

HØRINGSNOTAT

Dato 24. februar 2021
J. nr. 2020-6594

Notat om hørings svar til udkast til forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)

Transportministeriet hørte den 8. december 2020 en række myndigheder og organisationer over udkast til forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler (Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler). Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 5. januar 2021.

- Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Bilbrancheråd, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, De Danske Bilimportører, Drivkraft Danmark, Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsen, FDM og ITD.

- Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Bilforhandler Union, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Rigsrevisionen og Teknisk Landsforbund.

- Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget:

AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), Bilbranchen, Biogas Danmark, Brintbranchen, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Statistik, Dansk Energinet, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri (DI), Dansk Ledningsejerforum, Dansk Parkeringsforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vejforening, Datatilsynet, DI Transport, DPT, DTU Transport, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, ERFAGruppen-bilsyn, FDEL, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, HMN Naturgas I/S, Justitsministeriet, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Landdistrikternes Fællesråd, Miljøministeriet, NOAH-Trafik, Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet



for Sikker Trafik, SEAS NVE, Sikkerhedsstyrelsen, SLD, Teknologisk Institut, Trafikforbundet og Ørsted A/S.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings svar til udkastet til lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører udkastet til lovforslag, indgår ikke i høringsnotatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til hørings svarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg. De fremsendte hørings svar fra ikke-ministerielle parter kan desuden findes på høringsportalen.

1. Retvisende brugerinformation

Dansk Elbil Alliance bakker generelt 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.

Dansk Elbil Alliance gør opmærksom på, at beregningen af pris for opladning 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.

Drivkraft Danmark støtter lovforslagets overordnede mål om at sikre retvisende brugerinformation på en let og gennemskuelig måde som væsentlig for at understøtte forbrugernes fremtidige valg af bil. Det er dog Drivkraft Danmarks 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.

Drivkraft Danmark skriver, at alle omkostninger ved ejerskabet af bilen bør medtages i en såkaldt Total-Cost-Of-Ownership-beregning (TCO). 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. Derfor støtter Drivkraft Danmark 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 forbrugerens fremtidige valg af bil. Drivkraft Danmark understreger, at der efter organisationens opfattelse ingen forbindelse er mellem en misvisende skiltning på tankstationerne og de korrekte og let gennemskuelige beregninger, som vil fremgå af den omtalte hjemmeside.

Drivkraft Danmark bemærker, at prissammenligninger mellem drivmidler alene generelt er problematiske, idet udgiften til drivmidlet kun udgør 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.

Drivkraft Danmark påpeger endvidere, at diesel af hensyn til erhvervslivet ikke er beskattet lige så hårdt som benzin. Derfor vil diesel i en sammenligning mellem enhedspriser i Danmark være det billigste drivmiddel. Diesebiler er, hvis ikke bilisten kører rigtig mange kilometer om året, dog generelt dyrere end både benzin- og elbiler i en TCO-beregning på grund af udligningsafgift, og fordi de ofte er dyrere i indkøb. Drivkraft Danmark har på den baggrund vanskeligt ved at se, at formålet med skiltningen kan opfyldes.

Drivkraft Danmark skriver, at prisen på opladning af elbiler i Danmark modsat resten af Europa i alt overvejende grad er domineret af abonnementer, som indeholder både opladning hjemme og på ladeoperatørens offentlige ladenetværk i én samlet pris. Organisationen har forstået, at Færdselsstyrelsen planlægger at vise priserne på opladning af elbiler både hjemme og på farten. Organisationen er dog usikker på, hvorfor der er behov for denne opdeling, når stort set al opladning sker gennem salg af abonnementer. En opdeling mellem opladning hjemme og opladning ude vil dermed ikke afspejle forbrugerens 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 dieseludgift, 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.

FDM skriver, at foreningen grundlæggende er tilhængere af god og nyttig forbrugeroplysning, men at det er klart, at denne oplysning også skal være korrekt og retvisende. I forbindelse med implementeringen af AFI-direktivet er der en række risici for, at forbrugerne gives fejlagtige og misvisende oplysninger, der vil være kontraproduktive for den grønne omstilling og den grundlæggende intention med reglerne.



