

**UDKAST**

til

**Forslag**

til

Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler  
(Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler)

**§ 1**

I lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter nr. 2 som nyt nr.:

»3) Enhver tankstation, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler, undtagen LNG.«

Nr. 3 bliver herefter nr. 4.

2. I § 2, stk. 1, indsættes efter »infrastruktur«: »etableret den 18. november 2016 eller derefter«, og efter »drivmidler« indsættes: »og om forhold vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler, jf. dog stk. 2«.

3. I § 2 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Transportministeren kan for infrastruktur etableret før den 18. november 2016 til transmission af drivmidler fastsætte regler vedrørende ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

4. I § 2 indsættes efter stk. 2, der bliver stk. 3, som nye stykker:

»Stk. 4. Transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transport- og Boligministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.«

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 6-8.

**§ 2**

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Udvidelse af lovens anvendelsesområde
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser
    - 2.1.3. Lovforslagets indhold
  - 2.2. Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser
    - 2.2.3. Lovforslagets indhold
  - 2.3. Infrastruktur etableret før gennemførelsesfristen for AFI-direktivet
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser
    - 2.3.3. Lovforslagets indhold
  - 2.4. Delegation og klageadgang
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser
    - 2.4.3. Lovforslagets indhold
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer
9. Sammenfattende skema

#### *1. Indledning*

Formålet med ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler er at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, EU-Tidende 2014, nr. L 307, side 1, (herefter AFI-direktivet) i dansk lovgivning. Med lovforslaget indføres der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om forhold vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder om offentliggørelse af brugerinformation og krav om videregivelse af oplysninger om solgte køretøjer i Danmark og priser for drivmidler til brug for beregning og sammenligning af gennemsnitlige priser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler i udvalgte bilsegmenter.

Enkel og let gennemskuelig forbrugerinformation på tankstationer og ved ladestandere om gennemsnitlige priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler kan være med til at gøre brændstofpriserne mere gennemsigtige og befordre en udvikling, hvor flere forbrugere i fremtiden vil anskaffe grønne biler. En sådan forbrugerinformation på tankstationer og ved ladestandere vil dermed kunne bidrage til en diversificering af energikilderne i transportsektoren og til en reduktion af CO<sub>2</sub> og luftforurenende partikler.

Med lovforslaget indføres der endvidere hjemmel til, at transportministeren ved bekendtgørelse kan delegerer sine beføjelser efter loven til myndigheder under Transport- og Boligministeriet, ligesom ministeren kan fastsætte regler om klageadgang.

## *2. Lovforslagets hovedpunkter*

### *2.1. Udvidelse af lovens anvendelsesområde*

#### *2.1.1. Gældende ret*

Lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler (herefter AFI-loven) finder anvendelse for offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, offentligt tilgængelige tankstationer og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer, jf. lovens § 1. Lovens anvendelsesområde er fastlagt med udgangspunkt i AFI-direktivets artikel 2 og artikel 4-6, om henholdsvis definitioner, elektricitetsforsyning til transport, brintforsyning til vejtransport og naturgasforsyning til transport, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 3.1.2. til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat. Med undtagelse af AFI-direktivets artikel 2 omhandler de nævnte artikler medlemsstaternes forpligtelse til at gøre de forskellige drivmidler tilgængelige på medlemsstaternes område.

#### *2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

En offentligt tilgængelig tankstation er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 2, defineret som en optankningsfacilitet, hvor et alternativt brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Der er ikke hjemmel i AFI-loven til at fastsætte regler om forhold, der vedrører tankstationer, hvor der alene kan tankes fossile brændstoffer såsom benzin og diesel. Loven indeholder endvidere ikke hjemmel til at fastsætte regler om forhold, der vedrører ikke-offentligt tilgængelige tankstationer.

For at efterleve AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at visse regler om brugerinformation, der udstedes i medfør af AFI-loven, både skal finde anvendelse for tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer såvel som for tankstationer, hvor der kan tankes alternative drivmidler. Det er endvidere Transport- og Boligministeriets vurdering, at de angivne regler om brugerinformation i direktivet både finder anvendelse for offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer.

Det er på denne baggrund Transport- og Boligministeriets opfattelse, at AFI-lovens anvendelsesområde bør udvides således, at loven finder anvendelse for såvel offentligt tilgængelige som ikke-offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes enten fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Det bemærkes, at loven i dag administreres i overensstemmelse med direktivet. Der er således indgået en aftale med erhvervet om, at § 8 i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer på frivillig basis fra den 12. oktober 2018 anvendes på tankstationer, hvor der udelukkende kan tankes benzin og diesel. Bekendtgørelsens § 8 bestemmer bl.a., at der på alle tankstationer, hvor et alternativt brændstof kan tankes, fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning, på klar og synlig måde på de tilsvarende pumper og dyser skal være anbragt en mærkning med ét eller flere symboler, som angiver, hvilke typer brændstof der kan tankes.

### *2.1.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås i et nyt § 1, nr. 3, at loven finder anvendelse for enhver tankstation, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler, undtagen LNG. LNG er naturgas eller biogas i flydende form.

Ved enhver tankstation, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler, undtagen LNG, forstås der i lovforslaget i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. Bestemmelsen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, omfatter ikke optankning af LNG. Den foreslåede bestemmelse omfatter både offentligt tilgængelige tankstationer og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer.

Definitionen af enhver tankstation, hvor der kan tankes fossile brændstoffer eller alternative drivmidler, adskiller sig derfor fra definitionen af offentligt tilgængelige tankstationer i AFI-lovens § 1, nr. 2, idet offentligt tilgængelige tankstationer efter bemærkningerne til bestemmelsen alene omfatter optankningsfaciliteter, hvor et alternativt brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat.

Den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 3, vil i modsætning til bestemmelsen i AFI-lovens § 1, nr. 2, endvidere omfatte tankstationer, der ikke er offentligt tilgængelige, og som dermed giver en eksklusiv adgang til visse brugere.

Med forslaget til § 1, nr. 3, vil offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes alternative drivmidler, dermed både kunne være omfattet af AFI-lovens § 1, nr. 2, og den foreslåede § 1, nr. 3.

## *2.2. Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler*

### *2.2.1. Gældende ret*

AFI-loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af AFI-direktivet. Lovens § 2 giver bl.a. transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, regler om tilsyn og kontrol med overholdelsen af forskrifter udstedt i medfør af loven samt regler om fastsættelse af straf.

