



Fremsat den 24. februar 2021 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

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. Overalt i loven ændres »Transport-, bygnings- og boligministeren« til: »Transportministeren«.

2. § 1, nr. 2, affattes således:
»2) Tankanlæg.«

3. I § 2, stk. 1, indsættes efter »drivmidler«: »og om ad hoc-opladning, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler«.

4. I § 2, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:
»Transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter 1. pkt. også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.«

5. I § 2 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 4. 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. 5-7.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af § 2, stk. 3, jf. lov nr. 1537 af 19. december 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 2, stk. 5.

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. Transportministeriets overvejelser
 - 2.1.3. Den foreslåede ordning
 - 2.2. Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser
 - 2.2.3. Den foreslåede ordning
 - 2.3. Ad hoc-opladning og priser for opladning
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning
 - 2.4. Eksisterende infrastruktur til transmission af drivmidler
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transportministeriets overvejelser
 - 2.4.3. Den foreslåede ordning
 - 2.5. Delegation og klageadgang
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Transportministeriets overvejelser
 - 2.5.3. Den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Klima- og miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler er at give transportministeren bemyndigelse til ved bekendtgørelse 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 gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder om offentliggørelse af bru-

gerinformation og krav om videregivelse af oplysninger om solgte køretøjer i Danmark og priser for drivmidler til brug for beregning og sammenligning af gennemsnitlige priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler for udvalgte bilsegmenter.

Enkel og let gennemskuelig forbrugerinformation på tankstationer 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 lav- og nul-emissionsbiler. En sådan forbrugerinformation på tankstationer vil dermed kunne bidrage til en diversificering af energi-

kilderne i transportsektoren og til en reduktion af CO₂-emissioner og luftforurenende partikler.

Med lovforslaget indføres der endvidere hjemmel til, at transportministeren ved bekendtgørelse kan delegerer sine beføjelser efter loven til myndigheder under Transportministeriet, ligesom ministeren kan fastsætte regler om klageadgang, herunder om afskæring af 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 ladestander 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 bemærkningers afsnit 3.1.2. til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 3. Med undtagelse af AFI-direktivets artikel 2 omhandler de nævnte artikler medlemsstaternes forpligtelse til at gøre de forskellige drivmidler tilgængelige på medlemsstaternes område.

En offentligt tilgængelig tankstation er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 2, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7, defineret som en optankningsfacilitet, hvor et alternativt brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Alternative drivmidler er endvidere i bemærkningerne til AFI-lovens § 2, stk. 1, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7, defineret som brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olie-kilder i energiforsyningen til transport, bidrager til dekarbonisering, og som bidrager til forbedring af miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder bl.a. elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas (CNG og LNG), flydende gas (LPG) m.v.

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.

En tankstation er i § 2, nr. 4, i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer defineret som en optankningsfacilitet, hvor et alternativt brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Brugerinformation på tankstationer er reguleret i bekendtgørelsens § 8. Det følger af denne bestemmelse, at

der på alle tankstationer, jf. bekendtgørelsens § 2, nr. 4, 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. Symbolerne skal være udformet i henhold til standarden DS/EN 16942. Bekendtgørelsens § 8 gennemfører AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, jf. artikel 7, stk. 2, litra a.

En tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, defineret som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. LNG er naturgas eller biogas i flydende form.

En offentligt tilgængelig tankstation er i direktivets artikel 2, nr. 7, defineret som en tankstation til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang i hele Unionen for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

En LNG-tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 9, defineret som en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

Brugerinformation på tankstationer er reguleret i AFI-direktivets artikel 7. Det følger således af direktivets artikel 7, stk. 1, jf. 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 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. Der findes foreløbigt ingen national regulering, der implementerer AFI-direktivets artikel 7, stk. 3.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser

Transportministeriet var tidligere af den opfattelse, at AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation på tankstationer alene gjaldt brugerinformation, der skal gøres tilgængelig på offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes alternative drivmidler, jf. herved AFI-direktivets artikel 2, nr. 7. AFI-lovens anvendelsesområde i § 1, nr. 2, er således afgrænset til at gælde offentligt tilgængelige optankningsfaciliteter, hvor et alternativt brændstof kan tankes.

Erhvervet gjorde dog i 2018 Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (nu Transportministeriet) opmærksom på, at AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, jf. artikel 7, stk. 2, litra a, som implementeret ved § 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, ligeledes finder anvendelse på tankstationer til benzin og diesel, idet standarden DS/EN 16942 også indeholder symboler for benzin og diesel iblandet biobrændstoffer. Det følger af bekendtgørelsens § 8, at

der på tankstationens pumper og dyser skal være anbragt en mærkning med ét eller flere symboler udformet i henhold til standarden DS/EN 16942, som angiver, hvilke typer brændstof der kan tankes.

Det er Transportministeriets vurdering, at erhvervets opfattelse er i overensstemmelse med, at en tankstation efter AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, omfatter en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes. AFI-direktivets artikel 7, stk. 2, litra a, omhandler imidlertid "alle tankstationer", hvilket kan indikere, at bestemmelsen er bredere end anvendelsesområdet for artikel 2, nr. 8, og at bestemmelsen dermed også kan omfatte LNG-tankstationer som defineret i artikel 2, nr. 9, selvom LNG-tankstationer ikke er omfattet af artikel 2, nr. 8. Det bemærkes i denne forbindelse, at standarden DS/EN 16942 også indeholder et symbol for LNG.

AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, omfatter både tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer som benzin og diesel, og tankstationer, hvor der kan tankes alternative drivmidler, dog undtaget LNG. En tankstation som defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, omfatter endvidere både offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer. Offentligt tilgængelige tankstationer som defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, omfatter alene offentligt tilgængelige tankstationer, hvor et alternativt brændstof kan tankes. AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, omfatter i modsætning til artikel 2, nr. 8, bl.a. optankningsfaciliteter, hvor LNG kan tankes. Der er endvidere en selvstændig definition af LNG-tankstationer i direktivets artikel 2, nr. 9.

Det er derfor Transportministeriets vurdering, at der i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, burde have været indsat en bestemmelse i AFI-lovens § 1 om, at loven finder anvendelse for tankstationer, hvor ethvert brændstof med undtagelse af LNG kan tankes, da loven blev vedtaget i 2017. Som følge af Transportministeriets daværende fortolkning af AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation på tankstationer blev en sådan bestemmelse imidlertid ikke indsat.

Det er på ovenstående baggrund Transportministeriets opfattelse, at AFI-lovens anvendelsesområde bør udvides således, at loven finder anvendelse for tankanlæg, hvor der kan tankes enten fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Tankanlæg vil være en samlet betegnelse for de tankstationer, der er omhandlet i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, 8 og 9. Anvendelsesområdet vil både omfatte offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankanlæg.

Det bemærkes, at loven i dag administreres i overensstemmelse med direktivet. Der er således indgået en aftale med erhvervet om, at § 8 i bekendtgørelse 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.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at AFI-lovens § 1, nr. 2, nyaffattes, således at loven finder anvendelse for tankanlæg.

Ved tankanlæg forstås der i lovforslaget en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Ved den foreslåede afgrænsning af bestemmelsens anvendelsesområde er der taget udgangspunkt i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, 8 og 9. Ethvert brændstof omfatter dermed både fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte de tankstationer, der i dag er omfattet af den gældende bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2, om offentligt tilgængelige tankstationer, herunder bl.a. brint- og naturgastankstationer og optankningsfaciliteter til f.eks. skibe på havneanlæg, og den foreslåede bestemmelse erstatter derfor denne bestemmelse. Den foreslåede bestemmelse vil herudover omfatte offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler. LNG-tankstationer vil også være omfattet af bestemmelsen. Offentligt tilgængelige ladestander til elektriske køretøjer vil fortsat være omfattet af AFI-lovens § 1, nr. 1, ligesom optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer fortsat vil være omfattet af AFI-lovens § 1, nr. 3.

