ved at erhverve sig et grønt køretøj.

Der findes i dag mange alternativer til traditionel benzin og diesel, men endnu ikke én teknologi, der kan opfylde de forskellige behov, der hersker på tværs af transporterhvervet. Der er derfor brug for en teknologineutral tilgang til udbredelsen og understøttelsen af alternative drivmidler. En opgørelse, og sammenligning af priser for brændstoffer og drivmidler, bør derfor også gælde for alle alternative drivmidler og ikke undlade specifikke teknologier.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at gennemsigtighed i prisniveauet for drivmidler ikke kan stå alene, hvis ambitioner om en grønnere transportsektor skal opnås. Den nuværende skævvridning i afgiftssystemet for brændstoffer, hvor det i højere grad er energieffektivitet fremfor CO₂-udledninger, der bliver beskattet, bør ændres, så grønne drivmidler kan opnå et prisniveau lig de nuværende benzin- og dieselpriiser.

Skal der samtidig skabes et marked for grønne drivmidler, er det afgørende, at Danmark fortsat understøtter forskningen, udviklingen og produktionen af grønne, alternative drivmidler.

Dansk Erhverv tilslutter sig ambitionen om at skabe et mere konkurrencepræget marked for drivmidler. Her understreges vigtigheden i, at det foregår efter fælles europæiske standarder, så der ikke sker en skævvridning i dansk erhvervslivs mulighed for at konkurrere internationalt.

Efter gennemlæsning har vi ikke yderligere at bemærke.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a large, stylized flourish at the end.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef

Transport & Infrastruktur

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: oki@bilimp.dk (oki@bilimp.dk)
Titel: Høringssvar (sagsnr. 2020-6594) - Ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)
E-mailtitel: Høringssvar (sagsnr. 2020-6594) - Ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler) (Id nr.: 713822)
Sendt: 04-01-2021 12:28

Til Transport- og Boligministeriet

Høringssvar (sagsnr. 2020-6594) til:
Høring over udkast til forslag til lov om ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til de foreslåede ændringer til AFI-loven. Det fremgår således, at ændringerne primært har til formål at gennemføre dele af AFI-direktivet (direktiv 2014/94/EU) om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler i dansk lovgivning. Desuden skal ændringerne give transportministeren hjemmel til at fastsætte de nærmere regler vedrørende brugerinformation om alternative drivmidler.

Vi antager således, at de nærmere regler, der skal gennemføre særligt bestemmelserne i AFI-direktivets artikel 7 vil blive gennemført i enten nye bekendtgørelser eller i de bekendtgørelser, der allerede er udstedt på området i form af bl.a. bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer og bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer.

For så vidt angår brugerinformation om fossile brændstoffer er standarden DS/EN 16942:2016 allerede gennemført, mens der endnu ikke er gennemført tilsvarende regler vedrørende opladning af elbiler.

Vi bemærker, at den relevante CEN/CENELEC standard EN 17186:2019 er blevet offentliggjort den 20 marts 2019 og vil være obligatorisk inden for 2 år efter denne dato – dvs. senest pr. 20. marts 2021.

Vi forventer derfor, at EN 17186:2019 skal udmøntes i bekendtgørelse, så snart AFI-loven med de foreslåede ændringer er vedtaget og trådt i kraft.

Vi forventer derfor også, at dette vil ske under hensyn til ovennævnte frist for gennemførelse af EN 17186:2019.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

 **DE DANSKE BILIMPORTØRER**

De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger. Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.



Høringssvar: Udkast til forslag til lov om ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)

Vi takker for modtagelsen af udkast til forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler.

Vi skal indledningsvis bemærke, at der er tale om en bemyndigelseslovgivning til Transportministeren. Lovforslaget giver derfor ingen konkrete anvisninger på hvordan skiltning med mere skal ske ude på den enkelte tankstation. Vores kommentarer og opklarende spørgsmål er derfor baseret på lovbemærkningerne, samt de oplysninger der er fremkommet i løbet af lovprocessen.

Drivkraft Danmark støtter lovforslagets overordnede mål om at sikre retvisende brugerinformation på en let og gennemskuelig måde som væsentlig i forhold til at understøtte forbrugernes fremtidige valg af bil.

Det er dog vores grundlæggende opfattelse, at implementering af lovgivningen ikke vil give et retvisende billede af omkostningerne ved bilejerskabet og dermed understøtte bilistens fremtidige bilvalg.

Dermed skaber skiltningen på tankstationerne og ved ladestanderne mere forvirring end opklaring for forbrugerne. For enhedspriser på drivmidlet udgør kun en mindre del af bilomkostningerne. Derfor vil skiltningen af enhedspriser på tankstationerne i praksis være vildledende – uanset form.

Den i lovforslaget omtalte hjemmeside med TCO-beregninger, hvor alle omkostningerne ved bilejerskabet er medtaget, vil modsat give et retvisende billede og skabe det rigtige grundlag for forbrugerens fremtidige valg af bil. Der er efter vores opfattelse ingen forbindelse mellem en misvisende skiltning på tankstationerne og de korrekte og let gennemskuelige beregninger, som vil fremgå af den omtalte hjemmeside.