Regler om brugerinformation om alternative drivmidler er reguleret ved AFI-direktivet. Reglerne om brugerinformation om alternative drivmidler er ligeledes reguleret ved Kommissionens

gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 om en fælles metode til sammenligning af enhedspriser for alternative brændstoffer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, forpligter medlemsstaterne til at sikre, at relevant, sammenhængende og klar information gøres tilgængelig for de motorkøretøjer, der regelmæssigt kan tankes med de enkelte brændstoffer, der bringes i omsætning, eller genoplades ved ladestandere. Informationen skal i medfør af direktivet gøres tilgængelig i motorkøretøjsmanualer, på tankstationer, ved ladestandere, i motorkøretøjer og hos motorkøretøjsforhandlere. Dette krav finder anvendelse på motorkøretøjer og motorkøretøjsmanualer, der bringes i omsætning efter 18. november 2016.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, er implementeret i bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer. Bekendtgørelsens § 2, stk. 1, fastsætter således, at motorkøretøjsforhandlere, der fremviser nye motorkøretøjer til salg, der kan anvende alternative brændstoffer, skal sikre tilgængelig brugerinformation om, hvilke alternative brændstoffer de pågældende motorkøretøjer kan anvende. Brugerinformationen skal placeres på et synligt sted, og informationen skal være i form af symboler, der er udformet i henhold til DS/EN 16942:2016. Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af bekendtgørelsens regler, jf. bekendtgørelsens § 3.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 2, fastsætter, at den information, der er omhandlet i direktivets artikel 7, stk. 1, baseres på mærkningsbestemmelserne vedrørende brændstoffets overensstemmelse i henhold til de europæiske standardiseringsorganisationers standarder om fastsættelse af tekniske specifikationer for brændstoffer. Såfremt disse standarder omfatter et grafisk udtryk, herunder et farvekodesystem, skal det grafiske udtryk være enkelt og letforståeligt og placeres på en klart synlig måde på de tilsvarende pumper og deres dyser på alle tankstationer fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning samt på eller i umiddelbar nærhed af alle brændstofbeholderes tankdæksel på de motorkøretøjer, der er anbefalet til og kompatible med det pågældende brændstof, og i motorkøretøjsmanualer, når sådanne motorkøretøjer bringes i omsætning efter den 18. november 2016.

Direktivets artikel 7, stk. 2, er implementeret i 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. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer fastsætter tekniske specifikationer og krav om brugerinformation for offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer og tankstationer, optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer, og motorkøretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der kan anvende alternative drivmidler, jf. bekendtgørelsens § 1. Bekendtgørelsens § 8 fastsætter, at der på alle tankstationer, fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning, på pumper og dyser skal være anbragt en klar og synlig mærkning med ét eller flere symboler, der angiver, hvilke typer brændstof der kan tankes. Symbolerne skal være udformet i henhold til standarden DS/EN 16942. Endvidere fastsætter bekendtgørelsens § 9, at der på offentligt tilgængelige ladestandere på klar og synlig måde skal være angivet, hvilken type stikforbindelser ladestanderen er udstyret med. Bekendtgørelsens § 10 fastsætter, at alle

## UDKAST

motorkøretøjsmanualer skal indeholde symboler, der angiver, hvilke brændstoftyper køretøjet kan anvende. Symbolerne skal være udformet i henhold til standarden DS/EN 16942.

Bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr fastsætter bestemmelser om brugerinformation på brændstofbeholderes tankdæksel på motorkøretøjer. Det følger således af § 1, stk. 1, jf. bilag 1, pkt. 7.02.001, (5), at der på indregistrerede køretøjer, der kan anvende alternative brændstoffer, og som bringes i omsætning efter bekendtgørelsens ikrafttræden, på eller i umiddelbar nærhed af alle brændstofbeholderes tankdæksler skal anbringes en mærkning med et eller flere symboler, som angiver, hvilke typer brændstof køretøjet kan anvende. Symbolerne skal være udformet i henhold til DS/EN 16942.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, fastsætter, at såfremt brændstofpriser angives på en tankstation, skal en sammenligning af de relevante enhedspriser, når det er relevant, og navnlig for naturgas og brint, angives til orientering. Angivelse af disse oplysninger må ikke vildlede eller forvirre brugeren. Det fremgår endvidere, at Kommissionen er tillagt beføjelse til ved gennemførelsesretsakter at vedtage en fælles metode til sammenligning af enhedspriserne på alternative brændstoffer for at øge forbrugernes bevidsthed og gøre brændstofpriserne gennemsigtige på konsekvent vis i hele Unionen.

I juni 2018 trådte Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 af 17. maj 2018 i kraft. Gennemførelsesforordningen fastsætter en fælles metode til sammenligning af enhedspriserne for alternative brændstoffer i overensstemmelse med AFI-direktivet.

Metoden fastlægger, hvordan priserne på benzin og diesel og alternative drivmidler af hensyn til sammenligneligheden udtrykkes som et beløb i den relevante valuta pr. 100 km. Beregningen er baseret på følgende faktorer:

- a) Brændstofforbrug for det pågældende køretøj pr. 100 km som anført i køretøjets typegodkendelsesattest, jf. artikel 188 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, senere erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858.
- b) Hvis relevant, brændstofforbrugsværdier pr. 100 km bestemt af medlemsstaterne for biobrændstofblandinger med benzin eller diesel.
- c) Markedspriser pr. enhed for de respektive brændstoffer, udtrykt i den relevante valuta for de enheder, der anvendes i den berørte medlemsstat, jf. direktiv 98/6/EF (konventionelle enheder).

Prisen på brændstof for de konventionelle enheder, der tages i betragtning, skal være den gennemsnitlige pris i højst det seneste kalenderkvartal inden tidspunktet for beregningen.

Gennemførelsesforordningen har virkning fra den 7. december 2020, jf. artikel 1 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858 af 18. juni 2020 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2018/732, for så vidt angår udsættelse af fristen for anvendelse. Der findes foreløbigt ingen national regulering, der implementerer AFI-direktivets artikel 7, stk. 3.

### *2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Som følge af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 skal tankstationer stille information om priserne på fossile brændstoffer og alternative

drivmidler til rådighed for forbrugere. Denne brugerinformation skal gøre det muligt for forbrugerne at sammenligne de løbende udgifter til fossile brændstoffer og alternative drivmidler for udvalgte biler, der anvender forskellige brændstoffer eller drivmidler, i DKK pr. 100 km. Brugerinformationen om priserne på drivmidler skal opdateres og offentliggøres hvert kalenderkvartal, så forbrugeren præsenteres for priser, der tilnærmelsesvis afspejler en eventuel udvikling i markedsprisen. Da det ikke vil være muligt at vise en gennemsnitlig pris for alle biler, skal bilerne inddeles i bilsegmenter. Priserne for fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal derfor vises for udvalgte bilsegmenter, der består af biler, der anvender et af de brændstoffer eller drivmidler, der er tilgængelige på det danske marked.

Det vurderes, at forskrifter om brugerinformation ligger inden for bemyndigelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, så længe det drejer sig om brugerinformation om infrastruktur til *transmission af alternative drivmidler*, jf. herved transport-, bygnings- og boligministerens svar af 17. november 2017 på Transport-, Bygnings- og Boligudvalgets spørgsmål 2 til L 27.