Det er hensigten, at det på bekendtgørelsesniveau vil kunne fastsættes, hvilke tankanlæg de enkelte bestemmelser i bekendtgørelserne gælder for. Det vil f.eks. kunne fastsættes, at en bestemmelse alene finder anvendelse for offentligt tilgængelige tankstationer til forsyning med et alternativt brændstof. Det vil f.eks. kunne være relevant, hvis bekendtgørelsen skal gennemføre bestemmelser i AFI-direktivet, der gælder for offentligt tilgængelige tankstationer som defineret i direktivets artikel 2, nr. 7. Det vil endvidere på bekendtgørelsesniveau kunne afgrænses, hvis en bekendtgørelsesbestemmelse ikke skal finde anvendelse for optankningsfaciliteter til specifikke drivmidler, som f.eks. LNG. Det kan f.eks. være relevant, hvis bekendtgørelsen skal gennemføre bestemmelser i AFI-direktivet, der gælder for tankstationer som defineret i direktivets artikel 2, nr. 8.

2.2. Brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler

2.2.1. Gældende ret

AFI-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 udstedt i medfør af AFI-loven gennemfører dele af AFI-direktivet.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, er implementeret i bekendt-

gørelse 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, 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 ladestander 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 ladestander på klar og synlig måde skal være angivet, hvilken type stikforbindelser ladestanderen er udstyret med. Bekendtgørelsens § 10 fastsætter, at alle motorkøretøjsmanualer skal indeholde symboler, der angiver, hvilke brændstoff typer 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.

Der findes foreløbigt ingen national regulering, der implementerer AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, om brugerinformation om brændstofpriser på tankstationer.

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 af 17. maj 2018 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 ladestander. Informationen skal i medfør af direktivet gøres tilgængelig i motorkøretøjsmanualer, på tankstationer, ved ladestander, 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. 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.

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 forbrugerens bevidsthed og gøre brændstofpriserne gennemsigtige på konsekvent vis i hele Unionen.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, finder anvendelse, når der angives brændstofpriser på en tankstation. Efter artikel 7, stk. 3, skal skiltning med brugerinformationen 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.

Formålet med brugerinformationen, der er fastsat i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, er at øge forbrugerens bevidsthed og gøre brændstofpriserne mere gennemsigtige. Dette er med henblik på bl.a. at påvirke fremtidige indkøbsvalg og

bidrage til en diversificering af energikilderne i transportsektoren og til en reduktion af CO₂ og andre forurenende emissioner.

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. Gennemførelsesforordningen supplerer således reglerne i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3.

Metoden til sammenligning af enhedspriser 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:

- 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.
- Hvis relevant, brændstofforbrugsværdier pr. 100 km bestemt af medlemsstaterne for biobrændstofblandinger med benzin eller diesel.
- 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.

I 2019 blev der iværksat en Programme Support Action (PSA) til at assistere medlemsstaterne i implementeringen af den fælles metode til sammenligning af enhedspriserne for alternative brændstoffer. I PSA'ens rapport ("FPC4Consumers") præsenteres en række anbefalinger til implementeringen af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3. Der er i rapporten beskrevet to overordnede udvælgelseskriterier for, hvilke tankstationer der bør omfattes af brugerinformationsordningen. Medlemsstaterne kan vælge at anvende et af disse udvælgelseskriterier eller selv fastsætte andre kriterier. Det er endvidere beskrevet i anbefalingerne, at minimum 10 pct. af medlemsstatens tankstationer bør omfattes af ordningen, uanset hvilket udvælgelseskriterium der anvendes.

Brugerinformationen skal gøre det muligt for forbrugere at sammenligne de løbende udgifter til fossile brændstoffer og alternative drivmidler for udvalgte biler, der anvender forskellige drivmidler, i DKK pr. 100 km. Brugerinformationen om priserne på drivmidler skal opdateres og offentlig-

gøres 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 drivmidler, der er tilgængelige på det danske marked. Den brugerinformation, som ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal skilte med, skal således indeholde en oversigt over de gennemsnitlige priser (baseret på det seneste kalenderkvartal) for udvalgte drivmidler pr. 100 km for udvalgte bilsegmenter.

Det følger af præambelbetragtning (2) i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858 og af Programme Support Action's (PSA) anbefalinger, at brugerinformationsordningen ikke bør være byrdefuld for små og mellemstore virksomheder.

2.2.2. Transportministeriets 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.

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

Det er således Transportministeriets vurdering, at bestemmelsen om brugerinformation i artikel 7, stk. 3, ikke omhandler infrastruktur til "transmission af alternative drivmidler".

Det er på ovenstående baggrund Transportministeriets 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 Transportministeriets 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 og til at skilte med de gennemsnitspriser, der fremgår af prissammenligningsværktøjet samt til at opdatere skiltet hvert kalenderkvartal.

Det er endvidere Transportministeriets 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 Transportministeriets 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 krav om at skilte med, og hvert kalenderkvartal opdatere, den brugerinformation, som følger af AFI-direktivet og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732. Ligeledes er det Transportministeriets 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 priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, gælder efter den danske sprogversion af direktivet for "en tankstation". Tankstation er defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8. Direktivets artikel 7, stk. 3, og artikel 2, nr. 8, anvender dermed i den danske sprogversion samme terminologi. De engelske og franske sprogversioner af AFI-direktivet anvender imidlertid forskellig terminologi i artikel 2, nr. 8, og artikel 7, stk. 3. I den engelske sprogversion indeholder artikel 2, nr. 8, således en definition af "refuelling point", mens artikel 7, stk. 3, henviser til "a fuel station". I den franske sprogversion indeholder artikel 2, nr. 8, en definition af "point de ravitaillement", mens der i artikel 7, stk. 3, anvendes terminologien "les stations-service". De engelske og franske sprogversioner indeholder ikke definitioner af henholdsvis "a fuel station" og henholdsvis "les stations-service". Den tyske sprogversion anvender ligesom den danske sprogversion samme terminologi i artikel 2, nr. 8, og artikel 7, stk. 3, idet der i begge bestemmelser henvises til "Tankstelle". Det er Transportministeriets opfattelse, at terminologien "a fuel station" og "refuelling point" ligger tæt op ad hinanden. Det er Transportministeriets vurdering, at den forskellige terminologi i artikel 2, nr. 8, og artikel 7, stk. 3, i den engelske og franske sprogversion kan være valgt for at undgå at ekskludere LNG-tankstationer fra forpligtelsen i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3. AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, omfatter ikke optankningsfaciliteter, hvor LNG kan tankes.

Som det fremgår af afsnit 2.2.1., skal skiltning med brugerinformationen finde sted, når det er relevant, og det er dermed op til den enkelte medlemsstat at fastlægge, hvilke konkrete tankstationer der bør omfattes af kravet om skiltning. Det er Transportministeriets opfattelse, at den danske implementering af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, skal gælde for tankstationer som defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8. Dette støttes på Programme Support Action's (PSA)

anbefalinger til de drivmidler, som de tankstationer, der bør omfattes af brugerinformationsordningen, bør udbyde. Det bemærkes endvidere, at der ikke på nuværende tidspunkt findes LNG-tankstationer i Danmark.

Det er Transportministeriets 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.

Som det fremgår af afsnit 2.2.1., er det i Programme Support Action's (PSA) anbefalinger beskrevet, at minimum 10 pct. af medlemsstatens tankstationer bør omfattes af brugerinformationsordningen, uanset hvilket kriterium der anvendes til at udvælge de konkrete tankstationer. Det er Transportministeriets opfattelse, at 10 pct. udgør en relativ lille andel af de samlede tankstationer i Danmark. 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.