Vi er derfor særligt overrasket over, at der i lovforslaget ikke lægges op til at udnytte de muligheder for rene digitale løsninger, som både direktivet, gennemførelsesforordningerne og den vejledning som PSA'en har udarbejdet.

Men det kan i sagens natur ske i forbindelse med den praktiske implementering af lovforslagets bemyndigelser. I den forbindelse bemærker vi særligt, at det af lovbemærkningerne fremgår, at de administrative omkostninger for erhvervet estimeres til 4 mio. kr. om året. Vi kender ikke baggrunden for Transportministeriets opgørelse af de administrative omkostninger til at sætte skilte op på tankstationerne, løbende indrapportere priser med mere. Men det vil efter vores opfattelse være behæftet med betydeligt større omkostninger end de her angivne, hvis den fysiske skiltning skal udbredes til et større antal tankstationer.

Den 5. januar 2021

Ref.
asc@drivkraftdanmark.dk

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
1263 København K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk

Drivkraft Danmark deltager i sagens natur gerne i det fortsatte arbejde med den praktiske implementering af loven og AFI-direktivets bestemmelser. Særligt i forhold til at afdække de administrative omkostninger for vores medlemmer ved dels indsamlingen af enhedspriserne og dels konkretiseringen af sammenligningen af selvsamme priser og ikke mindst i forhold til under hvilke former, om nogen, en eventuel fysisk skiltning skal ske og på hvilke stationer.

Vi har nedenfor nærmere gjort rede for vores kommentarer til lovforslaget og de spørgsmål og problemstillinger det rejser.

Retvisende brugerinformation er essentielt for bilisterne

Drivkraft Danmark anser retvisende brugerinformation som essentielt for bilisternes valg. Vores medlemmer er allerede i dag underlagt en lovgivning om tydelig prisskiltning af brændstof ved vejen, som fremmer gennemsigtigheden og konkurrencen i branchen. Retvisende brugerinformation i forbindelse med valg af bil er endnu vigtigere omend noget mere kompliceret. Først og fremmest skal brugeren afklare, hvilke bilmodeller der opfylder kravene til rummelighed, sikkerhed, rækkevidde, trækkrøge mv. Kørselsmønstret er også afgørende i valget af bilteknologi. Fx skal dieselmotorer typisk køre længere ture ved forholdsvis høj fart før driftstemperaturen i motoren er optimal. Men i de tilfælde, hvor bilisten netop gør det, kan dieselbilen være det rigtige valg både ift. komfort, klimapåvirkning og økonomi.

Når brugeren har afklaret, hvilke bilmodeller der opfylder de praktiske behov, skal brugeren have oplysninger om økonomien for de enkelte bilmodeller. Alle omkostninger ved ejerskabet af bilen bør medtages i en såkaldt Total-Cost-Of-Ownership-beregning. Her skal omkostninger til afskrivninger, forsikringer, finansiering, reparationer, ejerafgifter mv. ud over selve drivmidlet medtages. TCO-beregninger er helt afgørende økonomisk information, når bilisten skal vælge at udskifte sin eksisterende bil. Det gælder især, hvis bilisten skal vælge en helt ny teknologi, hvor bilisten ikke har erfaringer med de forbundne omkostninger. I det tilfælde er det helt afgørende, at brugeren får fuldstændigt retvisende oplysninger, hvis ejerskabet ikke skal medføre ubehagelige overraskelser.

Derfor støtter vi den i lovforslaget omtalte hjemmeside med TCO-beregninger for forskellige bilmodeller. En sådan hjemmeside vil netop give et retvisende billede og skabe det rigtige grundlag for forbrugernes fremtidige valg af bil.

Vi skal understrege, at der efter vores opfattelse ingen forbindelse er mellem en misvisende skiltning på tankstationerne og de korrekte og let gennemskuelige beregninger, som vil fremgå af den omtalte hjemmeside.

Metode for prisindsamlingen

Enhedspriser er pr. definition beregnede priser baseret på omsætningen og den solgte mængde af en vare eller tjeneste. En enhedspris tager derfor højde for alle de rabatter, som brugeren opnår både ved standen samt gennem betalingskort og lignende. Vi har gjort Færdselsstyrelsen opmærksom på, at vores medlemmer allerede i dag løbende indsender disse oplysninger til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Der er derfor ikke behov for yderligere prisindsamling, hvis implementeringen af direktivet omfatter priserne over et helt kvartal. Hvis Færdselsstyrelsen af den ene eller anden grund ikke ønsker at gøre brug af disse

DrivkraftDanmark

enhedspriser, vil vi gøre opmærksom på, at vi på vores hjemmeside har daglige listepriser på brændstof, som kan danne grundlag for en prisberegning. Efter vores oplysninger er den typiske pris, som bilisterne betaler ved pumpen ifølge FDM cirka 1,2 kroner lavere pr. liter end listepriisen, afhængigt af den konkrete priskonkurrence. Heri er ikke indregnet eventuelle rabatter via kortaftaler med mere, som de fleste bilister i dag benytter til at opnå yderligere reduktion i prisen de betaler for brændstoffet.

Vi har derfor svært ved at se behovet for indberetning af yderligere prisoplysninger i denne sammenhæng. De administrative omkostninger for vores medlemmer ses ikke at stå mål med formålet med indsamlingen af disse prisoplysninger. Ikke mindst i forhold til den enorme usikkerhed, som et gennemsnit af priserne over 3 måneder under alle omstændigheder vil udgøre.

