



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

Den 5. januar 2021

Ref.
asc@drivkraftdanmark.dk

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Retvisende brugerinformation er essentielt for bilisterne

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

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

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

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

Metode for prisindsamlingen

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

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

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

Prissammenligning mellem drivmidler alene er problematisk

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

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

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

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

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

DrivkraftDanmark

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

Støtte til TCO-beregninger på hjemmeside

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

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

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

Om prisen på opladning af elbiler

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

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

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

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

Hvilke tankstationer skal skilte enhedspriserne?

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

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

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

“Option I:

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

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

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

Option II:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hvordan skal enhedspriserne skiltes?

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

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

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

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

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

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

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

Administrative omkostninger

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

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

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