FDM bemærker, at det følger af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, 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. Endvidere bemærker FDM, at prisen på opladning af elbiler i Danmark er 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 standen end benzin. Derfor vil diesel i en sammenligning mellem enhedspriser i Danmark være det billigste drivmiddel. Ved en sammenligning mellem enhedspriserne på drivmidler vil det dog ikke fremgå, at dieslbiler betaler et tillæg til den årlige ejeravgift (den såkaldte udligningsafgift), som netop skal udligne den lavere afgift i forhold til benzin ved tankning, og en sådan sammenligning vil derfor vise et forkert og vildledende billede for forbrugerne.

Efter FDM's opfattelse er sammenligningen af enhedspriser på tværs af drivmidler 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 f.eks. mellem tilsvarende benzin- og elektriske biler. En korrekt og retvisende prissammenligning på tværs af teknologier skal derfor tage udgangspunkt i TCO-beregninger.

FDM støtter ideen om en uvildig hjemmeside, hvor Færdselsstyrelsen formidler TCO-beregningerne og andre relevante oplysninger mellem tilsvarende teknologier.

ITD bemærker, at et køretøjs drivmiddel udgør en væsentlig andel af de samlede omkostninger. Der er dog også andre faktorer, som har indflydelse på valg af drivmiddel, f.eks. anskaffelsesomkostninger, serviceintervaller, reparationsudgifter, vejafgifter, eftersalgsmarkedet, forsyningssikkerhed etc. Det er ITD's forhåbning, at efterspørgslen efter grønne alternativer 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).

Transportministeriet 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.



Transportministeriet kan dertil bemærke, at metoden til sammenligning af priserne på forskellige brændstoffer støttes af forbrugerne ifølge den forbrugerundersøgelse om sammenligning af brændstofpriser, der i 2017 blev gennemført af Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), i forbindelse med udarbejdelsen af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732.

I overensstemmelse med AFI-direktivets præambel (51) bør prissammenligningsskiltene endvidere som udgangspunkt kun 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.

Transportministeriet er dog 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 forbrugerinformation og den nationale implementering af EU-reglerne i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, har Transportministeriet 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 varians og spredning mellem bl.a. listepreiser og pumpepriser på den benzin og diesel, der udbydes af forskellige selskaber på det danske marked.

På baggrund af prissammenligningsskiltet og onlineværktøjets komplementære forbrugerinformationer er ambitionen med de foreslåede bestemmelser således at stille fyldestgørende information til rådighed for forbrugeren. Hensigten med den samlede brugerinformationsordning er derved at præsentere forbrugerne for et retvisende billede af prisen på udvalgte drivmidler, samt at forbrugerne gives supplerende informationer om andre relevante faktorer, man som forbruger bør tage højde for, når man køber en ny bil.

Transportministeriet vurderer på denne baggrund, at brugerinformationsordningen kan være med til at fremme bæredygtige indkøbsvalg på vejtransportområdet og øge forbrugernes kendskab til og brug af alternative drivmidler.

Som det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, fastsætter Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 af 17. maj 2018 en fælles metode til sammenligning af enhedspriserne for alternative brændstoffer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU.



Det fremgår af gennemførelsesforordningens præambel (7), at for, at metoden er brugbar til hver en tid, bør den brændstofpris, der tages i betragtning, være gennemsnitsprisen for det relevante brændstof pr. konventionel enhed over højst det sidste kalenderkvartal forud for tidspunktet for beregning.

Transportministeriet er således enig i, at enhedspriserne kan betragtes som beregnede priser, da de i praksis vil være udtrykt som en gennemsnitspris og dermed ikke være udtryk for en pris på et givet brændstof i realtid. Omvendt vil de enhedspriser, der indgår i gennemsnitsberegningen, dog være udtryk for markedsprisen pr. enhed i realtid for et givet brændstof og bør derfor ikke betragtes som en beregnet pris.