Prissammenligning mellem drivmidler alene er problematisk

Ifølge Artikel 7 stk. 3 i AFI direktivet skal enhedspriserne vises, når det er relevant og ikke vildleder eller forvirrer brugeren. Det kan bestemt diskuteres, om det overhovedet er relevant at blive præsenteret for priser på andre drivmidler end de drivmidler, der sælges det pågældende sted. Valg af teknologi sker i købs-situation af selve bilen, og ikke når bilen skal tankes eller oplades. Og valg af bil sker som tidligere omtalt ud fra en samlet vurdering af brugerens behov og budget. For bilisten, der kører en benzinbil ind på en tankstation, er skiltningen af enhedsprisen for tankningen af fx en brintbil som udgangspunkt ikke relevant.

Prissammenligninger mellem drivmidler alene er generelt problematiske. For udgiften til drivmidlet udgør kun ca. en fjerdedel af de samlede bilomkostninger eller total-cost-of-ownership (TCO). Det er specielt problematisk, hvis der er stor forskel på købspriserne mellem teknologier, som fx mellem tilsvarende benzin- og brintbiler. En retvisende prissammenligning mellem teknologier skal derfor tage udgangspunkt i TCO-beregninger. I praksis vil skiltningen derfor være vildledende, uanset om den sker med QR-koder på klistermærker eller egentlig fysisk skiltning, som skal udskiftes hvert kvartal.

Diesel er eksempelvis af hensyn til erhvervslivet, ikke beskattet lige så hårdt som benzin. Derfor vil diesel i en sammenligning mellem enhedspriser i Danmark være det billigste drivmiddel. Dieslbiler er, hvis ikke bilisten kører rigtig mange kilometer om året, dog generelt dyrere end både benzin- og elbiler i en TCO-beregning, fordi de betaler en udligningsafgift som del af den grønne ejerafgift, og fordi de ofte er dyrere i indkøb. Men det vil ikke fremgå at en sammenligning mellem enhedspriserne på drivmidler alene.

Drivkraft Danmark har på den baggrund vanskeligt ved at se, at formålet med skiltningen kan opfyldes, når det er defineret som beskrevet i bemærkningerne til loven.

"Formålet med brugerinformationen, der er fastsat i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, er at øge forbrugerens bevidsthed og gøre brændstofpriserne mere gennemsigtige. Dette er med henblik på bl.a. at påvirke fremtidige indkøbsvalg og bidrage til en diversificering af energikilderne i transportsektoren og til en reduktion af CO₂ og andre forurenende emissioner."

DrivkraftDanmark

Dieselmotorer udleder generelt mindre CO₂ pr. kørt kilometer end benzindrivne motorer, men har omvendt ofte mere lokal udledning i form af NO_x og partikler. Det er derfor meget vanskeligt at reducere både CO₂ og andre forurenende emissioner på samme tid, hvis brugerne med den foreslåede skiltning nudges til at købe dieselmotorer. Beskatningen af dieselmotorer er desuden steget kraftigt de seneste år, fordi skiftende regeringer ikke har anset dieselmotorer som en del af løsningen ift. at dekarbonisere transporten. Fokus har i højere grad været på at elektrificere persontransporten.

Støtte til TCO-beregninger på hjemmeside

For at give brugerne et retvisende billede af omkostningerne ved at eje en bil støtter Drivkraft Danmark derfor ideen med en hjemmeside, hvor Færdselsstyrelsen formidler TCO-beregningerne og andre relevante oplysninger mellem forskellige bil-teknologier. Der blev generelt lagt vægt på digitalisering i både Europakommissionens arbejde og den nedsatte PSA-gruppe. Og det er især relevant i Danmark, som er et af de mest digitaliserede lande i verden.

Det er særligt værd at bemærke, at Europakommissionen på intet tidspunkt har skrevet, at der skal være fysisk skiltning af enhedspriser på tankstationer. I forhold til ikke at forvirre brugeren, overflødiggor en hjemmeside med TCO-beregninger umiddelbart skiltning af teoretiske enhedspriser på drivmidler på tankstationerne.

Det er meget vanskeligt at forestille sig nogen form for fysisk skiltning af enhedspriser på drivmidler alene, der under de i lovbemærkningerne og AFI-direktivet opstillede forudsætninger ikke vildleder og forvirrer brugeren. Det gælder uanset om skiltningen sker med QR-koder på klistermærker eller med fysiske skilte, som skal udskiftes hvert kvartal. Førstnævnte er dog behæftet med færre administrative omkostninger, ligesom det vil være nemmere at opdatere de relevante oplysninger på brugernes egne skærme (smartphones), herunder Færdselsstyrelsens TCO-beregninger.

Om prisen på opladning af elbiler

I Danmark er prisen på opladning af elbiler, modsat resten af Europa, i alt overvejende grad domineret af abonnementer, som indeholder både opladning hjemme og på ladeoperatørens offentlige ladenetværk i én samlet pris.

Vi kan forstå af et svar fra Transportministeren til MF Morten Messerschmidt (Spørgsmål 125 TRU alm. del), at Færdselsstyrelsen planlægger at vise priserne på opladning af elbiler både hjemme og på farten.