Det prissammenligningskilt, som AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, og gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 omhandler, er imidlertid ikke brugerinformation, der relaterer sig til den egentlige infrastruktur til *transmission af alternative drivmidler*, ligesom prissammenligningskiltet heller ikke udelukkende omfatter alternative drivmidler. Prissammenligningskiltet er derimod en brugerinformation, der skal anvendes til at evaluere det relative prisforhold mellem fossile brændstoffer og alternative drivmidler for udvalgte bilsegmenter.

Det er på denne baggrund Transport- og Boligministeriets vurdering, at bestemmelsen om brugerinformation i artikel 7, stk. 3, ikke omhandler infrastruktur til *transmission af alternative drivmidler*.

Det er på ovenstående baggrund Transport- og Boligministeriets vurdering, at bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, ikke kan anvendes til at fastsætte regler om den brugerinformation og det prissammenligningsværktøj, som AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 omhandler. Det er herunder Transport- og Boligministeriets vurdering, at der ikke i AFI-loven er tilstrækkelig hjemmel til at udstede forskrifter, der indeholder en forpligtelse for fysiske og juridiske personer til at videregive data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler, oplysninger om solgte biler i Danmark i forskellige bilsegmenter samt at skilte med gennemsnitspriser baseret på prissammenligningsværktøjet og opdatere skiltet hvert kalenderkvartal.

Det er endvidere Transport- og Boligministeriets vurdering, at implementeringen af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, ikke kan ske med naturlig hjemmel i anden gældende lovgivning.

På baggrund heraf er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at der i AFI-loven er behov for at indføre hjemmel til at pålægge ejere af infrastruktur til *transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler* samt operatører af offentligt tilgængelige ladestandere krav om at skilte med, og hvert kalenderkvartal opdatere, den brugerinformation, som følger af AFI-direktivet og gennemførelsesforordning (EU) 2018/732. Ligeledes er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at der i AFI-loven er behov for at indføre hjemmel til at pålægge danske bilimportører, ejere af infrastruktur til *transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler* samt operatører af ladestandere krav om videregivelse af oplysninger om solgte biler og enhedspriser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler.



AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, finder anvendelse for tankstationer som defineret i direktivets artikel 2, nr. 8, når der angives brændstofpriser på tankstationen. 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.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at kravet om skiltning i Danmark skal finde anvendelse for offentligt tilgængelig infrastruktur, da kravet om brugerinformation bl.a. har til formål at gøre priserne på fossile brændstoffer og alternative drivmidler mere gennemsigtige for forbrugerne. Forbrugerne vil normalt ikke anvende tankstationer, der ikke er offentligt tilgængelige, og disse tankstationer bør derfor ikke omfattes af ordningen.

Det er samtidig Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at have et bredere anvendelsesområde for, hvilken infrastruktur til transmission af drivmidler der skal omfattes af kravene i Danmark. Det er således hensigten, at både offentligt tilgængelige tankstationer og offentligt tilgængelige ladestandere kan blive omfattet af kravet om skiltning.

Med henblik på at undgå at skabe konkurrenceforvridende forhold for drivmidler og diskriminere mellem ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og ejere og operatører af infrastruktur til transmission af alternative drivmidler vurderes det, at ordningen i Danmark skal gælde alle typer offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler til vejtransport.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at det er særligt relevant, at offentligt tilgængelige ladestandere også omfattes af ordningen med henblik på at understøtte en gennemsigtig prisoplysning på el, som drivmiddel, på det danske marked. Inddrages offentligt tilgængelige ladestandere 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.

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.

Gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 af 17. maj 2018 fastlægger en metode for, hvordan beregningerne, der danner grundlag for sammenligningen af priserne på de forskellige drivmidler, skal foretages.

Priserne på de fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal indgå i en gennemsnitsberegning, der for hvert relevant drivmiddel skal afspejle et nationalt prisgennemsnit. Data om solgte biler skal bl.a. danne baggrund for, hvilke bilsegmenter der skal præsenteres på prissammenligningsværktøjet. Samtidig skal data om bilernes brændstofforbrug indgå i beregningen af gennemsnitspriserne på drivmidlerne pr. 100 km. Data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal ligeledes indgå i denne prisberegning. For at gennemsnitspriserne på de forskellige brændstoffer og drivmidler kan beregnes og sammenholdes, vil der derfor være behov for at indsamle data om solgte biler i Danmark og data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

De relevante data er ikke på nuværende tidspunkt offentligt tilgængelige. Det vil derfor ikke umiddelbart være muligt for de enkelte ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af ladestandere at gennemføre disse beregninger, idet de ikke har adgang til alle de nødvendige data. Det er derfor Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at beregningen af de gennemsnitlige priser på brændstofferne og drivmidlerne for udvalgte bilsegmenter foretages af en offentlig myndighed. Herved undgås det samtidig at pålægge de private virksomheder en større økonomisk og administrativ byrde.

Det er på ovenstående baggrund Transport- og Boligministeriets vurdering, at videregivelse af data fra den private sektor er en forudsætning for at foretage beregningerne bag prissammenligningsværktøjet. De relevante data om solgte biler og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler vil kunne indhentes fra danske bilimportører, ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af ladestandere.

Det er derfor Transport- og Boligministeriets vurdering, at der i AFI-loven er behov for at indføre hjemmel til at fastsætte regler om krav om videregivelse af data fra fysiske og juridiske personer. Data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal videregives hvert kalenderkvartal, mens data om solgte biler i Danmark skal videregives hvert kalenderår.

Den myndighed, der bemyndiges dertil, vil indsamle data og gennemføre beregningen via en digital løsning. Det er hensigten, at resultatet af beregningen offentliggøres digitalt af myndigheden som en oversigt, hvor sammenligningen af gennemsnitspriserne pr. 100 km for fossile brændstoffer og alternative drivmidler er opgjort for udvalgte bilsegmenter, der baseres på stikprøver af personbiler, der er sammenlignelige, herunder i forhold til vægt og effekt, men som anvender forskellige drivmidler.

Det er ikke reguleret i AFI-direktivet eller gennemførelsesforordningen, hvilken segmenteringsmetode der bør anvendes. Det er således op til de enkelte medlemsstater at fastsætte en hensigtsmæssig segmenteringsmetode.

Via en digital løsning kan ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler og operatører af ladestandere tilgå prissammenligningsskiltet og printe skiltet som et fysisk skilt eller fremvise skiltet digitalt på en elektronisk skærm.

Prissammenligningsværktøjet skal således fremvise en oversigt over de gennemsnitlige priser (baseret på det seneste kalenderkvartal) for benzin, diesel, gas, brint og el pr. 100 km for udvalgte bilsegmenter.