For at undgå at pålægge mindre virksomheder unødige økonomiske og administrative byrder er det dog Transportministeriets opfattelse, at mindre offentligt tilgængelige tankstationer med få standere ikke skal pålægges krav om skiltning. Der vil endvidere kunne fastsættes andre udvælgelseskriterier på bekendtgørelsesniveau, f.eks. således at ejere af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, der samlet set ejer et mindre antal tankstationer, helt fritages fra ordningen uanset antallet af standere på tankstationerne.

For at undgå at pålægge mindre tankstationer unødige økonomiske og administrative byrder er det endvidere Transportministeriets opfattelse, at prissammenligningsskiltet ikke skal være så omfattende for en andel af de offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af ordningen.

Det er Transportministeriets vurdering, at fastsættelse af udvælgelseskriterier, som medfører, at mindre offentligt tilgængelige tankstationer ikke omfattes af brugerinformationsordningen, eller at de mindre offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af ordningen, skal offentliggøre et mindre omfattende prissammenligningsskilt, er i tråd med AFI-direktivet, Kommissionens gennemførelsesforordning

(EU) 2018/732, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858, og Programme Support Action's (PSA) anbefalinger.

Ved at stille krav om et fuldt prissammenligningsskilt på større offentligt tilgængelige tankstationer sikres det samtidig, at prissammenligningsskiltet vises på de tankstationer, der må antages at have flest brugere, og hvor skiltet således vil have større effekt end på små tankstationer med færre brugere. Transportministeriet vurderer, at fastsættelse af de påtænkte udvælgelseskriterier vil være saglige og i overensstemmelse med det forvaltningsretlige lighedsprincip.

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 prusberegning. For at gennemsnitspriserne på de forskellige 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 at gennemføre disse beregninger, idet de ikke har adgang til alle de nødvendige data. Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at beregningen af de gennemsnitlige priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler 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 Transportministeriets 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. Da prissammenligningsskiltet også skal indeholde priser for opladning med el, skal der således også indhentes oplysninger fra operatører af ladestandere.

Det er derfor Transportministeriets 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.

Det er Transportministeriets vurdering, at bemyndigelsen ligeledes bør indebære, at der kan fastsættes nærmere regler om krav og vilkår for gennemførelse og offentliggørelse af brugerinformationen og regler om beregningsmodellen bag prissammenligningsværktøjet.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i AFI-lovens § 2, stk. 1, indføres bemyndigelse til, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på drivmidler. Det er hensigten, at bestemmelsen skal anvendes til at fastsætte regler, der skal implementere AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, samt fastsætte supplerende regler til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858, samt til at kunne gennemføre andre fremtidige retsakter vedrørende brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, således at der sikres konformitet med EU-retten.

Det er hensigten, at de nærmere regler om 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 Kommissionens 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) 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. Det forventes således, at tankanlæg som defineret i den foreslåede bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2, omfattes af ordningen, herunder tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Det er dog hensigten, at LNG-tankstationer ikke omfattes af ordningen, idet det er hensigten, at brugerinformationsordningen i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, skal finde anvendelse for tankstationer som defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8. LNG-tankstationer er ikke omfattet af AFI-direktivets artikel 2, nr. 8. Det er endvidere hensigten, at det alene vil være offentligt tilgængelige tankstationer, der vil blive omfattet af kravet om skiltning. Ligeledes er det hensigten, at mindre offentligt tilgængelige tankstationer ikke pålægges krav om skiltning.

Det er hensigten, at der vil blive fastsat regler om, hvilke enhedspriser på fossile brændstoffer og alternative drivmid-

ler der indgår i beregningsmodellen. Det forventes, at der fastsættes regler om, at en myndighed hvert kalenderkvartal kan indhente data om priser 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 disse 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 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 prissammenligningskiltet og prissammenligningskiltets indhold og fysiske format.

Det er hensigten, at de tekniske specifikationer for beregningerne, herunder bl.a. segmenteringsmetode, antal segmenter og opgørelse af gennemsnitspriser, fastsættes på bekendtgørelsesniveau. 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. 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 ejere af mindre offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af kravet, skal offentliggøre et permanent prissammenligningskilt (et permanent klistermærke).

Det er hensigten, at Færdselsstyrelsen hvert kalenderkvartal offentliggør de beregnede FPC-priser via en digital løsning 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. Ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler vil kunne tilgå disse data via en onlineplatform. Det er hensigten, at ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler 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 for det egentlige prissammenligningskilt, men prissammenligningskiltet 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 det fulde prissammenligningskilt.

For at understøtte en proportionel forbrugerinformationsordning og begrænse de administrative byrder, der pålægges de virksomheder, der omfattes af ordningen, er det hensigten, at prissammenligningskiltet ikke skal være så omfattende for nogle af de offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af ordningen. Det forventes således, at kravet om skiltning kan opfyldes for en andel af de offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af ordningen, ved at opsætte et permanent klistermærke, der henviser til en digital 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 et 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 overholdelse af reglerne med hjemmel i AFI-lovens § 2, stk. 2. Det forventes endvidere, at der i medfør af AFI-lovens § 2, stk. 3 og 4, der med dette lovforslag bliver stk. 5 og 6, 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, der med dette lovforslag bliver stk. 7.

2.3. Ad hoc-opladning og priser for opladning

2.3.1. Gældende ret

AFI-lovens § 2, stk. 1, giver 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. Bemyndigelsen er bl.a. udnyttet til at fastsætte

reglerne i § 5 a og § 9 a i 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.

Det følger af bekendtgørelsens § 5 a, at alle offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør. Bestemmelsen gennemfører AFI-direktivets artikel 4, stk. 9.

På alle offentligt tilgængelige ladestandere skal der endvidere på klar og synlig måde oplyses om prisen for opladning, jf. bekendtgørelsens § 9 a. Bestemmelsen gennemfører AFI-direktivets artikel 4, stk. 10.

AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, fastsætter, at alle offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

Efter direktivets artikel 4, stk. 10, skal medlemsstaterne sørge for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser

Som det fremgår af afsnit 2.2.2., vedrører bemyndigelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler. Det fremgår ikke eksplicit af AFI-lovens bemærkninger, hvad der forstås ved infrastruktur til "transmission" af alternative drivmidler.

Det er dog Transportministeriets vurdering, at fastsættelse af regler om ad hoc-opladning og om priser for opladning, som i dag er fastsat i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018, som ændret ved bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018, efter bemyndigelse i den gældende bestemmelse i AFI-lovens § 2, stk. 1, medfører en vid forståelse af begrebet infrastruktur til "transmission" af alternative drivmidler. Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at justere bestemmelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, således at det fremgår direkte af loven, at der kan fastsættes regler om ad hoc-opladning og priser for opladning.