Det følger af bilag 1 til gennemførelsesforordning (EU) 2018/732, at markedsprisen pr. enhed skal opgøres som fastsat i direktiv 98/6/EF af 16. februar 1998 om forbrugerbeskyttelse i forbindelse med angivelse af priser på forbrugsvarer. Ifølge direktivets artikel 2, litra b, forstås "pris pr. måleenhed" som den endelige pris, inklusive moms og alle øvrige afgifter.

For så vidt angår prisen på opladning af elbiler, er Transportministeriet enig i, at lademarkedet i Danmark er domineret af flat-rate produkter, der til en fast månedlig pris giver forbrugeren adgang til opladning på ladeoperatørens offentligt tilgængelige ladenetværk såvel som hjemme, men hvor der således ikke faktureres pr. kWh som ellers. Transportministeriet er derfor også enig i, at beregningen af gennemsnitsprisen for opladning af elbiler pr. 100 km kompliceres af dette forhold.

For at øge gennemsigtigheden i prisen på el for den almindelige forbruger og lette prissammenligningen på de fysiske skilte forventes det, at det fastsættes på bekendtgørelsesniveau, at prisen på el opgøres som to separate gennemsnitspriser, henholdsvis prisen på opladning hjemme og prisen på opladning ved offentligt tilgængelige ladestander. Prisen på el ved hjemmeladning påtænkes at blive baseret på den gennemsnitlige elpris på tværs af Øst- og Vestdanmark, opgjort af Forsyningstilsynet. Prisen på el ved opladning ved offentligt tilgængelige ladestander vil blive baseret på ladeoperatørernes elpris (pris pr. kWh) uden abonnement. Transportministeriet vurderer, at prisen på el opgjort som to separate gennemsnitspriser er mere gennemsikkelige end én samlet gennemsnitspris på el baseret på en vægtet gennemsnitsberegning, der forudsætter et hypotetisk fastsat lademix.

Ministeriet kan desuden oplyse, at det vil fremgå af prissammenligningsskiltene, at prisen på el kan variere afhængig af bl.a. konkret kørselsbehov, ønskede lademønstre og ladeløsning. Nærmere beskrivelser af disse forhold vil blive beskrevet for forbrugeren via det onlineværktøj, der har til formål at understøtte de fysiske prissammenligningsskilte.



Transportministeriet kan bekræfte, at det nuværende afgiftssystem for brændstoffer i højere grad tilgodeser energieffektivitet frem for CO₂-udledning. Som konsekvens heraf beskattes benzin hårdere end diesel. Transportministeriet kan oplyse, at information om den »afgiftsrabat«, der eksisterer ved tankning af diesel sammenholdt med benzin, og den »afgiftsudligning«, der sker, når den halvårslige ejerafgift på dieslbiler tages i betragtning, vil blive beskrevet for forbrugeren via det onlineværktøj, der skal understøtte de fysiske prissammenligningsskilte på tankstationerne, således at forbrugeren ikke får et forkert billede af, hvad det koster at køre i en diesebil sammenholdt med f.eks. en elbil, når afgifter og øvrige omkostninger tages i betragtning.

Transportministeriet bemærker, at der i høringssvarene gives udtryk for opbakning til de TCO-redskaber, som det foreslås, vil blive stillet til rådighed for forbrugerne via det onlineværktøj, der skal understøtte de fysiske prissammenligningsskilte.

Endelig bemærker Transportministeriet, at den komplementære brugerinformation på onlineplatformen også vil indeholde CO₂-opgørelser for de enkelte drivmidler, opgjort i et Tank-to-Wheel-perspektiv.

2. Drivmidler omfattet af prissammenligningen

Dansk Erhverv skriver, at der i dag findes 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.