"Endvidere kan styrelsen oplyse, at det eksempelvis påtænkes at vise forbrugeren to separate gennemsnitspriser for opladning af elbiler, henholdsvis prisen på hjemmeladestander og prisen på offentligt tilgængelige ladestander, i stedet for én samlet gennemsnitspris, således, at de gennemsnitspriser, forbrugeren præsenteres for på prissammenligningsskiltene er mere gennemskuelige og ikke afspejler en vægтет gennemsnitspris på el, baseret på en antagelse om, hvor meget forbrugeren lader ude og hjemme. Ved at vise forbrugeren to separate gennemsnitspriser for opladning af elbiler, vurderer Færdselsstyrelsen, at forbrugeren vil få et mere retvisende billede af prisen på el som drivmiddel."

DrivkraftDanmark

Vi er usikre på, hvorfor det er behov for denne opdeling, når stort set al opladning sker gennem salg af abonnemeter. En opdeling mellem opladning hjemme og opladning ude vil dermed ikke afspejle forbrugernes reelle omkostninger ved opladning, fordi stort set alle forbrugere anvender begge former for opladning. Prisen på opladning hjemme vil desuden stadig være højere end den tilsvarende dieseldrift, når forbrugeren selv ejer og driver ladeboksen. I det tilfælde skal forbrugeren betale almindelig elafgift og ikke den meget lave processtrømsafgift, som en ladeoperatør skal betale.

Hvilke tankstationer skal skilte enhedspriserne?

Eftersom formålet med implementeringen således ikke kan opfyldes, det er omkostningsfuldt for erhvervslivet samt forvirrer og vildleder forbrugerne, bør implementeringen ske på et absolut minimum. Her er det værd at bemærke af lovbemærkningerne, at medlemsstaterne selv kan bestemme niveauet for skiltning.

"Efter artikel 7, stk. 3, skal skiltning finde sted, når det er relevant. Det er dermed op til den enkelte medlemsstat at fastlægge, hvilke konkrete tankstationer der bør omfattes af kravet om skiltning."

I den forbindelse vil vi henvise til, at PSA-gruppen i deres vejledning med to optioner anbefalede, hvilke tankstationer som kunne være omfattet af krav om skiltning. Ifølge deres anbefalinger behøver kravet kun omfatte godt 10 pct. af de bemandede tankstationerne i det enkelte medlemsland, uanset om option I eller II vælges.

Option I:

At least the following manned filling stations should display the FPC prices (€/100km):

[1] represent at least the 10% of the manned filling stations in the MS. Selection criteria are defined at MS level,

[2] giving priority to filling stations which provide at least three different fuel types out of which at least one alternative fuel type mentioned in Art. 2 of the AFID and it is measured by the WLTP protocol. In this line, the highly blended biofuels, the synthetic and the paraffinic fuels are not considered for the filling station selection and are not displayed due to lack of WLTP data.

Option II:

The application of the AFID should exempt unmanned filling stations and filling stations that have less than A* multi-product fuel dispensers (MPD) from display obligations due to the implementation costs and the requirement to update the displays frequently. All remaining stations should display the FPC prices (€/100km)

The number A* is determined at MS level. It is recommended to select the average number of MPD at MS level. In any case, the number of filling stations that follow Art 7.3 should not be less than 10% of the filling stations in the MS."

Vi er derfor meget overraskede over, at der i lovbemærkningerne lægges op til at hovedparten af tankstationerne vil blive omfattet af kravet om skiltning. Det virker som en unødigt overimplementering af direktivet.

"Det forventes, at hovedparten af dansk infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler til vejtransport vil blive omfattet af

DrivkraftDanmark

forpligtelserne, herunder enhver tankstation som defineret i den foreslåede § 1, nr. 3.”

Det gælder ikke mindst i lyset af, at EU-Kommissionen i direktivet og de efterfølgende gennemførelsesforordninger netop ikke slår fast, at der skal ske fysisk skiltning (fra 2020/858).

“Therefore, the display of a link to a website with more complete or additional information may be used as a complementary means to the display of fuels unit price comparison at fuel stations. It should not replace the display at the fuel station.”

Der er sprogligt forskel på ”should” og ”shall” – også på engelsk.

Drivkraft Danmark kan dog forstå af lovbemærkningerne, at Transportministeriet lægger op til at sondre mellem størrelsen på tankstationer. Mindre tankstationer med to eller færre standere skal ikke skilte med enhedspriserne, mens det er tilfældet for større tankstationer.

”For at undgå at pålægge mindre virksomheder unødige økonomiske og administrative byrder er det dog Transport- og Boligministeriets opfattelse, at mindre offentligt tilgængelige tankstationer og offentligt tilgængelige ladestandere med få standere på samme adresse ikke skal pålægges krav om skiltning.”

”Det forventes, at tankstationer og offentligt tilgængelige ladestandere, der har to eller færre standere på samme adresse, fritages fra kravet om fysisk skiltning.”

Der vil umiddelbart være tale om meget få tankstationer, hvis nogen overhovedet, som kan fritages ud fra dette kriterie. En fritagelse fra skiltning er dog i sidste ende op til medlemsstaterne, som beskrevet ovenfor.

Hvordan skal enhedspriserne skiltes?