Som det fremgår af afsnit 2.2.2., foreslås det at give transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler med henblik på at gennemføre AFI-direktivets artikel 7, stk. 3. Brugerinformationsordningen som omhandlet i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, gælder for tankstationer. Offentligt tilgængelige ladestandere er ikke omfattet af bestemmelsen. Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at stille krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal opsætte et permanent klistermærke, der henviser til en onlineplatform,

hvor sammenligning af priserne for drivmidler fremgår. Formålet hermed er at understøtte en gennemsigtig prisoplysning på el som drivmiddel på det danske marked. Et sådant krav vil således understøtte gennemførelsen af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, om let og klart sammenlignelige og gennemsigtige priser for opladning ved offentligt tilgængelige ladestandere. Et sådant krav vil dermed skulle fastsættes med henblik på gennemførelse af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at det indsættes i bestemmelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, at transportministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler omfatter fastsættelse af regler om ad hoc-opladning og priser for opladning.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne anvendes til at gennemføre AFI-direktivets bestemmelser om ad hoc-opladning og priser for opladning i direktivets artikel 4, stk. 9 og 10. Efter den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om ad hoc-opladning vil der således kunne fastsættes regler om, at offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør. Efter den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om priser for opladning vil der kunne fastsættes regler om, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Der er i dag i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018, som ændret ved bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018, fastsat regler med henblik på at gennemføre AFI-direktivets artikel 4, stk. 9 og 10. Den foreslåede indsættelse af bemyndigelse til at fastsætte regler om ad hoc-opladning og priser for opladning i AFI-lovens § 2, stk. 1, medfører ikke i sig selv ændringer i de regler, der fastsættes, og det påtænkes derfor, at der fortsat vil være regler om ad hoc-opladning og priser for opladning i ovenstående bekendtgørelse. Det vil dog være muligt at justere eller fastsætte yderligere regler med henblik på at gennemføre bestemmelserne i direktivets artikel 4, stk. 9 og 10, efter bemyndigelse i den foreslåede bestemmelse, hvis det findes hensigtsmæssigt.

Det er således hensigten at udnytte den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal opsætte et permanent klistermærke, der henviser til en onlineplatform med henblik på at understøtte gennemførelsen af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10.

2.4. Eksisterende infrastruktur til transmission af drivmidler

2.4.1. Gældende ret

AFI-lovens § 1 indeholder en bestemmelse om lovens anvendelsesområde. Det følger af bemærkningerne til AFI-lo-

vens § 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, side 7.

Efter § 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 skal der på alle tankstationer fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning, på klar og synlig måde på de tilsvarende pumper og dyser være anbragt en mærkning med ét eller flere symboler, som angiver, hvilke typer brændstof der kan tankes. Bekendtgørelsens § 8 gennemfører AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, jf. artikel 7, stk. 2, litra a.

Efter § 5 a i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018, som ændret ved bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018, skal alle offentligt tilgængelige ladestandere give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør. Bestemmelsen gennemfører AFI-direktivets artikel 4, stk. 9.

På alle offentligt tilgængelige ladestandere skal der endvidere på klar og synlig måde oplyses om prisen for opladning, jf. § 9 a i ovennævnte bekendtgørelse. Bestemmelsen gennemfører AFI-direktivets artikel 4, stk. 10.

Det følger af bekendtgørelsens § 12, stk. 3, 2. pkt., at bestemmelsen i § 8 finder anvendelse fra den 12. oktober 2018, hvorefter den finder anvendelse på både eksisterende og nye tankstationer. Det følger endvidere af § 12, stk. 3, 3. pkt., at bestemmelserne i §§ 5 a og 9 a finder anvendelse fra den 1. juli 2018, hvorefter de finder anvendelse på både nye og eksisterende ladestandere.

Ifølge AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, jf. artikel 7, stk. 2, litra a, skal der på alle tankstationer, fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning, på en klart synlig måde på de tilsvarende pumper og dyser angives brugerinformation.

Det følger endvidere af 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. Der findes foreløbigt ingen national regulering, der implementerer AFI-direktivets artikel 7, stk. 3.

AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, fastsætter, at alle offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

Efter direktivets artikel 4, stk. 10, skal medlemsstaterne sørge for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt

tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

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.

2.4.2. Transportministeriets overvejelser

Bemærkningen i forslaget til AFI-loven, som refereret i afsnit 2.4.1. ovenfor, om, at regler udstedt i medfør af loven ikke vil finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, er formuleret generelt, men er primært tiltænkt de regler, der udstedes i medfør af loven med henblik på at implementere AFI-direktivets regler om tekniske specifikationer. Det gælder bl.a. regler om tekniske specifikationer for elektricitetsforsyning til transport, jf. direktivets artikel 4, stk. 4 og 6, og tekniske specifikationer for brintforsyning til vejtransport, jf. direktivets artikel 5, stk. 2, m.fl.

AFI-direktivet indeholder dog også regler om bl.a. ad hoc-opladning, jf. direktivets artikel 4, stk. 9, priser for opladning, jf. direktivets artikel 4, stk. 10, og brugerinformation, jf. direktivets artikel 7. Det er Transportministeriets vurdering, at regler om ad hoc-opladning, priser for opladning samt visse af reglerne om brugerinformation imidlertid gælder for både eksisterende og nyopført infrastruktur til transmission af drivmidler. Det følger således ikke af de pågældende artikler, at de alene finder anvendelse for infrastruktur, der etableres efter en bestemt dato. I modsætning hertil følger det f.eks. af direktivets artikel 5, stk. 2, om brintforsyning til vejtransport, at denne bestemmelse finder anvendelse for offentligt tilgængelige brinttankstationer, der er etableret eller fornyet den 18. november 2017 eller derefter.

Den pågældende lovbemærkning til AFI-lovens § 1 burde derfor have været afgrænset til at gælde for regler udstedt i medfør af loven med henblik på at implementere AFI-direktivets regler om tekniske specifikationer. Der er dermed en uoverensstemmelse mellem lovens bemærkninger og direktivets regler. Transportministeriet blev opmærksom på denne uoverensstemmelse i 2018. Transport-, bygnings- og boligministeren orienterede i 2018 Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg om denne uoverensstemmelse, jf. herved transport-, bygnings- og boligministerens brev til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget af 1. maj 2018, alm. del, bilag 286.

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, jf. beskrivelsen i afsnit 2.4.1. Det bemærkes endvidere, at transport-, bygnings- og boligmini-

steren i 2018 ved ovennævnte brev orienterede Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg herom.

Det er på ovenstående baggrund Transportministeriets vurdering, at der bør indsættes en hjemmel i AFI-loven til at kunne udstede regler, der gælder for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Ved allerede etableret infrastruktur sigtes der til infrastruktur til transmission af drivmidler etableret inden AFI-lovens ikrafttræden samt infrastruktur til transmission af drivmidler etableret inden fristen for gennemførelse af AFI-direktivet i dansk ret den 18. november 2016.

Datoen for lovens ikrafttræden og direktivets gennemførelsesfrist vil ikke have betydning for de indholdsmæssige krav, der skal fastsættes. Det vil dermed være de samme regler, der vil gælde for infrastruktur til transmission af drivmidler, uanset om infrastrukturen er etableret før eller efter de pågældende datoer.

Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt, at de materielle regler om infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation fortsat fastsættes efter bemyndigelse i AFI-lovens § 2, stk. 1, der med dette lovforslag bliver stk. 1, 1. pkt., men således at der indsættes en ny bestemmelse i AFI-lovens § 2, stk. 1, 2. pkt., om, at transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter AFI-lovens § 2, stk. 1, 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der indsættes en ny bestemmelse i AFI-lovens § 2, stk. 1, 2. pkt., om, at transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter bemyndigelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, der med dette lovforslag bliver stk. 1, 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler, hvorved forstås infrastruktur til transmission af drivmidler, der er etableret inden AFI-lovens ikrafttræden samt infrastruktur til transmission af drivmidler, der er etableret inden gennemførelsesfristen for AFI-direktivet den 18. november 2016.

Transportministeren kan i medfør af bemyndigelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, der med dette lovforslag bliver stk. 1, 1. pkt., fastsætte regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, ad hoc-opladning, priser for opladning og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Den foreslåede ændring medfører, at transportministeren i de regler, der fastsættes efter 1. pkt., kan bestemme, at disse regler ligeledes skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

Det er hensigten, at bestemmelsen i første omgang vil blive udnyttet til at bestemme, at regler om ad hoc-opladning, priser for opladning og visse bestemmelser om brugerinformation, der fastsættes efter bemyndigelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, der med dette lovforslag bliver stk. 1, 1. pkt.,

også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Bestemmelsen vil dog også kunne anvendes til at bestemme, at regler om øvrige forhold om infrastruktur til transmission af alternative drivmidler og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler ligeledes skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler, hvis det findes hensigtsmæssigt.