ITD bemærker, at der i lovudkastet henvises til en "tankstation", hvor LNG jævnfør direktivets artikel 2 er undtaget. Det vækker 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.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at en Programme Support Action (PSA) i 2019 blev iværksat til at assistere medlemsstaterne i implementeringen af den fælles metode til sammenligning af enhedspriserne for alternative brændstoffer. I rapporten, ved navn "FPC4Consumers", præ-



senteres en række anbefalinger til implementeringen af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, herunder hvilke drivmidler der bør inddrages i prissammenligningen. Det anbefales i PSA'en, at prissammenligningerne bør gennemføres for de drivmidler, der er tilgængelige på medlemsstaternes hjemmemarked til brug for personbiler. Transportministeriet finder, at lovforslaget på nuværende tidspunkt er i overensstemmelse hermed. Transportministeriet vil overveje, om der kan være behov for at opdatere prissammenligningsskiltene i takt med, at nye drivmidler udbredes på det danske marked.

Transportministeriet bemærker desuden, at bestemmelsen om AFI-lovens anvendelsesområde er ændret i udkastet til lovforslag efter den offentlige høring. Det fremgår nu af bestemmelsen, at loven finder anvendelse for tankanlæg, hvorved forstås en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Det påtænkes dog fortsat, at brugerinformationsordningen skal finde anvendelse for tankstationer som defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8. Bestemmelsen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, omfatter ikke optankning af LNG.

3. Beregningsmetoden for sammenligning af enhedspriser for alternative drivmidler

ITD påpeger, at det for så vidt angår beregningsmodellen fremgår 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 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 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.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er korrekt, at den første faktor i beregningsmodellen vedrører køretøjets brændstofforbrug og baseres på WLTP-værdier i henhold til gennemførelsesforordning (EU)



2018/732. Da brugerinformationsordningen som udgangspunkt kun omfatter personbiler, vil beregningerne ikke gennemføres for tunge køretøjer. Transportministeriet vil i det videre arbejde overveje, om det vil være relevant med lignende opgørelser for den tunge transport.

For så vidt angår segmenteringsmetoden, kan Transportministeriet bekræfte, at Færdselsstyrelsen varetager segmenteringsopgaven i samarbejde med De Danske Bilimportører. Segmenteringen gennemgås hvert år med løbende justering i forhold til den europæiske markedsudvikling.

4. Tankstationer omfattet af kravene

FDM anfører, at implementeringen af AFI-direktivets artikel 7 bør ske på et absolut minimum, og at der bør sættes på en supplerende webløsning, hvor forbrugerne kan få overblik over de forskellige biltyper reelle TCO.

Drivkraft Danmark skriver tilsvarende, at implementeringen bør ske på et absolut minimum, og at det her er værd at bemærke, at det fremgår af lovbetænkningerne, at medlemsstaterne selv kan bestemme niveauet for skiltning. I den forbindelse henviser Drivkraft Danmark til, at PSA-gruppen i deres vejledning med to optioner anbefalede, hvilke tankstationer som kunne være omfattet af krav om skiltning. Ifølge PSA-gruppens anbefalinger behøver kravet kun omfatte godt 10 pct. af de bemandede tankstationer i det enkelte medlemsland. Organisationen er derfor meget overrasket over, at der i lovbetænkningerne lægges op til, at hovedparten af tankstationerne vil blive omfattet af kravet om skiltning. Det virker som en unødigt overimplementering af direktivet. 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. Drivkraft Danmark henviser i denne forbindelse til, at følgende fremgår af den engelske version af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858 af 18. juni 2020:

“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.”

Drivkraft Danmark påpeger i denne forbindelse, at der sprogligt er forskel på ”should” og ”shall”.

Drivkraft Danmark bemærker endvidere, at Europakommissionen ikke har skrevet, at der skal være fysisk skiltning af enhedspriser på tankstationer. I forhold til ikke at forvirre brugeren overflødiggør en hjemmeside med TCO-beregninger umiddelbart skiltning af teoretiske enhedspriser på drivmidler på tankstationerne.