### *2.2.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at der i AFI-lovens § 2, stk. 1, indføres bemyndigelse til, at transportministeren kan fastsætte regler om forhold vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på drivmidler. Det er hensigten, at bemyndigelsesbestemmelsen skal anvendes til administrativ implementering af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 samt til at kunne gennemføre andre fremtidige retsakter vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, således at der sikres konformitet med EU-retten.

## UDKAST

Det er hensigten, at de nærmere regler om forhold vedrørende brugerinformationen om fossile brændstoffer og alternative drivmidler fastsættes på bekendtgørelsesniveau med henblik på at sikre korrekt administrativ implementering af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, og gennemførelsesforordning (EU) 2018/732.

Kompetencen til at fastsætte de nærmere regler om brugerinformation i § 2, stk. 1, og administrationen af ordningen påtænkes delegeret til Færdselsstyrelsen.

Det er hensigten at udnytte den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvilke ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler (tankstationer) og operatører af ladestandere der er forpligtet til at skilte med brugerinformationen. Det forventes, at hovedparten af dansk infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler til vejtransport vil blive omfattet af forpligtelserne, herunder enhver tankstation som defineret i den foreslåede § 1, nr. 3, og offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer som defineret i AFI-lovens § 1, nr. 1. Det er dog hensigten, at det alene vil være offentligt tilgængelige tankstationer og offentligt tilgængelige ladestandere, der vil blive omfattet af kravet om skiltning. Ligeledes er det hensigten, at mindre offentligt tilgængelige tankstationer, semi-offentlige ladestandere og offentligt tilgængelige ladestandere med få standere på samme adresse ikke pålægges krav om skiltning.

Det er hensigten, at der vil blive fastsat regler om, hvordan priserne på de enkelte drivmidler opgøres, herunder vil der blive fastsat regler om, hvilke omregningsfaktorer der bør anvendes. Det forventes, at der fastsættes regler om, at en myndighed hvert kalenderkvartal kan indhente data om enhedspriser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt hvert kalenderår at indhente data om solgte biler i Danmark. Oplysningerne skal videregives af private virksomheder. Private virksomheder vil dermed blive pålagt krav om videregivelse af oplysninger.

Det er hensigten, at den myndighed, der bemyndiges dertil, vil indsamle data og gennemføre beregningen via en digital løsning. Det er således hensigten at fastsætte regler om, at den data, der indhentes fra danske bilimportører, ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler og operatører af ladestandere, skal indgå i en database og anvendes som faktorer i den beregningsmodel, der ligger bag prissammenligningsværktøjet. Det forventes dog, at data om solgte biler i Danmark som udgangspunkt indkøbes for at minimere de økonomiske og administrative omkostninger forbundet med lovforslaget for danske bilimportører. De videregivne data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler vil blive behandlet og slettet efter de gældende regler på området.

Det forventes endvidere, at der fastsættes nærmere regler om forhold vedrørende prissammenligningsværktøjet, herunder bl.a. specificering af beregningsmodellen bag prissammenligningsværktøjet, placering af prissammenligningsskiltet og prissammenligningsskiltets indhold og fysiske format.

Den konkrete fælles metode til sammenligning af enhedspriser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler og beregningsmodellen bag prissammenligningsværktøjet findes i bilagene til gennemførelsesforordning (EU) 2018/32 og i *Programme Support Actions* (PSA) ("FCP4Consumers") anbefalinger.

Den første faktor i beregningsmodellen vedrører køretøjsforbrug (*Vehicle Consumption*) og baseres på køretøjernes brændstofforbrug (WLTP-forbrug) (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) med afsæt i de forskellige typer fossile brændstoffer og alternative drivmidler, der findes på det danske marked. Den anden faktor i beregningsmodellen vedrører prisen på de sammenholdte drivmiddeltyper. På baggrund af de to beregningsfaktorer udregnes gennemsnitsprisen udtrykt i DKK pr. 100 km (FPC-priser) (DKK/100 km) og offentliggøres for de drivmiddeltyper, der er tilgængelige i Danmark i udvalgte bilsegmenter.

Det er hensigten, at de tekniske specifikationer for beregningerne, herunder bl.a. segmenteringsmetode, antal segmenter og opgørelse af priser, fastsættes på bekendtgørelsesniveau. Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen fastlægger segmenteringsmetoden og opgør bilsegmenterne.

Endvidere indebærer den foreslåede lovændring, at transportministeren kan fastsætte regler om, at ejerne af den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, der omfattes af kravet, skal offentliggøre de beregnede priser udtrykt i DKK pr. 100 km (FPC-priser) hvert kalenderkvartal. Den foreslåede bemyndigelse indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, der omfattes af kravet, skal offentliggøre et prissammenligningsskilt.

Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen hvert kalenderkvartal offentliggør de beregnede FPC-priser via en digital løsning, og at ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af offentligt tilgængelige ladestandere kan tilgå disse data via en onlineplatform. Det er hensigten, at ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af offentligt tilgængelige ladestandere umiddelbart herefter kan tilgå onlineplatformen med et login og få adgang til de beregnede FPC-priser i PDF-format.

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

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. Det er hensigten, at de nærmere forhold vedrørende det permanente klistermærke fastsættes på bekendtgørelsesniveau.

Det er hensigten på bekendtgørelsesniveau at fastsætte regler om tilsyn og kontrol med hjemmel i AFI-lovens § 2, stk. 2. Det forventes endvidere, at der i medfør af AFI-lovens § 2, stk. 3 og 4, vil

blive fastsat regler om påbud ved manglende overholdelse af reglerne samt straf af bøde for overtrædelse af reglerne. Da hovedparten af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark er ejet af selskaber eller lignende, vil der kunne være behov for at pålægge selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar i medfør af lovens § 2, stk. 5.

### *2.3. Infrastruktur etableret før gennemførelsesfristen for AFI-direktivet*

#### *2.3.1. Gældende ret*

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 1, at regler udstedt i medfør af loven ikke vil finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men alene vil fastlægge krav til senere opførte offentligt tilgængelige ladestandere og tankstationer eller optankningsfaciliteter fra land til søfartøjer, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat.

#### *2.3.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at visse af AFI-direktivets bestemmelser, som gennemføres i dansk ret ved regler udstedt i medfør af AFI-loven, gælder for såvel nyopført som eksisterende infrastruktur til transmission af drivmidler. Det drejer sig om visse af AFI-direktivets bestemmelser om ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation.

Det er på denne baggrund Transport- og Boligministeriets vurdering, at der i medfør af AFI-loven også bør kunne udstedes regler, der gælder for infrastruktur etableret inden AFI-reglernes ikrafttræden.

Det bemærkes, at loven i dag administreres i overensstemmelse med direktivet, og det følger derfor af bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer som ændret ved bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018, at visse af bekendtgørelsens bestemmelser finder anvendelse for både eksisterende og ny infrastruktur.