2.5. Delegation og klageadgang

2.5.1. 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.

2.5.2. Transportministeriets overvejelser

Det er Transportministeriets 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 Transportministeriets opfattelse, at der skal indsættes en bestemmelse om klageadgang, herunder om afskæring af klageadgang.

2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet 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

Lovforslaget indeholder alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige. De regler om prissammenligningsværktøjet, der forventes udstedt i medfør af lovforslagets bemyndigelser, vil indebære offentlige økonomiske konsekvenser, ligesom forskrifter udstedt i medfør af lovforslaget vil være forbundet med offent-

lige administrative konsekvenser. De regler, der udstedes ved bekendtgørelse, vil blive underlagt særskilt konsekvensvurdering som led i den offentlige høring af udkast hertil.

Det vurderes, at der som følge af regler udstedt i medfør af lovforslaget vil skulle udvikles en digital løsning. Den digitale løsning skal understøtte relevant dataindsamling fra relevante bilimportører. Ligeledes skal den digitale løsning 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.

Den efterfølgende udmøntning af lovforslagets bestemmelser vil indebære administrativ sagsbehandling og indeholde en tilsynsforpligtelse, der vil medføre økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Følgende principper for digitaliseringsklar lovgivning forventes at være relevante:

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 vejledningmateriale om efterlevelseskrav i medfør af forskrifter udstedt efter lovforslaget.

Princip 2 (Lovgivningen skal understøtte digital kommunikation med borgere og virksomheder): Regler udstedt i medfør af den foreslåede lovændring vil understøtte 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 vejledningmateriale om krav om placering m.v.

Princip 3 (Lovgivningen skal muliggøre automatisk sagsbehandling hvis muligt): Regler udstedt i medfør af den foreslåede lovændring vil muliggøre 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 5 (Tryk og sikker datahåndtering): Den digitale løsning følger ISO-standard på dette område samt den gældende databeskyttelseslovgivning.

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

Lovforslaget indeholder alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. De regler, som forventes udstedt i medfør af lovforslaget, vil medføre administrative omkostninger for erhvervslivet. De regler, der udstedes ved bekendtgørelse, vil blive underlagt særskilt konsekvensvurdering som led i den offentlige høring af udkast hertil.

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 brugerinformation (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.

De bestemmelser, der ifølge lovforslaget vil medføre administrative konsekvenser, vil blive udmøntet ved bekendtgørelse.

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

Reguleringen vil så vidt muligt være enkel og formålsbestemt. Det forventes f.eks., at der med reguleringen gives metodefrihed, således at tankstationer, der omfattes af brugerinformationsordningen, har mulighed for at vælge, hvilket fysisk format prissammenligningsskiltet offentliggøres i.

Den påtænkte borgerrettede og erhvervsrettede it-løsning, der er afledt af reguleringen, har et klart fokus på formålet med reguleringen. Dele af den offentlige it-løsning vil således bruges til at oplyse borgere og erhvervet om formålet med reguleringen, anvendte beregningsmetoder i ordningen m.v.

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 tilpassingsdygtig. På denne baggrund sikres det, at reguleringen i videst muligt omfang er teknologineutral og ikke forankres i en specifik teknologi.

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.

I designet og opbygningen af den påtænkte it-løsning, der er afledt af reguleringen, tages der højde for, at der skabes mulighed for samspil med andre reguleringsområder.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget indeholder alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv administrative konsekvenser for borgerne. De regler, der forventes udstedt i medfør af lovforslagets bestemmelser om brugerinformation, vil ikke have administrative konsekvenser for borgerne, men forventes at få positive konsekvenser for borgerne som følge af forbedret brugerinformation.

6. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv klima- og miljømæssige konsekvenser, men regler udstedt i medfør af lovforslagets bestemmelser om brugerinformation forventes at have positive klima- og 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 længere 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 bestemmelse om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler har til formål at give transportministeren bemyndigelse til at implementere AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, ved bekendtgørelse, samt til at kunne fastsætte supplerende regler til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732, som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858. Gennemførelsesforordningen supplerer reglerne i

AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, men ændrer ikke på direktivets regler. Direktivet er allerede delvis gennemført ved regler udstedt i medfør af AFI-loven.

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.

Som det fremgår af afsnit 2.3., påtænkes det at fastsætte et krav om et permanent prissammenligningsskilt på offentligt tilgængelige ladestandere med henblik på at understøtte gennemførelse af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10. I forbindelse med fastsættelse af regler herom ved bekendtgørelse vil det blive vurderet, hvordan et sådant krav forholder sig til de 5 principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering.

Danmark har tidligere kommunikeret med EU-Kommissionen om gennemførelsen af AFI-direktivet i dansk ret. Kommissionen sendte ved brev af 27. januar 2017 åbningsskrivelse nr. 2017/0064 til Danmark vedrørende manglende gennemførelse af AFI-direktivet. Fristen for gennemførelse af direktivet i dansk ret var den 18. november 2016. I åbningsskrivelsen anførte Kommissionen, at Kommissionen endnu ikke havde fået meddelelse om fuldstændige gennemførelsesforanstaltninger for hver direktivbestemmelse. Kommissionen anmodede derfor den danske regering om at give meddelelse om de resterende gennemførelsesforanstaltninger. Danmark svarede Kommissionen, at direktivet blev gennemført i dansk ret ved udarbejdelse af en national politikramme for etablering af infrastruktur for alternative drivmidler. Politikrammen blev notificeret til Kommissionen 8. februar 2017. Derudover ville direktivet blive gennemført i dansk ret ved udstedelse af to bekendtgørelser.

Kommissionen sendte endvidere ved brev af 5. oktober 2017 begrundet udtalelse nr. 2017/0064 til Danmark vedrørende manglende gennemførelse af AFI-direktivet. I den begrundede udtalelse var det anført, at Kommissionen efter undersøgelse af de tidligere meddelte foranstaltninger konkluderede, at Danmark endnu ikke havde gennemført AFI-direktivets artikel 2, nr. 9, artikel 4, stk. 7-12, artikel 5, stk. 2, og artikel 7, stk. 1 og 7. Danmark svarede Kommissionen, at den danske regering den 4. oktober 2017 fremsatte forslag om lov om infrastruktur for alternative drivmidler, der skulle give transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til at gennemføre bestemmelser om forhold vedrørende infrastruktur for alternative drivmidler. Lovforslaget blev vedtaget den 30. november 2017. Derudover blev der redegjort for den påtænkte implementering af de enkelte bestemmel-

ser i dansk ret. Kommissionen lukkede den 19. juli 2018 traktatkrænkelssagen mod Danmark.