Drivkraft Danmark kan 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. Der vil efter Drivkraft Danmarks opfattelse umiddelbart være tale om meget få tankstationer, hvis nogen overhovedet, som kan fritages ud fra dette kriterie.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at kravet om fysisk skiltning i lovforslagets § 1, nr. 3, som beskrevet i bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser til § 1, nr. 3, er fastsat i overensstemmelse med bestemmelsen i artikel 7, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 samt Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858.

Det følger af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858, præambel (1), at medlemsstaterne kan gøre brug af f.eks. onlineværktøjer, til at stille oplysninger til rådighed om køretøjsmodeller, der findes på markedet, og tilføje andre oplysninger. Visning af et link til et websted med mere fyldestgørende eller supplerende oplysninger kan anvendes som et supplerende middel til at vise sammenligninger af enhedspriserne for brændstoffer på tankstationer. Linket bør ikke erstatte visningen på tankstationen.

Ligeledes fastslås det i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858, præambel (2), at medlemsstaterne bør fastlægge, hvilke tankstationer der skal vise resultaterne af sammenligningen af enhedspriserne for alternative drivmidler efter den fælles metode, der er fastsat i bilag 1 i gennemførelsesforordning (EU) 2018/732. Videre beskrives det, at brugerinformationen bør vises på en sådan måde, at der sikres en tilstrækkelig forbrugeroplysning f.eks. med plakater, paneler eller skærme.

På denne baggrund har Transportministeriet vurderet, at fysisk skiltning er den mest hensigtsmæssige måde at sikre implementeringen. Endvidere kan Transportministeriet konstatere, at flere europæiske medlemsstater, ligesom Danmark, arbejder på at implementere bestemmelser, der forpligter offentligt tilgængelige tankstationer til at fremvise fysiske prissammenligningsskilte.

Transportministeriet kan bekræfte, at det er op til de enkelte medlemsstater at fastsætte, hvilke konkrete tankstationer der skal vise prissammenligningsskiltet. Transportministeriet kan derfor udelukke, at der er tale om en egentlig EU-retlig overimplementering, såfremt mere end 10 pct. af de offentligt tilgængelige tankstationer omfattes af bestemmelserne.

Det er dog Transportministeriets opfattelse, at 10 pct. udgør en relativ lille andel af de offentligt tilgængelige tankstationer i Danmark, svarende til



omkring 200 tankstationer. Det er i forlængelse heraf ministeriets vurdering, at der vil være en risiko for, at ordningen ikke vil opnå den tilsigtede effekt, hvis ordningen ikke omfatter en større andel af tankstationerne. Hvis alle tankstationer omfattes af ordningen, vil det dog medføre tilsvarende større erhvervsøkonomiske byrder for erhvervslivet. Ved fastlæggelse af, hvor stor en andel af tankstationerne, der bør omfattes af ordningen, skal der således foretages en afvejning af hensynet til, at ordningen opnår den tilsigtede effekt over for hensynet til, at erhvervslivet ikke pålægges unødige erhvervsøkonomiske byrder. Det er Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis et større antal tankstationer end anbefalingen på minimum 10 pct. omfattes af ordningen.

Endelig bemærker Transportministeriet, at bemærkningerne har givet anledning til ændringer i lovforslaget, således at PSA'ens anbefaling om, at minimum 10 pct. af medlemsstatens tankstationer omfattes af brugerinformationsordningen, beskrives i loubemærkningerne. Det beskrives endvidere, at de konkrete udvælgelseskriterier fastsættes på bekendtgørelsesniveau.

5. Videregivelse af oplysninger fra private virksomheder

Dansk Bilbrancheråd anmoder om, at det undersøges, om indberetningerne af bilpriser kan automatiseres, således at det kun i særlige tilfælde er nødvendigt at indhente oplysninger direkte fra private aktører, herunder bilimportører.