Vi er desuden usikre på, hvordan skiltningen konkret skal være på den enkelte tankstation. For vi kan ud fra lovbemærkningerne forstå, at en del af tankstationerne kan nøjes med at opsætte et permanent klistermærke for at opfylde kravet om skiltning.

”For at understøtte en proportionel forbrugerinformationsordning og begrænse de administrative byrder, der pålægges de virksomheder, der omfattes af ordningen, er det hensigten, at prissammenligningsskiltet ikke skal være så omfattende for de offentligt tilgængelige ladestandere samt for nogle af de offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af ordningen. Det forventes således, at kravet om skiltning kan opfyldes for samtlige offentligt tilgængelige ladestandere og for en andel af de offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af ordningen, ved at opsætte et permanent klistermærke, der henviser til en digital AFI-onlineplatform. Det permanente klistermærke skal således ikke nedtages og opdateres med et nyt hvert kalenderkvartal. Det forventes, at det er de mindste, målt på antal standere, af de offentligt

tilgængelige tankstationer, der er omfattet af ordningen, som kan nøjes med at opsætte det permanente klistermærke.”

Vi efterspørger derfor en klar definition af hvilke tankstationer, som er fritaget fra skiltning, hvilke der skal sætte et klistermærke op, og hvilke der skal have et egentligt prissammenligningsskilt. At der i lovbemærkningerne ikke tages stilling til dette helt afgørende punkt, er meget bekymrende.

”Det er hensigten, at der på bekendtgørelsesniveau vil blive fastsat kriterier til brug for udvælgelse af de konkrete tankstationer og ladestandere, der omfattes af ordningen. Ligeledes er det hensigten, at det på bekendtgørelsesniveau fastsættes, hvorvidt den type af prissammenligningsskilt, der skal vises, er et permanent klistermærke med henvisning til AFI-onlineplatformen eller det egentlige prissammenligningsskilt, der skal opdateres hvert kalenderkvartal.”

At der samtidig gives metodefrihed i formidlingen af prissammenligningsskiltet, gør heller ikke øvelsen nemmere for vores medlemmer.

”Ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler beslutter, hvilket fysisk format de ønsker at offentliggøre de beregnede FPC-priser i, men prissammenligningsskiltet skal som minimum være i A4-størrelse. Det påtænkes at give metodefrihed med hensyn til det fysiske format for offentliggørelse. Det fysiske skilt kan således bl.a. være en plakat, et klistermærke eller vises på en digital skærm.”

Administrative omkostninger

I lovbemærkningerne opgør Transportministeriet de administrative omkostninger til 4 mio. kr. Vi er nysgerrige på, hvordan dette beløb er fremkommet. Det er vores vurdering, at implementeringen nemt kan løbe op i et langt større beløb. Omkostningerne kan dog være mindre, hvis definitionen af mindre tankstationer omfatter størstedelen af tankstationer i Danmark. Det virker dog ikke til at være tilfældet, jf. lovbemærkningerne. Men det er fortsat meget uklart.

Vi efterlyser derfor en klar metodebeskrivelse, hvis en tankstation skal skilte med kvartalsvise priser. Ellers er der en risiko for, at de administrative omkostninger ikke kan holdes på så lavt et niveau, som beskrevet i lovbemærkningerne.

Vi er generelt også overrasket over, at der i lovbemærkningerne slet ikke er medtaget PSA-gruppens anbefalinger om fx, at kun minimum 10 pct. af de bemandede tankstationer skal være omfattet af kravet om skiltning. En sontring som omfatter et større antal tankstationer kan derfor tolkes som en unødvendig overimplementering fra dansk side. En overimplementering som umiddelbart hverken bidrager med relevant information ift. formålet, og som både forvirrer og vildleder brugeren.



Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til trm@trm.dk og lnr@trm.dk

05-01-2021

Dir. tf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S20-7445

Ref: DBL/

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Grundlæggende er FDM tilhængere af god og nyttig forbrugeroplysning, men det er klart, at denne oplysning også skal være korrekt og retvisende. Fejlagtig forbrugeroplysning vil i bedste fald være ressourcespild, men i værste fald vildledende og kan føre til at forbrugerne træffer valg på et misvisende grundlag.

I forbindelse med implementeringen af AFI-direktivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014) er der en række risici for, at forbrugerne gives fejlagtig og misvisende oplysninger, der vil være kontraproduktive i forhold til den grønne omstilling og den grundlæggende intention med reglerne.

Det følger af Artikel 7 stk. 3 i ovennævnte direktiv, at enhedspriserne skal vises, når det er relevant og ikke vildleder eller forvirrer brugeren. Pr. definition er enhedspriser beregnede priser, og afspejler derfor sjældent virkeligheden, som den ser ud i nuet. I tillæg til dette er der i Danmark to væsentligt forhold, der gør prissammenligningen på drivmidler ekstra problematisk. I Danmark er prisen på opladning af elbiler domineret af flat-rate abonnemeter, som til en fast månedlig pris giver ret til opladning såvel hjemme som på ladeoperatørens offentlige ladenetværk. Det gør det meget vanskeligt at sammenligne med en brugbar pris for el. I tillæg hertil beskattes dieselolie til brug i private biler med en væsentlig lavere afgift ved standeren end benzin. Derfor vil diesel i en sammenligning mellem enhedspriser i Danmark være det billigste drivmiddel. Men afgiften på selve dieselolien viser ikke det fulde billede, idet dieselmotorer til gengæld betaler et tillæg til den halvårige ejerafgift – den såkaldte udligningsafgift som netop skal udligne den lavere afgift i forhold til benzin ved tankning. Dette vil ikke fremgå ved en sammenligning mellem enhedspriserne på drivmidler alene, og en sådan vil derfor vise et forkert og vildledende billede for forbrugerne. Dertil kan det diskuteres, om det overhovedet er relevant at blive præsenteret for priser på andre drivmidler end de drivmidler, der sælges det pågældende