Det er Transportministeriets vurdering, at de ovennævnte bestemmelser nu er fuldt implementeret i dansk lovgivning. Transportministeriet bemærker, at der med dette lovforslag foreslås givet hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at regler, der er fastsat efter bemyndigelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Det gælder bl.a. for regler fastsat i bekendtgørelser med henblik på at gennemføre AFI-direktivets artikel 4, stk. 9 og 10. Da AFI-loven i dag administreres i overensstemmelse med AFI-direktivet, følger det dog allerede af de pågældende bekendtgørelser, at de regler, der skal gennemføre AFI-direktivets artikel 4, stk. 9 og 10, finder anvendelse for både nye og eksisterende ladestandere, jf. afsnit 2.4. Transport-, bygnings- og boligministeren orienterede i 2018 Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg herom, jf. herved transport-, bygnings- og boligministerens brev til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget af 1. maj 2018, alm. del, bilag 286.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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

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 forbundet med udvikling af den digitale løsning opgøres i forbindelse med udmøntning af bemyndigelsen ved bekendtgørelse.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Implementeringskonsekvenser forbundet med administration, herunder til sagsbehandling og opfyldelse af tilsynsforpligtelsen, opgøres i forbindelse med udmøntning af bemyndigelsen ved bekendtgørelse.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Efterlevelseseffekter består af de udgifter, virksomhederne har i forbindelse med den fysiske anskaffelse af materialer og services til prissammenligningsværktøjet. De økonomiske konsekvenser og efterlevelseseffekter for erhvervslivet opgøres i forbindelse med udmøntning af bemyndigelsen ved bekendtgørelse.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	De administrative omstillingsomkostninger og løbende administrati-

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.

		ve konsekvenser forbundet med efterlevelse af ordningens minimumskrav opgøres i forbindelse med udmøntning af bemyndigelsen ved bekendtgørelse.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klima- og miljømæssige konsekvenser	Regler udstedt i medfør af den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om brugerinformation forventes på længere sigt at være forbundet med positive klima- og miljømæssige eksternaliteter, der vurderes at være til gavn for både borgere og samfundet generelt.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Regler udstedt i medfør af 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 indeholder i § 2, stk. 1, 2 og 3, bemyndigelser til at fastsætte regler til transportministeren. Transportministeren er i loven benævnt transport-, bygnings- og boligministeren.

Det foreslås, at transport-, bygnings- og boligministeren overalt i loven ændres til transportministeren. Forslaget vedrører AFI-lovens § 2, stk. 1, 2 og 3.

Ændringen af betegnelsen for ministeren følger allerede af kongelig resolution af 27. juni 2019. Forslaget er derfor en rent sproglig ændring.

Til nr. 2

AFI-loven finder anvendelse for offentligt tilgængelige ladestander 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.

En offentligt tilgængelig tankstation er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 2, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7, defineret som en optankningsfacilitet, hvor et alternativt brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Alternative drivmidler er endvidere i bemærkningerne til AFI-lovens § 2, stk. 1, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7, defineret som brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olie-kilder i energiforsyningen til transport, bidrager til dekarbonisering, og som bidrager til forbedring af miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder bl.a. elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas (CNG og LNG), flydende gas (LPG) m.v.

Brint- og naturgastankstationer og optankningsfaciliteter til f.eks. skibe på havneanlæg er således omfattet af loven. Afgrænsningen af, hvornår en tankstation er at betragte som offentligt tilgængelig og dermed omfattet af lovens anvendelsesområde, afgøres ud fra de samme principper som for ladestander, jf. bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 1, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7.

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.

En tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, defineret som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med

undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. LNG er naturgas eller biogas i flydende form.

En offentligt tilgængelig tankstation er i direktivets artikel 2, nr. 7, defineret som en tankstation til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang i hele Unionen for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

En LNG-tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 9, defineret som en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

Det foreslås, at AFI-lovens § 1, nr. 2, nyaffattes, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, således at loven finder anvendelse for tankanlæg.

Ved tankanlæg forstås der i lovforslaget en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Ved den foreslåede afgrænsning af lovens anvendelsesområde er der taget udgangspunkt i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, 8 og 9. Tankanlæg vil være en samlet betegnelse for de tankstationer, der er omhandlet i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, 8 og 9. Ethvert brændstof omfatter både fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Anvendelsesområdet vil både omfatte offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankanlæg.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte de tankstationer, der i dag er omfattet af den gældende bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2, om offentligt tilgængelige tankstationer, herunder bl.a. brint- og naturgastankstationer og optankningsfaciliteter til f.eks. skibe på havneanlæg, og den foreslåede bestemmelse erstatter derfor denne bestemmelse. Den foreslåede bestemmelse vil herudover omfatte offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Offentligt tilgængelige ladestanderer til elektriske køretøjer vil fortsat være omfattet af AFI-lovens § 1, nr. 1, ligesom optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer fortsat vil være omfattet af AFI-lovens § 1, nr. 3.

Det er hensigten, at det på bekendtgørelsesniveau nærmere vil kunne afgrænses, hvilke tankanlæg de enkelte bestemmelser i bekendtgørelserne gælder for. Det vil f.eks. kunne bestemmes, at en bestemmelse alene finder anvendelse for offentligt tilgængelige tankstationer til forsyning med et alternativt brændstof. Det vil f.eks. kunne være relevant, hvis bekendtgørelsen skal gennemføre bestemmelser i AFI-direktivet, der gælder for offentligt tilgængelige tankstationer som defineret i direktivets artikel 2, nr. 7. Det vil fortsat kunne afgøres ud fra de samme principper som for ladestanderer, om et tankanlæg er at betragte som offentligt tilgængeligt.

Det vil endvidere på bekendtgørelsesniveau kunne afgræn-

ses, hvis en bekendtgørelsesbestemmelse ikke skal finde anvendelse for optankningsfaciliteter til specifikke drivmidler. Det vil f.eks. kunne være relevant at afgrænse, at en bestemmelse ikke skal gælde for LNG-tankstationer, hvis bestemmelsen skal implementere regler i AFI-direktivet, der gælder for tankstationer som defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8. AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, omfatter ikke optankningsfaciliteter, hvor LNG kan tankes.

Til nr. 3

Det følger af AFI-lovens § 2, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner eller EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler. Bestemmelsen er udnyttet til at fastsætte regler, der gennemfører dele af AFI-direktivet.

De gældende regler om ad hoc-opladning og om priser for opladning ved offentligt tilgængelige ladestanderer er fastsat ved §§ 5 a og 9 a i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018, som ændret ved bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018. Reglerne gennemfører AFI-direktivets artikel 4, stk. 9 og 10.

De gældende regler om brugerinformation ved tankstationer, ladestanderer 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. Regler om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere er fastsat i bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer. Regler 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. Reglerne om brugerinformation gennemfører dele af AFI-direktivets artikel 7. Der findes foreløbigt ingen national regulering, der implementerer AFI-direktivets artikel 7, stk. 3.

AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, fastsætter, at alle offentligt tilgængelige ladestanderer skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

Efter direktivets artikel 4, stk. 10, skal medlemsstaterne sørge for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestanderer, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

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 forbrugerens bevidsthed og gøre

brændstofpriserne gennemsigtige på konsekvent vis i hele Unionen.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, finder anvendelse, når der angives brændstofpriser på en tankstation. Efter artikel 7, stk. 3, skal skiltning med brugerinformationen finde sted, når det er relevant. Det er dermed op til den enkelte medlemsstat at fastlægge, hvilke konkrete tankstationer der bør omfattes af kravet om skiltning.

I 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. Gennemførelsesforordningen supplerer således reglerne i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3.

Den konkrete fælles metode til sammenligning af enhedspriser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler og beregningsmodellen bag prissammenligningsværktøjet findes i bilagene til gennemførelsesforordningen og i Programme Support Action's (PSA) ("FPC4Consumers") 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.

Brugerinformationen skal gøre det muligt for forbrugerne at sammenligne de løbende udgifter til fossile brændstoffer og alternative drivmidler for udvalgte biler, der anvender forskellige drivmidler, i DKK pr. 100 km. Brugerinformationen om priserne på drivmidler skal opdateres og offentliggøres hvert kalenderkvarartal, 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 indeles i bilsegmenter. Priserne for fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal derfor vises for udvalgte bilsegmenter, der består af biler, der anvender et af de drivmidler, der er tilgængelige på det danske marked. Den brugerinformation, som ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler skal skilte med, skal således indeholde en oversigt over de gennemsnitlige priser (baseret på det seneste kalenderkvarartal) for udvalgte drivmidler pr. 100 km for udvalgte bilsegmenter.