Drivkraft Danmark skriver, at organisationen har gjort Færdselsstyrelsen opmærksom på, at organisationens medlemmer i dag løbende indsender oplysninger om enhedspriser til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Der er derfor efter Drivkraft Danmarks opfattelse ikke behov for yderligere prisindsamling, hvis implementeringen af direktivet omfatter priserne over et helt kvartal. Drivkraft Danmark gør endvidere opmærksom på, at organisationen på organisationens hjemmeside har daglige listepreiser på brændstof, som kan danne grundlag for en prisberegning. Efter organisationens oplysninger er den typiske pris, som bilisterne betaler ved pumpen ifølge FDM cirka 1,2 kroner lavere pr. liter end listeprisen, 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. Drivkraft Danmark har derfor svært ved at se behovet for indberetning af yderligere prisoplysninger.

ITD gør 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.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget ikke vedrører indberetningen af bilpriser. Ministeriet bemærker endvidere, at det fremgår af lovforslaget, at det forventes, at data om solgte biler i Danmark som udgangspunkt indkøbes for at minimere de økonomiske og administrative omkostninger forbundet med lovforslaget for de danske bilimportører. Det er således allerede udgangspunktet i lovforslaget, at der kun i særlige tilfælde skal indhentes oplysninger direkte fra private aktører, herunder bilimportører. Transportministeriet er dog overordnet set enig i, at dataindberetningen i videst muligt omfang bør automatiseres.

Transportministeriet kan oplyse, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen kun indsamler prisdata fra fire olieselskaber i Danmark. Ministeriet har vurderet, at dette ikke er et tilstrækkeligt datagrundlag for beregningerne. Transportministeriet er dog enig i, at de allerede eksisterende data vedrørende olieselskabernes listepreiser formentlig kan anvendes og danne grundlag for gennemsnitsberegningerne bag prissammenligningsværktøjet. Såfremt de relevante data allerede forefindes på eksisterende hjemmesider, kan data deles med Færdselsstyrelsen via API, så dataindberetningen automatiseres.

Transportministeriet bemærker desuden, at de foreslåede bestemmelser i lovforslaget ikke giver hjemmel til at pålægge forhandlere af alternative drivmidler en generel forpligtelse til at stille lettilgængelige og gennemsigtige prisoversigter over alternative drivmidler til rådighed. Transportministeriet vil dog understrege, at de foreslåede bestemmelser medfører, at ejere af infrastruktur til transmission af alternative drivmidler såvel som ladeoperatører også forpligtes til at indberette data vedrørende priser på de alternative drivmidler, de udbyder, på samme måde, som det foreslås for ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer. Via onlinевærktøjet vil forbrugere såvel som transport- og logistikvirksomheder kunne orientere sig om de gennemsnitlige priser på udvalgte drivmidler pr. 100 km beregnet efter opgørelsesmetoden fastsat i gennemførelsesforordning (EU) 2018/732.

6. Prissammenligningens form

Drivkraft Danmark bemærker, at organisationen er usikker på, hvordan skiltningen konkret skal være på den enkelte tankstation. Organisationens kan således ud fra lovbemærkningerne forstå, at en del af tankstationerne kan nøjes med at opsætte et permanent klistermærke for at opfylde kravet



om skiltning. Organisationen efterspørger 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.

Drivkraft Danmark påpeger endvidere, at det, at der samtidig gives metodefrihed i formidlingen af prissammenligningsskiltet, ikke gør øvelsen nemmere for organisationens medlemmer.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at branchefællesskabet og de medlemsvirksomheder, som tilbyder offentlig opladning af elbiler, arbejder på at forbedre elbilisternes mulighed for at sammenligne tilgængelighed, pris m.v. mellem de forskellige udbydere af offentlig opladning. Denne prissammenligning vil ske gennem virksomhedernes apps, og derfor henstilles der til, at de gennemsnitspriser, som indsamles af myndighederne, gøres lettilgængelige for andre tjenester som f.eks. ladestanderoperatørernes apps.

Samtidig opfordrer Dansk Elbil Alliance til, at det gøres valgfrit for virksomhederne, om virksomhederne vil henvise til myndighedens hjemmeside med klistermærker på ladestanderne eller via virksomhedens app og hjemmeside. Appen bruges til at finde offentlige ladestander 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 m.v. Når først elbilisten står ved en konkret ladestander, har forbrugeren truffet sit valg og er formentlig ikke længere interesseret i prisinformation.