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

sted. Valget af ny bil og dermed ny teknologi sker næppe ofte i forbindelse med tankning eller opladning af bilen, men på andre tidspunkter, hvor man i ro og mag kan afsøge markedet.

At sammenligne enhedspriser på tværs af drivmidler er utvivlsomt også problematisk. Udgiften til drivmidlet udgør kun ca. en fjerdedel af de samlede bilomkostninger eller total-cost-of-ownership (TCO) og for elektriske biler ofte endnu mindre. Det er specielt problematisk, når der er stor forskel på købspriserne mellem teknologier, som fx mellem tilsvarende benzin- og elektriske biler. En korrekt og retvisende prissammenligning på tværs af teknologier må derfor nødvendigvis tage udgangspunkt i TCO-beregninger. FDM støtter ideen om en uvildig hjemmeside, hvor Færdselsstyrelsen formidler TCO-beregningerne og andre relevante oplysninger mellem tilsvarende teknologier. Der blev generelt lagt vægt på digitalisering i både Europakommissionens arbejde og den tilhørende PSA-gruppe. Og det er især relevant i Danmark, som er et af de mest digitaliserede lande i verden. En hjemmeside med TCO-beregninger ser FDM som et helt afgørende vigtigt element i brugerinformationen og vi finder at synliggørelsen af en sådan bør ske via en tydelig kampagne,

Det er vanskeligt at forestille sig nogen form for fysisk skiltning af enhedspriser, som ikke vildleder og forvirrer brugeren. Det gælder uanset om skiltningen sker med QR-koder på klistermærker eller med fysiske skilte, som skal udskiftes hvert kvartal.

Når diesel er billigere end benzin og el som drivmiddel, har FDM vanskeligt ved at se, at formålet med skiltningen kan opfyldes, når det er defineret som beskrevet i bemærkningerne til loven:

”Formålet med brugerinformationen, der er fastsat i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, er at øge forbrugerens bevidsthed og gøre brændstofpriserne mere gennemsigtige. Dette er med henblik på bl.a. at påvirke fremtidige indkøbsvalg og bidrage til en diversificering af energikilderne i transportsektoren og til en reduktion af CO₂ og andre forurenende emissioner.”

Som bekendt udleder dieselmotorer generelt mindre CO₂ pr. kørt kilometer end benzinmotorer, men navnlig de lidt ældre dieselmotorer har ofte flere lokale emissioner i form af kvælstof og sodpartikler. Det er derfor meget vanskeligt at reducere både CO₂ og andre forurenende emissioner på samme tid, hvis brugerne nudges til at fortsætte med at køre i dieselmotorer.

Eftersom formålet med implementeringen således ikke kan opfyldes, at der er stor risiko for vildledning af forbrugerne og at de for erhvervet øgede omkostninger vil blive overvæltet på forbrugerne, mener FDM, at implementeringen af direktivets artikel 7 bør ske på et absolut minimum og at der bør sættes på en supplerende web-løsning hvor forbrugerne kan få overblik over de forskellige biltyper reelle TCO.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Bemærkningerne er sendt til lnr@trm.dk og trm@trm.dk

Sags-ID: -

Sagsbehandler: LK

Deres ref.: 2020-6594

Dato: 05-01-2021

Høring over udkast til forslag til ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler (brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)
ITD kvitterer for det fremsendte udkast til forslag til ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler, som foreningen har følgende bemærkninger til.

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917

ITD hilser AFI-direktivets præambel (51) om enkel og let sammenligning af information om prisen på forskellige brændstoffer velkommen, da det giver forbrugerne bedre mulighed for at evaluere de relative omkostninger ved bestemte drivmidler på markedet. Det er især nyttigt såfremt, at det bliver muligt at sammenligne med eksempelvis el-priser og hertil knyttede abonnemeter, da det for virksomhederne kan være problematisk at orientere sig i det marked.

ITD er bekendt med, at der i udkastet henvises til en "tankstation", hvor LNG jævnfør direktivets §2 er undtaget¹. Alligevel vækker det undren, at lovudkastet ikke inkluderer LNG, særligt taget i betragtning af at den flydende gas i stigende omfang anvendes til den tunge vejtransport i andre europæiske medlemslande, herunder vores nabolande. Vigtigheden af at brugerinformationen omfatter blandt andet LNG understreges yderligere af omfanget af informationens tilgængelighed, som ikke udelukkende begrænser sig til tankstationer og ladestandere, men motorkøretøjsmanualer, i motorkøretøjer og hos motorkøretøjsforhandlere på medlemslandenes område.