#### *2.3.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at det i AFI-lovens § 2, stk. 1, tilføjes, at infrastruktur til transmission af alternative drivmidler skal være etableret den 18. november 2016 eller derefter for at blive omfattet af bemyndigelsesbestemmelsen, jf. dog stk. 2.

Den foreslåede ændring medfører, at den infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, som transportministeren kan fastsætte regler om, skal være etableret efter fristen for gennemførelse af AFI-direktivet i dansk ret. Det følger af AFI-direktivets artikel 11, stk. 1, at medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 18. november 2016.

Det foreslås i et nyt § 2, stk. 2, at transportministeren for infrastruktur etableret før den 18. november 2016 til transmission af drivmidler kan fastsætte regler vedrørende ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation.

Med den foreslåede § 2, stk. 1, vil udgangspunktet fortsat være, at regler udstedt i medfør af AFI-loven alene vil finde anvendelse for infrastruktur, der er etableret efter gennemførelsesfristen for AFI-direktivet. Med den foreslåede § 2, stk. 2, vil dette udgangspunkt dog kunne fraviges i regler udstedt i medfør af loven, når reglerne omhandler ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation. I sådanne regler vil det kunne fastsættes, at reglerne også vil finde anvendelse for eksisterende infrastruktur.

#### *2.4. Delegation og klageadgang*

##### *2.4.1. Gældende ret*

Det følger af § 9 i bekendtgørelse nr. 1520 af 13. december 2019 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang (herefter Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse), at transportministerens beføjelser i AFI-lovens § 2 udøves af Færdselsstyrelsen. Det følger endvidere af bekendtgørelsens § 11, at medmindre andet følger af bestemmelserne i §§ 12-18, kan Færdselsstyrelsens afgørelser påklages til transportministeren.

##### *2.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser*

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at der i loven indsættes en udtrykkelig hjemmel til delegation af transportministerens beføjelser efter loven til en underliggende myndighed. Delegation vil herefter ske ved bekendtgørelse.

Det er endvidere Transport- og Boligministeriets opfattelse, at der skal indsættes en bestemmelse om klageadgang, herunder om afskæring af klageadgang.

##### *2.4.3. Lovforslagets indhold*

Det foreslås, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transport- og Boligministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det er hensigten, at transportministerens beføjelser efter AFI-loven fortsat vil blive delegeret til Færdselsstyrelsen i Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Det foreslås endvidere, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

### *3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

Lovforslagets bestemmelser om prissammenligningsværktøjet indeholder bemyndigelsesbestemmelser, der indebærer offentlige økonomiske konsekvenser, ligesom forskrifter udstedt i medfør af lovforslaget vil være forbundet med offentlige administrative konsekvenser.

Som følge af lovforslaget vurderes det, at en digital løsning skal udvikles. Den digitale løsning skal understøtte relevant dataindsamling fra relevante bilimportører. Ligeledes skal den digitale løsning

## UDKAST

understøtte indsamling af data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler fra ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler og operatører af ladestandere. Det vurderes, at udviklingen af den digitale løsning vil være forbundet med offentlige implementeringsomkostninger på under 1 million kr., mens de løbende driftsomkostninger som udgangspunkt vil være 20 pct. af investeringen.

Den efterfølgende udmøntning af lovforslagets bestemmelser vil indebære administrativ sagsbehandling og indeholde en tilsynsforpligtelse, der vil medføre økonomiske konsekvenser for det offentlige. De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser forbundet med administration, herunder til sagsbehandling og opfyldelse af tilsynsforpligtelsen, forventes at være omkring 1,2 millioner kr.

Principper for digitaliseringsklar lovgivning forventes at blive fulgt.

Princip 1 (Regler skal være enkle og klare): Den påtænkte digitale løsning vurderes at følge princippet om enkle og klare regler. Det er hensigten, at ejere af infrastruktur til transmission af drivmidler på den digitale platform skal kunne tilgå information og vejledningsmateriale om efterlevelsescrav i medfør af lovændringen og forskrifter udstedt i medfør heraf.

Princip 2 (Lovgivningen skal understøtte digital kommunikation med borgere og virksomheder): Den foreslåede lovændring understøtter digital kommunikation med borgere og virksomheder. Den digitale løsning understøtter, at ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler og operatører af ladestandere kan indberette relevante priser på brændstoffer og drivmidler. Den digitale løsning giver virksomhederne mulighed for at tilgå det prissammenligningsværktøj, der skal udstilles på tankstationer og andre optankningsfaciliteter i fysisk format.

Det er hensigten, at den digitale platform (forankret ved Færdselsstyrelsen) skal understøtte det fysiske prissammenligningsværktøj med yderligere information om bl.a. beregningsmetoden bag prissammenligningsværktøjet og vejledningsmateriale om krav om placering m.v.

Princip 3 (Lovgivningen skal muliggøre automatisk sagsbehandling hvis muligt): Den foreslåede lovændring muliggør automatisk sagsbehandling. Det er hensigten, at ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af ladestandere kan videregive relevant data via en digital løsning og via API, der giver mulighed for dataoverførsel.

Princip 4 (Data og begreber skal så vidt muligt genbruges på tværs af myndigheder): Ikke relevant.

Princip 5 (Tryk og sikker datahåndtering): Den digitale løsning følger ISO-standard på dette område samt den gældende databeskyttelseslovgivning.

Princip 6 (Anvendelse af eksisterende offentlig infrastruktur): Ikke relevant.

Princip 7 (Snyd og fejl bør forhindres): Ikke relevant.

*4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

For så vidt angår lovforslagets bestemmelser om brugerinformation, vil lovforslaget medføre administrative omkostninger for erhvervslivet.

De administrative omkostninger vedrører de omkostninger, danske bilimportører, ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af ladestandere har ved at opfylde kravet om videregivelse af oplysninger om henholdsvis solgte biler (hvert kalenderår) og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler (hvert kalenderkvartal). Det offentlige stiller en digital dataindberetningsplatform til rådighed, hvor et API (softwaregrænseflade) udstilles, så det som udgangspunkt er muligt for erhvervet at indberette data automatiseret. Det forventes således, at der ikke vil være behov for manuel indtastning. Såfremt virksomhederne ikke ønsker at anvende det udstillede API, vil det også være muligt at indberette digitalt, men via manuel indtastning.

Herudover relaterer de administrative omkostninger for virksomhederne (ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler) sig til omkostninger forbundet med at stille brugerinformationen (prissammenligningsværktøjet) til rådighed for tredjeparter (brugere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler), herunder bl.a. til anskaffelse af materialer og drift, og sikre opdateret fysisk brugerinformation hvert kalenderkvartal.

Samlet set skønnes de administrative omstillingsomkostninger og løbende administrative konsekvenser, forbundet med efterlevelse af ordningens minimumskrav, at være mindre end 4 mio. kr.