Transportministeriet er enig i, at der er behov for en klarere definition af, hvilke tankstationer der er fritaget fra skiltning, hvilke der skal sætte et permanent klistermærke op, og hvilke der skal have et egentligt prissammenligningsskilt. Dette vil blive endeligt fastsat på bekendtgørelsesniveau.

Det er Transportministeriets hensigt, at metodefriheden, for så vidt angår det fysiske format for prissammenligningsskiltet, skal fremme en smidig og hensigtsmæssig implementering af de foreslåede bestemmelser. Den enkelte tankstation vil dermed kunne beslutte, om det er mest hensigtsmæssigt f.eks. at offentliggøre prissammenligningen som en plakat, et klistermærke eller vise prissammenligningen på en digital skærm. Det er Transportministeriets opfattelse, at metodefriheden bør fastholdes i lovforslaget.

Transportministeriet bemærker, at branchefællesskabet Dansk Elbil Alliance ønsker, at de gennemsnitspriser, der indsamles, gøres tilgængelige for andre tjenester, herunder bl.a. ladestanderoperatørernes apps. Transportministeriet ser positivt på dette og vil undersøge, hvorvidt denne henstilling kan imødekommes.



Ministeriet bemærker endvidere, at der ønskes metodefrihed, for så vidt angår formidlingen af det permanente prissammenligningsskilt på offentligt tilgængelige ladestandere. Transportministeriet bemærker hertil, at det er ministeriets opfattelse, at det permanente klistermærke skal opsættes fysisk på de offentligt tilgængelige ladestandere. Transportministeriet opfordrer i øvrigt til, at virksomhederne også henviser til prissammenligningen via virksomhedens egen app og hjemmeside. Det bemærkes i forlængelse heraf, at der er foretaget ændringer i udkastet til lovforslag efter den offentlige høring, for så vidt angår beskrivelsen af de offentligt tilgængelige ladestandere, jf. afsnit 10 neden for.

7. Standarder for gengivelse af symboler for brændstoffer

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til de foreslåede ændringer til AFI-loven. For så vidt angår brugerinformation om fossile brændstoffer, bemærker brancheorganisationen, at standarden DS/EN 16942:2016 allerede er gennemført, mens der endnu ikke er gennemført tilsvarende regler vedrørende opladning af elbiler.

De Danske Bilimportører 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. Brancheorganisationen forventer derfor, at EN 17186:2019 skal udmøntes i bekendtgørelse, så snart AFI-loven med de foreslåede ændringer er vedtaget og trådt i kraft. Brancheorganisationen forventer derfor også, at dette vil ske under hensyn til ovennævnte frist for gennemførelse af EN 17186:2019.

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.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Færdselsstyrelsen på baggrund af De Danske Bilimportørers høringssvar har påbegyndt et arbejde med at undersøge og sikre en tilstrækkelig implementering af standarden samt at gennemføre relevante ændringer i de gældende bekendtgørelser, der regulerer brugerinformation om alternative drivmidler, herunder 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.

8. Erhvervsøkonomiske konsekvenser og agil erhvervsrettet regulering



Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) bemærker, at lovforslaget giver hjemmel til udstedelse af bekendtgørelser, som indebærer administrative konsekvenser for erhvervslivet. Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser forventes at medføre administrative konsekvenser under 4 mio. kr. Dette vil blive endeligt vurderet af OBR i forbindelse med udstedelsen af bekendtgørelserne.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) opfordrer Transport- og Boligministeriet til at indsætte vurderingen af principperne for agil erhvervsrettet regulering i lovbemærkningerne forud for fremsættelsen.

Drivkraft Danmark skriver, at Transportministeriet i lovbemærkningerne opgør de administrative omkostninger til 4 mio. kr. Det er Drivkraft Danmarks 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. Drivkraft Danmark efterlyser 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.