For så vidt angår beregningsmodellen fremgår det af bemærkningerne til lovudkastet, at den første faktor vedrører køretøjsforbrug og baseres på køretøjets brændstofforbrug (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) med afsæt i de forskellige typer fossile brændstoffer og alternative drivmidler, der findes på det danske marked. ITD kan ikke ud fra det fremsendte materiale vurdere, hvorvidt en lignende fælles international metode for de tunge køretøjer anvendes som grundlag for beregningerne, hvilket naturligvis er foreningens forhåbning.

Derudover er ITD tilfreds med, at det er en fælles europæisk metode, der er grundlag for sammenligningen af enhedspriser for alternative drivmidler. Samtidigt finder foreningen det beklageligt, at det ikke fremgår af AFI-direktivet, hvilken segmenteringsmetode der bør anvendes, hvorfor det således er op til de enkelte

¹ LNG indgår under LNG-stationer



medlemslande at fastsætte en hensigtsmæssig metode. I værste tilfælde kan det betyde en fragmentering på tværs af EU, og derved vanskeliggøre sammenligningsgrundlaget. ITD forventer dog, at Færdselsstyrelsen varetager den forventelige segmenteringsopgave med et europæisk udsyn in mente.

Et køretøjs drivmiddel udgør en væsentlig andel af de samlede omkostninger. Der er dog som fremført i ministerens bevarelse af spørgsmål 125 den 15. december 2020 også andre faktorer, som har indflydelse på valg af drivmiddel. Her kan ITD blandt andet nævne anskaffelsesomkostninger, serviceintervaller, reparationsudgifter, vejafgifter, eftersalgsmarkedet, forsyningssikkerhed etc. Det er ITD's forhåbning, at efterspørgslen efter grønne alternative til diesel stiger som følge af ambitionen om at reducere CO2-udledningen fra transportsektoren. Set i det lys anbefaler ITD, at brugerinformationen ligeledes indeholder en CO2-opgørelse for de enkelte drivmidler (Well-To-Wheel).

Endeligt vil ITD gerne gøre opmærksom på, at virksomheder i dag kan hente oplysninger om liste- og pumpepris på eksempelvis olieselskabernes hjemmeside. Det er ITD's opfattelse, at transport- og logistikvirksomhederne i vid udstrækning anvender disse oplysninger, hvorfor tilsvarende lettilgængelige og gennemsigtige prisoversigter bør pålægges forhandlere af alternative drivmidler at stille til rådighed.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lasse Raunholt Kristoffersen', is positioned above the typed name.

Lasse Raunholt Kristoffersen
Politisk chefkonsulent

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: Jørgen Bomberg | Dansk Bilforhandler Union (jb@dbfu.dk)
Titel: Høringssvar til sagsnr. 2020-6594 - Ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)
Sendt: 17-12-2020 10:17

Dansk Bilforhandler Union DBFU har ingen kommentarer til høring vedr. ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)(Id nr. 713822)

Med venlig hilsen
Jørgen Bomberg
Direktør



Dansk Bilforhandler Union



Fulbyvej 15
4180 Sorø
Tlf. +45 77 77 40 00
Mobil + 45 22 15 12 33
Mail: jb@dbfu.dk
www.dbfu.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: 19kontor@rigsrevisionen.dk (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Høring - 2020/6594 - Udkast til ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler Id nr.: 713822)
Sendt: 18-12-2020 08:21

Transport- og Boligministeriet har den 8. december 2020 sendt udkast til forslag om ændring af AFI-loven i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Direktionssekretariatet

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Fra: TRM Lise Nørr <lnr@trm.dk>

Sendt: 8. december 2020 13:22

Til: Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; biogas@biogas.dk; info@brintbranchen.dk; Danmarks Motor Union <dmu@dmusport.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; dst@dst.dk; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; info@danskeenergi.dk; info@energinet.dk; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; hoering@di.dk; Jurateamet@danskeenergi.dk; parkering@aarhus.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; db@db-dk.dk; 'info@drivkraftdanmark.dk' <info@drivkraftdanmark.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; info@energinet.dk; 1 - FSTS Forsyningstilsynet <post@forsyningstilsynet.dk>; Christian Poder <info@erfagruppen-bilsyn.dk>; sekretariatet@fdel.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; hmn@naturgas.dk; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; ramboll@ramboll.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Høring <hoering@seas-nve.dk>; mail@sld.nu; tl@tl.dk; info@teknologisk.dk; trf@trf.dk; info@orsted.dk

Emne: Høring - Udkast til ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler) (Id nr.: 713822)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transport- og Boligministeriet over udkast til forslag til ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler).

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64663>

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transport- og Boligministeriet senest den 5. januar 2021 på trm@trm.dk med kopi til lnr@trm.dk med angivelse af sagsnummer 2020-6594.

Med venlig hilsen

Lise Nørr
Fuldmægtig

Transport- og Boligministeriet
Ministry of Transport and Housing
Klima- og Byggekantoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

lnr@trm.dk
Tlf.: 29 25 78 85
www.trm.dk

Til: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Cc: Maria Damm-Hansen (mdh@tl.dk)
Fra: brb@tl.dk (brb@tl.dk)
Titel: VS: Høring - Udkast til ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)
E-mailtitel: VS: Høring - Udkast til ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler) (Id nr.: 713822)
Sendt: 08-12-2020 14:20
Bilag: Høringsbrev.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til forslag til ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler.pdf;

Intet at bemærke.