Flere af principperne for agil erhvervsrettet regulering er relevante for lovforslagets bestemmelser om brugerinformation, og der tages højde for principperne i udformningen af lovforslaget og i den efterfølgende udmøntning af en ny digital erhvervsrettet it-løsning.

Agilitet er indtænkt i den it-arkitektur, der påtænkes at blive anvendt, herunder iterationer ved implementering. Det forventes endvidere, at den digitale løsning skal udvikles med modulopbygget arkitektur, hvor komponenterne er uafhængige af hinanden og kan udskiftes separat. Arkitekturen tilgodeser således fremtidig digital udvikling og er tilpasningsdygtig.

Udviklingen af den nye digitale erhvervsrettede løsning følger den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi 2016-2020, og der er i forbindelse med it-udviklingen fokus på at sikre en brugervenlig og fremsynet digital løsning.

### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslagets bestemmelser om brugerinformation har ikke administrative konsekvenser for borgerne, men forventes at få positive konsekvenser for borgerne som følge af forbedret brugerinformation.

### *6. Miljømæssige konsekvenser*

En harmoniseret forbrugerinformation om gennemsnitlige priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler (prissammenligningsværktøjet) forventes at øge forbrugernes bevidsthed, gøre brændstofpriserne mere gennemsigtige og befordre en udvikling, hvor flere forbrugere i fremtiden indkøber køretøjer, der anvender alternative drivmidler. I samspil med markedskræfterne



forventes prissammenligningsværktøjet at bidrage til en grøn udvikling i Danmark. Det er således forventningen, at forbrugerinformationen på lang sigt vil være forbundet med positive klima- og miljømæssige eksternaliteter, der vurderes at være til gavn for både borgere og samfundet generelt.

### *7. Forholdet til EU-retten*

Den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler har til formål at implementere AFI-direktivets artikel 7, stk. 3. Direktivet er allerede delvis gennemført ved AFI-loven, men forudsætter yderligere reguleringstiltag for at sikre fuld implementering. Den foreslåede bemyndigelse vil endvidere kunne anvendes til at gennemføre andre fremtidige retsakter vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Implementeringen gennemføres ved at indsætte en bemyndigelse i AFI-loven til, at transportministeren kan fastsætte regler om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. De konkrete regler vil efterfølgende skulle fastsættes i de relevante bekendtgørelser på området, hvorfor den endelige implementering sker i forbindelse med udstedelse af de pågældende bekendtgørelser.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at den påtænkte ordning vil medføre, at den nationale implementering går videre end minimumskravene i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3. Denne overimplementering relaterer sig til ordningens anvendelsesområde, der forventes at omfatte samtlige typer infrastruktur til transmission af drivmidler til vejtransport (fossile og alternative). Den påtænkte implementering vil dermed afvige fra de 5 principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering.

På baggrund af Transport- og Boligministeriets erhvervsøkonomiske konsekvensvurdering vurderes det ikke, at overimplementeringen vil medføre en betydelig økonomisk byrde for de private virksomheder, der omfattes af ordningen. Ved at stille krav om et permanent skilt på offentligt tilgængelige ladestander sikres det eksempelvis, at merudgifterne som følge af overimplementeringen for operatører af infrastruktur til opladning af elbiler begrænses.

### *8. Hørte myndigheder og organisationer*

Et udkast til lovforslag har været i høring fra den 8. november 2020 til den 5. januar 2021 hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), Bilbranchen, Biogas Danmark, Brintbranchen, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Statistik, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bil-Forhandler Union, Dansk Energi, Dansk Energinet, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri (DI), Dansk Ledningsejerforum, Dansk Parkeringsforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vejforening, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, DI Transport, DPT, Drivkraft Danmark, DTU Transport, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, ERFAGruppen-bilsyn, Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsen, FDEL, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere – FDM, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, HMN Naturgas I/S, ITD, Justitsministeriet, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landdistrikternes Fællesråd, Miljøministeriet, NOAH-Trafik,

Rambøll, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SEAS NVE, Sikkerhedsstyrelsen, SLD, Statsministeriet, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet og Ørsted A/S.

### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang /hvis nej, anfør ”Ingen”)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang /hvis nej, anfør ”Ingen”)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser forbundet med administration, herunder til sagsbehandling og opfyldelse af tilsynsforpligtelsen, forventes at være omkring 1,2 millioner kr.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	De økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser forbundet med administration, herunder til sagsbehandling og opfyldelse af tilsynsforpligtelsen, forventes at være omkring 1,2 millioner kr.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Efterlevelseskonsekvenserne består af de udgifter, virksomhederne har i forbindelse med den fysiske anskaffelse af materialer og services til prissammenligningsværktøjet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	De administrative omstillingsomkostninger og løbende administrative konsekvenser forbundet med efterlevelse af ordningens minimumskrav skønnes samlet set at være mindre end 4 mio. kr.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om brugerinformation forventes på lang sigt at være forbundet med positive klima- og miljømæssige eksternaliteter, der vurderes at være til gavn	Ingen.

## UDKAST

	for både borgere og samfundet generelt.	
Forholdet til EU-retten	Den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler har til formål at implementere AFI-direktivets artikel 7, stk. 3.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA  x	NEJ

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Til nr. 1

AFI-loven finder anvendelse for offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, offentligt tilgængelige tankstationer og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer, jf. lovens § 1.

Lovens anvendelsesområde er fastlagt med udgangspunkt i AFI-direktivets artikel 2 og artikel 4-6 om henholdsvis definitioner, elektricitetsforsyning til transport, brintforsyning til vejtransport og naturgasforsyning til transport. Med undtagelse af AFI-direktivets artikel 2 omhandler de nævnte artikler medlemsstaternes forpligtelse til at gøre de forskellige drivmidler tilgængelige på medlemsstaternes område.

Det foreslås i § 1, nr. 3, at loven finder anvendelse for enhver tankstation, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler, undtagen LNG.

En offentligt tilgængelig tankstation er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 2, defineret som en optankningsfacilitet, hvor et alternativt brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Der er ikke hjemmel i AFI-loven til at fastsætte regler om forhold, der vedrører tankstationer, hvor der alene kan tankes fossile brændstoffer såsom benzin og diesel. Der er heller ikke i AFI-loven hjemmel til at fastsætte regler om ikke-offentligt tilgængelige tankstationer.

Ved enhver tankstation, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler, undtagen LNG, forstås der i lovforslaget i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. Den foreslåede bestemmelse omfatter både offentligt tilgængelige tankstationer og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer.

Definitionen af tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer eller alternative drivmidler, undtagen LNG, adskiller sig derfor fra definitionen af offentligt tilgængelige tankstationer i AFI-lovens § 1, nr. 2, idet den foreslåede bestemmelse også omfatter tankstationer, hvor der alene kan tankes fossile brændstoffer. Den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 3, vil i modsætning til bestemmelsen i § 1, nr. 2, endvidere omfatte tankstationer, der ikke er offentligt tilgængelige, og som dermed giver en eksklusiv adgang til visse brugere.