Det følger af præambelbetragtning (2) i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858 og af Programme Support Action's (PSA) anbefalinger, at brugerinformations-

ordningen ikke bør være byrdefuld for små og mellemstore virksomheder.

Det foreslås, at det i AFI-lovens § 2, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 3, tilføjes, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om ad hoc-opladning, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Det foreslås, at det indsættes i bestemmelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, at transportministerens bemyndigelse omfatter fastsættelse af regler om ad hoc-opladning og priser for opladning.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne anvendes til at gennemføre AFI-direktivets bestemmelser om ad hoc-opladning og priser for opladning i direktivets artikel 4, stk. 9 og 10. Der er allerede i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018, som ændret ved bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018, fastsat regler med henblik på at gennemføre disse direktivbestemmelser efter bemyndigelse i den gældende AFI-lovs § 2, stk. 1. Hensigten bag den foreslåede ændring er at sikre, at det fremgår direkte af loven, at der kan fastsættes regler om ad hoc-opladning og priser for opladning.

Efter den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om ad hoc-opladning vil der således kunne fastsættes regler om, at offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør. Efter den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om priser for opladning vil der kunne fastsættes regler om, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Den foreslåede indsættelse af bemyndigelse til at fastsætte regler om ad hoc-opladning og priser for opladning i AFI-lovens § 2, stk. 1, medfører ikke i sig selv ændringer i de regler, der fastsættes, og det påtænkes derfor, at der fortsat vil være regler om ad hoc-opladning og priser for opladning i ovenstående bekendtgørelse. Det vil dog være muligt at justere eller fastsætte yderligere regler med henblik på at gennemføre bestemmelserne i direktivets artikel 4, stk. 9 og 10, efter bemyndigelse i den foreslåede bestemmelse, hvis det findes hensigtsmæssigt.

Det er således hensigten at udnytte den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal opsætte et permanent klistermærke, der henviser til en onlineplatform med henblik på at understøtte gennemførelsen af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10. Der henvises i øvrigt til beskrivelsen i de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.2.

Med forslaget til ændring af § 2, stk. 1, får transportmini-

steren bemyndigelse til at fastsætte regler om 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 fastsætte supplerende regler til 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.

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, regler om krav om videregivelse af relevant data fra fysiske og juridiske personer samt 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, hvilken infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler der forpligtes 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. Det forventes således, at tankanlæg som defineret i den foreslåede bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2, omfattes af ordningen, herunder både tankstationer, hvor der kan tankes alternative drivmidler og tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer.

Tankanlæg som defineret i den foreslåede bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2, omfatter såvel offentligt tilgængelige som ikke-offentligt tilgængelige tankstationer. Kravet om brugerinformation har imidlertid bl.a. til formål at gøre brændstofpriserne mere gennemskelige 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.

Tankanlæg som defineret i den foreslåede bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2, omfatter bl.a. optankningsfaciliteter, hvor LNG kan tankes. Det er hensigten, at LNG-tankstationer ikke omfattes af ordningen, idet det påtænkes, at brugerinformationsordningen skal finde anvendelse for tankstationer som defineret i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8. LNG-tankstationer er ikke omfattet af AFI-direktivets artikel 2, nr. 8. LNG er naturgas eller biogas i flydende form.

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

For at undgå at pålægge mindre virksomheder unødige økonomiske og administrative byrder er det dog hensigten, at mindre offentligt tilgængelige tankstationer med få standere ikke pålægges krav om skiltning. Der vil endvidere kunne fastsættes andre udvælgelseskriterier på bekendtgørelsesniveau, f.eks. således at ejere af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, der samlet set ejer et mindre antal tankstationer, helt fritages fra ordningen uanset antallet af standere på tankstationerne.

Det forventes, at der fastsættes regler om, at en myndighed hvert kalenderkvartal til brug for beregningen bag prissammenligningsværktøjet 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 prissammenligningsskiltet, 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 biobrændstofforbrugsværdier, samt hvilke enhedspriser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler der indgår i beregningsmodellen.

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 ejere af mindre offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af kravet, skal offentliggøre et permanent prissammenligningsskilt (et permanent klistermærke).

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 kan tilgå disse data via en onlineplatform. Det er hensigten, at ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler 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 for det egentlige prissammenligningsskilt, men prissammenligningsskiltet skal som minimum være i A4-størrelse. Det påtænkes at give metodefrihed med hensyn til det fysiske format for offentliggørelse for det fulde prissammenligningsskilt. Det fysiske skilt kan således bl.a. være en plakat, et klistermærke eller vises på en digital skærm.

Det er hensigten, at prissammenligningsskiltet ikke skal være så omfattende for en andel af de offentligt tilgængelige tankstationer, der omfattes af ordningen. Det forventes således, at kravet om skiltning kan opfyldes 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 prissammenligningsskilt, der skal opdateres hvert kalenderkvartal. Det er hensigten, at de nærmere regler om det permanente klistermærke vil blive fastsat ved bekendtgørelse, herunder bl.a. størrelsen på skiltet.

Det er hensigten, at der på bekendtgørelsesniveau med hjemmel i AFI-lovens § 2, stk. 2, fastsættes regler om tilsyn og kontrol med overholdelse af reglerne, der udstedes i medfør af loven. Det forventes endvidere, at der i medfør af AFI-lovens § 2, stk. 3 og 4, der med dette lovforslag bliver stk. 5 og 6, 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, der med dette lovforslag bliver stk. 7.

Det er endvidere hensigten, at kravet om skiltning vil finde anvendelse for såvel nyopført som allerede etableret offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, jf. herved den foreslåede bestemmelse i AFI-lovens § 2, stk. 1, 2. pkt. Eksisterende offentligt tilgængelige tankstationer vil dermed skulle opfylde kravet om skiltning, og ejeren af tankstationen

vil dermed kunne straffes, hvis kravet ikke opfyldes. Det bemærkes, at der ikke vil være tale om straf med tilbagevirkende kraft, idet kravet om brugerinformation først vil gælde fra tidspunktet for reglerens udstedelse.

Ejere af eksisterende offentligt tilgængelige tankstationer har ikke haft mulighed for at tage højde for de nye krav, da tankstationen blev etableret. Det er derfor bebyrdende, når der pålægges nye krav, der skal gælde for eksisterende offentligt tilgængelige tankstationer.

Brugerinformationsordningen har bl.a. til formål at fremme bæredygtige indkøbsvalg på vejtransportområdet og øge brugerens kendskab til og brug af alternative drivmidler ved at stille krav om opsætning af prissammenligningsskiltet. Dette formål kan kun opnås, hvis de tankstationer, som forbrugerne anvender, omfattes af ordningen. Muligheden for at pålægge straf for manglende overholdelse af kravene skal endvidere være med til at sikre, at ordningen opnår effekt. Det er Transportministeriets opfattelse, at hensynet til, at ordningen er effektiv, taler for at omfatte eksisterende infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler af ordningen, herunder af muligheden for at pålægge straf ved manglende overholdelse af kravene.

Til nr. 4

AFI-lovens § 1 indeholder en bestemmelse om lovens anvendelsesområde. 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, side 7.

Bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer indeholder i § 8 en bestemmelse om brugerinformation på tankstationer. Bestemmelsen gennemfører AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, jf. artikel 7, stk. 2, litra a. Bekendtgørelsens § 5 a gennemfører AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, og indeholder en bestemmelse om ad hoc-opladning ved offentligt tilgængelige ladestandere. Bekendtgørelsens § 9 a, som er en gennemførelse af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, indeholder en bestemmelse om oplysning om prisen for opladning ved offentligt tilgængelige ladestandere.