Venlig hilsen

Byrial Rastad Bjørst

Faglig sekretær, advokat (L)

T: 33 43 65 95 M: 20 66 82 83 - brb@tl.dk

Teknisk Landsforbund

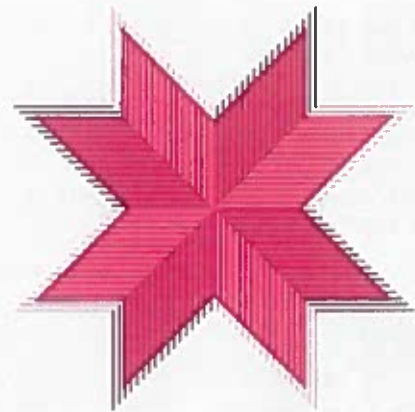
Faglig Afdeling

Nørre Voldgade 12 - 1358 København K

T: 33 43 65 00 - tl.dk



TEKNISK LANDSFORBUND
ØNSKER EN GLÆDELIG JUL
OG ET GODT NYTÅR



Fra: #Faglig (Afd. postkasse)

Sendt: 8. december 2020 13:46

Til: Byrial Rastad Bjørst <brb@tl.dk>

Emne: VS: Høring - Udkast til ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler) (Id nr.: 713822)

Venlig hilsen

Jane Tavlo Nielsen

Faglig sagsbehandler

T: 33 43 65 64 - jtn@tl.dk

Teknisk Landsforbund

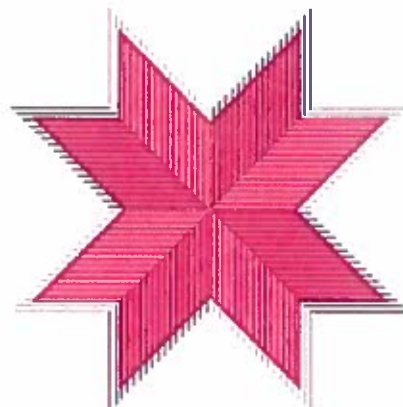
Faglig Afdeling

Nørre Voldgade 12 - 1358 København K

T: 33 43 65 00 - tl.dk



TEKNISK LANDSFORBUND
ØNSKER EN GLÆDELIG JUL
OG ET GODT NYTÅR



Fra: Teknisk Landsforbund <teknisk.landsforbund@tl.dk>

Sendt: 8. december 2020 13:44

Til: #Faglig (Afd. postkasse) <tfaglig@tl.dk>

Emne: VS: Høring - Udkast til ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler) (Id nr.: 713822)

Venlig hilsen

Gitte Hovgaard

Servicemedarbejder

T: 33 43 66 70 - gho@tl.dk

Teknisk Landsforbund

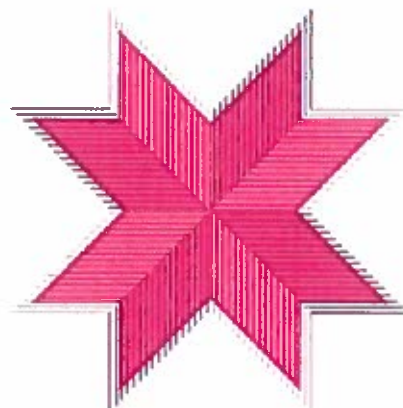
Intern Service

Nørre Voldgade 12 - 1358 København K

T: 33 43 65 00 - tl.dk



TEKNISK LANDSFORBUND
ØNSKER EN GLÆDELIG JUL
OG ET GODT NYTÅR



Fra: TRM Lise Nørr <lnr@trm.dk>

Sendt: 8. december 2020 13:22

Til: Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; biogas@biogas.dk; info@brintbranchen.dk; Danmarks Motor Union <dmu@dmsport.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; dst@dst.dk; Dansk bilbrancheråd <info@db.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; info@danskeenergi.dk; info@energinet.dk; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; hoering@di.dk; Jurateamet@danskeenergi.dk; parkering@aarhus.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; db@db-dk.dk; 'info@drivkraftdanmark.dk' <info@drivkraftdanmark.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; info@energinet.dk; 1 - FSTS Forsyningstilsynet <post@forsyningstilsynet.dk>; Christian Pøder <info@erfagruppen-bilsyn.dk>; sekretariatet@fdel.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; hmn@naturgas.dk; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; ramboll@ramboll.dk; info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik

<info@sikkertrafik.dk>; Høring <hoering@seas-nve.dk>; mail@sld.nu; Teknisk Landsforbund
<teknisk.landsforbund@tl.dk>; info@teknologisk.dk; trf@trf.dk; info@orsted.dk

Emne: Høring - Udkast til ændring af AFI-loven (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)
(Id nr.: 713822)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transport- og Boligministeriet over udkast til forslag til ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler).

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64663>

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transport- og Boligministeriet senest den 5. januar 2021 på trm@trm.dk med kopi til lnr@trm.dk med angivelse af sagsnummer 2020-6594.

Med venlig hilsen

Lise Nørr
Fuldmægtig

Transport- og Boligministeriet
Ministry of Transport and Housing
Klima- og Byggekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

lnr@trm.dk
Tlf.: 29 25 78 85
www.trm.dk