Med forslaget til § 1, nr. 3, vil offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes alternative drivmidler, dermed både kunne være omfattet af AFI-lovens § 1, nr. 2, og den foreslåede § 1, nr. 3.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at visse af AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation efter Transport- og Boligministeriets vurdering både finder anvendelse for tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer såvel som for tankstationer, hvor der kan tankes alternative drivmidler. Det er endvidere Transport- og Boligministeriets vurdering, at de angivne regler om brugerinformation i direktivet både finder anvendelse for offentligt tilgængelige

og ikke-offentligt tankstationer. Det følger f.eks. af AFI-direktivets artikel 7, stk. 2, litra a, at der på alle tankstationer, fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning, på en klart synlig måde på de tilsvarende pumper og dyser skal angives brugerinformation. Det følger endvidere af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, at hvis der på en tankstation angives brændstofpriser, skal en sammenligning af de relevante enhedspriser, når det er relevant, og navnlig for naturgas og brint, angives til orientering. Det er således Transport- og Boligministeriets vurdering, at disse bestemmelser både finder anvendelse for offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes alternative drivmidler, og for offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer.

Til nr. 2

De gældende regler om brugerinformation ved tankstationer, ladestandere og i motorkøretøjsmanualer er fastsat i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer. Reglerne om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere er fastsat i bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer. Reglerne om brugerinformation i motorkøretøjer, der kan anvende alternative brændstoffer, er fastsat i bekendtgørelse nr. 1595 af 15. december 2016 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Det foreslås, at det i § 2, stk. 1, tilføjes, at infrastruktur til transmission af alternative drivmidler skal være etableret den 18. november 2016 eller derefter for at blive omfattet af bemyndigelsesbestemmelsen, jf. dog stk. 2. Det foreslås endvidere, at der i § 2, stk. 1, indsættes tilføjjelsen ”og om forhold vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på drivmidler, jf. dog stk. 2”, således at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur etableret den 18. november 2016 eller derefter til transmission af alternative drivmidler og om forhold vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på drivmidler.

Den foreslåede ændring medfører, at den infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, som transportministeren kan fastsætte regler om, skal være etableret efter fristen for gennemførelse af AFI-direktivet i dansk ret. Det følger af AFI-direktivets artikel 11, stk. 1, at medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 18. november 2016.

Det følger allerede i dag af bemærkningerne til AFI-lovens § 1, at regler udstedt i medfør af loven ikke vil finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men alene vil fastlægge krav til senere opførte offentligt tilgængelige ladestandere og tankstationer eller optankningsfaciliteter fra land til søfartøjer, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat.

Med foreslåede § 2, stk. 2, vil transportministeren dog kunne fastsætte regler vedrørende ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation, der gælder for infrastruktur etableret før den 18. november 2016 til transmission af drivmidler. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til den foreslåede § 2, stk. 2.

Med forslaget til ændring af § 2, stk. 1, får transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om forhold vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på drivmidler. Hensynet bag den foreslåede ændring er at sikre, at transportministeren har den fornødne hjemmel til administrativt at implementere AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858. Den foreslåede bemyndigelse vil endvidere kunne anvendes til at gennemføre andre fremtidige retsakter vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Som følge af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 skal tankstationer stille information om priserne på fossile brændstoffer og alternative drivmidler til rådighed for forbrugere. Denne brugerinformation skal gøre det muligt for forbrugerne at sammenligne de løbende udgifter til fossile brændstoffer og alternative drivmidler for udvalgte biler, der anvender forskellige brændstoffer eller drivmidler, i DKK pr. 100 km. Brugerinformationen om priserne på drivmidler skal opdateres og offentliggøres hvert kalenderkvartal, så forbrugeren præsenteres for priser, der tilnærmelsesvis afspejler en eventuel udvikling i markedsprisen. Da det ikke vil være muligt at vise en gennemsnitlig pris for alle biler, skal bilerne inddeles i bilsegmenter. Priserne for fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal derfor vises for udvalgte bilsegmenter, der består af biler, der anvender et af de brændstoffer eller drivmidler, der er tilgængelige på det danske marked.

Formålet med brugerinformationen, der er fastsat i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, er at øge forbrugernes 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 CO<sub>2</sub> og andre forurenende emissioner.

Den foreslåede lovændring indebærer, at transportministeren får bemyndigelse til at fastsætte regler om krav og vilkår for gennemførelse og fysisk opsætning af brugerinformation som reguleret i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732, regler om beregningsmodellen bag prissammenligningsværktøjet samt regler om krav om videregivelse af relevant data fra fysiske og juridiske personer og om offentliggørelse af brugerinformation.

Kompetencen til at fastsætte de nærmere regler om brugerinformation i § 2, stk. 1, og administrationen af ordningen påtænkes delegeret til Færdselsstyrelsen.

Efter den foreslåede bemyndigelse kan der fastsættes regler om, hvilke tankstationer og ladestandere der forpligtes til at skilte med brugerinformationen. Det følger af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, at brugerinformation til sammenligning af priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal udstilles på tankstationer som defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, når der angives brændstofpriser på tankstationen. 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.

Det forventes, at hovedparten af dansk infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler til vejtransport vil blive omfattet af forpligtelserne, herunder enhver tankstation som defineret i den foreslåede § 1, nr. 3, og offentligt tilgængelige ladestandere til

elektriske køretøjer som defineret i AFI-lovens § 1, nr. 1. Det er således hensigten, at offentligt tilgængelige ladestandere også kan blive omfattet af kravet om skiltning.

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 prissammenligningskilt, der skal vises, er et permanent klistermærke med henvisning til AFI-onlineplatformen eller det egentlige prissammenligningskilt, der skal opdateres hvert kalenderkvartal.

Enhver tankstation som defineret i den foreslåede § 1, nr. 3, omfatter såvel offentligt tilgængelige som ikke offentligt tilgængelige tankstationer. Kravet om brugerinformation har imidlertid bl.a. til formål at gøre brændstofpriserne mere gennemsikrelige for forbrugerne. Forbrugerne vil normalt ikke anvende tankstationer, der ikke er offentligt tilgængelige, og det er derfor hensigten, at kravet om skiltning alene skal finde anvendelse for offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

For at undgå at pålægge mindre virksomheder unødige økonomiske og administrative byrder er det dog hensigten, at mindre offentligt tilgængelige tankstationer, semi-offentlige ladestandere og offentligt tilgængelige ladestandere med få standere på samme adresse ikke 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.

Det er endvidere hensigten, at kravet om skiltning vil finde anvendelse for såvel nyopført som eksisterende offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, jf. herved den foreslåede bestemmelse i § 2, stk. 2.