Transportministeriet tager Erhvervsstyrelsens bemærkninger til efterretning og indsætter vurderingen af principperne for agil erhvervsrettet regulering i lovbemærkningerne.

Transportministeriet bemærker endvidere, at ministeriet i opgørelsen af lovforslagets erhvervsøkonomiske konsekvensvurdering har lagt til grund, at en mindre del af de offentligt tilgængelige tankstationer ikke bør omfattes af de foreslåede krav om skiltning. Der arbejdes på at udarbejde en klar beskrivelse af de udvælgelseskriterier, der foreslås fastsat ved bekendtgørelse. Færdselsstyrelsen vil opretholde en løbende dialog med branchen, så det sikres, at de administrative omkostninger forbundet med de foreslåede bestemmelser fastholdes på et lavt niveau.

9. Afskæring af klageadgang

Dansk Bilbrancheråd anfører, at det efter organisationens opfattelse er uacceptabelt, at Færdselsstyrelsen tildeles 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.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at det påtænkes at delegere kompetencen til at fastsætte regler og administrere ordningen om brugerinformation til Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen vil bl.a. få til opgave at indhente data til brug for prissammenligningen, foretage beregningen bag prissammenligningen og fastsætte de nærmere regler for ordningen ved bekendtgørelse. Det er Transportministeriets opfattelse, at Færdselsstyrelsens særlige faglige kompetencer på dette område tilsiger, at det er mest hensigtsmæssigt, at styrelsen varetager disse opgaver. Færdselsstyrelsens opgavevaretagelse skal i øvrigt ligge inden for de rammer, som lovforslaget, AFI-direktivet og gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 fastlægger, ligesom Færdselsstyrelsen som en offentlig myndighed er underlagt de almindelige forvaltningsretlige regler og principper.

Transportministeriet bemærker endvidere, at det ikke er fastsat i de foreslåede bestemmelser, at rekursmuligheden fjernes. Endvidere bemærker Transportministeriet, at en forudsætning for rekurs er, at rekursmyndigheden besidder de nødvendige faglige og tekniske kvalifikationer til at kunne træffe afgørelse på et forsvarligt grundlag. Transportministeriet bemærker desuden, at Færdselsstyrelsen efter det forvaltningsretlige princip om remonstration kan genoptage en sag og træffe en ny afgørelse. Dette gælder også, såfremt rekursmuligheden afskæres ved bekendtgørelse. Det betyder, at virksomheden kan rette henvendelse til Færdselsstyrelsen, hvis virksomheden er uenig i en afgørelse, hvorefter Færdselsstyrelsen har mulighed for at tage fornyet stilling til sagen under inddragelse af såvel faktiske, retlige og skønsmæssige elementer.

10. Øvrige ændringer af udkastet til lovforslag efter offentlig høring

Det fremgik af det udkast til lovforslag, som har været sendt i offentlig høring, at det påtænkes at fastsætte krav om et permanent skilt på offentligt tilgængelige ladestandere med henblik på at understøtte en gennemsigtig prisoplysning på el som drivmiddel på det danske marked. Det fremgik endvidere, at hvis offentligt tilgængelige ladestandere inddrages i ordningen, vil dette ligeledes understøtte efterlevelsen af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, om let og klart sammenlignelige priser for opladning ved offentligt tilgængelige ladestandere.

Transportministeriet er imidlertid blevet opmærksom på, at fastsættelse af et krav om skiltning med priser med henblik på at skabe gennemsigtighed for priserne for opladning vil skulle fastsættes med henblik på gennemførelse af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, frem for som en overimplementering af brugerinformationsordningen i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3. Dette har medført ændringer i lovforslaget. Det påtænkes imidlertid fortsat at fastsætte regler om et permanent skilt på offentligt tilgængelige ladestandere med henblik på at understøtte prisgennemsigtighed.



Der er desuden foretaget en række ændringer i lovforslaget af lovteknisk karakter.