Det følger af bekendtgørelsens § 12, stk. 3, 2. pkt., at bestemmelsen i § 8 finder anvendelse fra den 12. oktober 2018, hvorefter den finder anvendelse på både eksisterende og nye tankstationer. Det følger endvidere af § 12, stk. 3, 3. pkt., at bestemmelserne i §§ 5 a og 9 a finder anvendelse fra den 1. juli 2018, hvorefter de finder anvendelse på både nye og eksisterende ladestandere.

Ifølge AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, jf. artikel 7, stk. 2, litra a, skal der på alle tankstationer, fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning, på en klart synlig måde

på de tilsvarende pumper og dyser angives brugerinformation.

Det følger endvidere af 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. Der findes foreløbigt ingen national regulering, der implementerer AFI-direktivets artikel 7, stk. 3.

AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, fastsætter, at alle offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

Efter direktivets artikel 4, stk. 10, skal medlemsstaterne sørge for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

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.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, jf. artikel 7, stk. 2, litra a, og artikel 7, stk. 3, om brugerinformation, samt artikel 4, stk. 9, om ad hoc-opladning, og artikel 4, stk. 10, om priser for opladning, finder både anvendelse for infrastruktur til transmission af drivmidler, der er etableret før og efter fristen for gennemførelse af AFI-direktivet i dansk ret den 18. november 2016. Det følger således ikke af de pågældende artikler, at de alene finder anvendelse for infrastruktur, der etableres efter en bestemt dato. I modsætning hertil følger det f.eks. af direktivets artikel 5, stk. 2, om brintforsyning til vejtransport, at denne bestemmelse finder anvendelse for offentligt tilgængelige brinttankstationer, der er etableret eller fornyet den 18. november 2017 eller derefter.

AFI-loven administreres i dag i overensstemmelse med direktivet, og det følger derfor af bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer, at visse bestemmelser om brugerinformation, ad hoc-opladning og priser for opladning finder anvendelse for både eksisterende og nyopførte tankstationer og ladestandere, jf. ovenfor.

Det foreslås i AFI-lovens § 2, stk. 1, 2. pkt., som er ny, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, at transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter § 2, stk. 1, 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

Ved allerede etableret infrastruktur sigtes der til infrastruktur til transmission af drivmidler etableret inden AFI-lovens ikrafttræden samt infrastruktur til transmission af drivmidler etableret inden fristen for gennemførelse af AFI-direktivet i dansk ret den 18. november 2016.

Det er hensigten, at bestemmelsen i første omgang vil blive udnyttet til at bestemme, at regler om ad hoc-opladning, priser for opladning og visse bestemmelser om brugerinformation, der fastsættes efter bemyndigelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, der med dette lovforslag bliver stk. 1, 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Bestemmelsen vil dog også kunne anvendes til at bestemme, at regler om øvrige forhold om infrastruktur til transmission af alternative drivmidler og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler ligeledes skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler, hvis det findes hensigtsmæssigt.

Transportministeren kan i medfør af bemyndigelsen i AFI-lovens § 2, stk. 1, der med dette lovforslag bliver stk. 1, 1. pkt., fastsætte regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, ad hoc-opladning, priser for opladning og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Den foreslåede ændring medfører, at transportministeren i de regler, der fastsættes efter 1. pkt., kan bestemme, at disse regler ligeledes får virkning for eksisterende infrastruktur til transmission af drivmidler. De indholdsmæssige regler vil fortsat skulle fastsættes efter bemyndigelse i lovens § 2, stk. 1, der med dette lovforslag bliver stk. 1, 1. pkt.

Den foreslåede bestemmelse medfører dermed, at det kan bestemmes, at regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, ad hoc-opladning, priser for opladning og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, skal gælde for tankanlæg og offentligt tilgængelige ladestandere, uanset hvornår tankanlægget eller ladestanderen er etableret.

Det er derimod ikke hensigten, at de indholdsmæssige regler skal kunne gives tilbagevirkende kraft. Det vil således f.eks. ikke i medfør af bestemmelsen kunne bestemmes, at en regel om opsætning af brugerinformation skal være opfyldt inden reglens ikrafttræden.

Datoen for lovens ikrafttræden og direktivets gennemførelsesfrist vil ikke have betydning for de indholdsmæssige krav, der skal fastsættes. Det vil dermed være de samme regler, der vil gælde for infrastruktur til transmission af drivmidler, uanset om infrastrukturen er etableret før eller efter de pågældende datoer.

Til nr. 5

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.

I dag kan Færdselsstyrelsens afgørelser i forbindelse med

tilsyn truffet efter regler udstedt i medfør af AFI-loven påklages, f.eks. afgørelser truffet efter bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer.

Det foreslås i AFI-lovens § 2, stk. 3, som er ny, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Transportministeren kan således både delegerer 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 delegerer sine beføjelser til Færdselsstyrelsen i Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Det foreslås i AFI-lovens § 2, stk. 4, som er ny, jf. lovforslagets § 1, nr. 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 på bekendtgørelsesniveau 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.

Den overvejende del af de afgørelser, som vil kunne træffes efter regler udstedt i medfør af AFI-loven, vil være af teknisk karakter og vil ofte forudsætte betydelig teknisk indsigt på området. Denne tekniske indsigt findes i Færdselsstyrelsen og ikke i Transportministeriets departement, og på denne baggrund lægges der op til at indføre hjemmel til at afskære klageadgangen.

Hvis bemyndigelsen udnyttes til ved bekendtgørelse at afskære den administrative klageadgang, vil dette ikke medføre en ændring af myndighedens forpligtelser efter officialprincippet. Færdselsstyrelsen er, uanset om den administrative klageadgang afskæres, forpligtet til at genoptage en sag, hvis parten efter afgørelsen fremkommer med nye relevan-

te oplysninger til sagen og ønsker genoptagelse, eller hvis myndigheden ikke har oplyst sagen tilstrækkeligt inden afgørelsen.

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

Til § 2

Det foreslås i § 2, stk. 1, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Lovforslaget har til formål at bemyndige transportministeren til at fastsætte regler, der skal gennemføre AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, og til at fastsætte supplerende regler til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/732. Gennemførelsesforordningen har virkning fra den 7. december 2020, jf. artikel 1 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/858. For at lovforslaget kan træde i kraft hurtigst muligt efter vedtagelse, således at fristen for implementering af EU-reglerne i dansk lovgivning ikke overskrides yderligere, foreslås det, at lovforslaget træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Lovforslaget har direkte konsekvenser for erhvervslivet og er derfor omfattet af de fælles ikrafttrædelsesdatoer for erhvervsrettet regulering. Det er hensigten, at Transportministeriet vil fravige de fælles ikrafttrædelsesdatoer for lovforslaget som følge af, at der er tale om regulering, hvor det følger af Danmarks EU-retlige eller andre internationale forpligtelser, at de nationale regler skal træde i kraft snarest muligt eller på et bestemt tidspunkt.

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

Det foreslås i § 2, stk. 2, at regler fastsat i medfør af § 2, stk. 3, jf. lov nr. 1537 af 19. december 2017, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 2, stk. 5.

Det følger af AFI-lovens § 2, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler, der er udstedt i medfør af loven.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

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

1. Overalt i loven ændres »Transport-, bygnings- og boligministeren« til: »Transportministeren«.

§ 1. Loven finder anvendelse for:

1) ---

2) Offentligt tilgængelige tankstationer.

3) ---

§ 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler.

§ 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler.

Stk. 2. ---

2. § 1, nr. 2, affattes således:

»2) Tankanlæg.«

3. I § 2, stk. 1, indsættes efter »drivmidler«: »og om ad hoc-opladning, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler«.

4. I § 2, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter 1. pkt. også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.«

5. I § 2 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 4. 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. 5-7.

Stk. 3-5. ---