Den brugerinformation, som ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal skilte med, skal indeholde en sammenligning af de gennemsnitlige priser på forskellige typer af fossile brændstoffer og alternative drivmidler over det seneste kalenderkvartal opgjort i DKK pr. 100 km. Gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 af 17. maj 2018 fastlægger en metode for, hvordan beregningerne, der danner grundlag for sammenligningen af priserne på de forskellige drivmidler, skal foretages. Det er ikke reguleret i AFI-direktivet eller gennemførelsesforordningen, hvordan enhedsprisen for det enkelte drivmiddel skal opgøres. Det er således op til de enkelte medlemsstater at regulere opgørelsen af priserne for de enkelte drivmidler.

Det er hensigten, at der vil blive fastsat regler om, hvordan enhedspriser for de enkelte drivmidler opgøres. Det forventes, at der fastsættes regler om, at en myndighed hvert kalenderkvartal kan indhente data om priser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt hvert kalenderår at indhente data om solgte biler i Danmark. Private virksomheder vil dermed blive pålagt krav om videregivelse af oplysninger. Det forventes dog, at data om solgte biler i Danmark som udgangspunkt indkøbes for at minimere de økonomiske og administrative omkostninger forbundet med lovforslaget for danske bilimportører.

Det er hensigten, at den myndighed, der bemyndiges dertil, vil indsamle data og gennemføre beregningen via en digital løsning. Det er således hensigten at fastsætte regler om, at den data, der indhentes fra danske bilimportører, ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler og operatører af ladestandere, skal indgå i en database og anvendes som faktorer i den beregningsmodel, der ligger bag prissammenligningsværktøjet.

Det forventes endvidere, at der fastsættes nærmere regler om forhold vedrørende prissammenligningsværktøjet, herunder indhold og placering af prissammenligningen samt prissammenligningsværktøjets fysiske format. Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om beregningsmodellen bag prissammenligningskiltet, herunder bl.a. segmenteringsmetode, hvilke bilsegmenter der skal indgå i beregningen, hvilke køretøjsteknologier der inddrages (f.eks. mono-, bi-, og flex-fuel samt hybrider og mildhybrider), inddragelse af biobrændstofferbrugsverdier og opgørelse af enhedspriser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen opgør bilsegmenterne og fastlægger segmenteringsmetoden.

Endvidere indebærer den foreslåede ændring, at transportministeren kan fastsætte regler om, at ejerne af den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, der omfattes af kravet, skal offentliggøre de beregnede priser udtrykt i DKK pr. 100 km (FPC-priser) hvert kalenderkvartal. Den foreslåede bemyndigelse indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, der omfattes af kravet, skal offentliggøre et prissammenligningskilt.

Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen hvert kalenderkvartal offentliggør de beregnede FPC-priser via en digital løsning, og at ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af ladestandere kan tilgå disse data via en onlineplatform. Det er hensigten, at ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af offentligt tilgængelige ladestandere umiddelbart herefter kan tilgå onlineplatformen med et login og få adgang til de beregnede FPC-priser i PDF-format.

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 prissammenligningskiltet 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.

Det er hensigten, at prissammenligningskiltet ikke skal være så omfattende for de offentligt tilgængelige ladestandere, der omfattes af ordningen, samt for en andel 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 med henvisning til den digitale AFI-onlineplatform, frem for at opsætte et fuldt prissammenligningskilt, der skal opdateres hvert kalenderkvartal. Det er hensigten, at nærmere regler om det permanente klistermærke vil blive fastsat ved bekendtgørelse.

Det er hensigten, at der på bekendtgørelsesniveau med hjemmel i AFI-lovens § 2, stk. 2, også fastsættes regler om tilsyn og kontrol med overholdelse af reglerne, der udstedes i medfør af loven.

Til nr. 3

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 1, at regler udstedt i medfør af loven ikke vil finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men alene vil fastlægge krav til senere opført offentligt



tilgængelige ladestandere og tankstationer eller optankningsfaciliteter fra land til søfartøjer, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat.

Det foreslås i § 2, stk. 2, at transportministeren for infrastruktur etableret før den 18. november 2016 til transmission af drivmidler kan fastsætte regler vedrørende ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation.

Den foreslåede ændring medfører, at transportministeren kan fastsætte regler om ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation, der får virkning for infrastruktur, der er etableret inden fristen for gennemførelse af AFI-direktivet i dansk ret den 18. november 2016. Det følger af AFI-direktivets artikel 11, stk. 1, at medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet senest den 18. november 2016.

Med forslaget til ændring af § 2, stk. 1, vil udgangspunktet fortsat være, at regler udstedt i medfør af AFI-loven alene vil finde anvendelse for infrastruktur, der er etableret efter gennemførelsesfristen for AFI-direktivet den 18. november 2016. Med forslaget til § 2, stk. 2, vil dette udgangspunkt dog kunne fraviges i regler udstedt i medfør af loven, når reglerne omhandler ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation. I sådanne regler vil det således kunne fastsættes, at reglerne også finder anvendelse for eksisterende infrastruktur. Regler om ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation vil fortsat skulle fastsættes efter bemyndigelse i lovens § 2, stk. 1.

Baggrunden for bestemmelsen er, at det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at visse af AFI-direktivets bestemmelser, som gennemføres i dansk ret ved regler udstedt i medfør af AFI-loven, gælder for såvel nyopført som eksisterende infrastruktur til transmission af drivmidler. Det drejer sig om visse af AFI-direktivets bestemmelser om ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation. Der henvises bl.a. til AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, artikel 4, stk. 10, og artikel 7, stk. 3, m.fl. I modsætning til en række af de øvrige bestemmelser i direktivet følger det således ikke af de pågældende artikler, at de alene finder anvendelse for infrastruktur, der etableres efter en bestemt dato.

Til nr. 4

Det følger af § 9 i bekendtgørelse nr. 1520 af 13. december 2019 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang (Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse), at transportministerens beføjelser i AFI-lovens § 2 udøves af Færdselsstyrelsen. Det følger endvidere af bekendtgørelsens § 11, at medmindre andet følger af bestemmelserne i §§ 12-18, kan Færdselsstyrelsens afgørelser påklages til transportministeren.

Det foreslås i § 2, stk. 4, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transport- og Boligministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Transportministeren kan således både delegere sin kompetence til at træffe afgørelser i medfør af denne lov og til at udstede forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det forventes, at ministeren som hidtil vil delegere sine beføjelser til Færdselsstyrelsen i Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

## UDKAST

Det foreslås i § 2, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Der vil herefter i bekendtgørelsesform kunne fastsættes regler om afskæring af klageadgang, hvorefter afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør af denne ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Transportministeren vil fastsætte eventuelle regler om afskæring af klageadgang i Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Bestemmelserne begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

### *Til § 2*

Det foreslås i § 2, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Loven kan ikke sættes i kraft for Færøerne og Grønland, fordi AFI-loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, jf. lovens § 4.