



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 15. december 2020
J. nr. 2020-9314

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 1. december 2020 stillet mig følgende spørgsmål 125 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Morten Messerschmidt (DF).

Spørgsmål nr. 125:

EU's AFI-direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (2014/94/EU) pålægger medlemsstaterne at skilte på tankstationerne med, hvad det koster at køre i en elbil, gasbil, brintbil og benzin- eller dieselbil. Men EU-reglerne risikerer at vise et forkert billede, så færre forbrugere vil vælge en lavemissionsbil. Det skyldes, at:

1. Prisen på bilens drivmiddel kun er en lille andel af de samlede omkostninger ved at køre i bil – typisk mindre end 25 pct. af totalomkostningerne (afskrivning, service/vedligehold m.v.)
2. Det nærmest er umuligt at vise en brugbar pris på drivmiddel, da priserne svinger meget og for el er meget forskellige, afhængigt af hvor meget der lades hjemme og ude og hvilket abonnement man i givet fald har. Listepriisen på benzin og diesel er også markant højere end pumpeprisen (forbrugerne betaler ved pumpen), og mange forbrugere har rabatkort.
3. EU's prissammenligning også vil få dieselmotorer til at se for »billige« ud, da afgiften på diesel ved tankning er ca. 1,50 kr./l lavere end benzin, men denne »afgiftsrabat« udlignes ved et tillæg til den halvårslige ejerafgift. Tages der ikke højde for dette i informationen til forbrugerne, vil det kunne se ud, som om det i nogle tilfælde er billigere at køre diesel end i elbil, hvilket ikke er tilfældet, når de øvrige afgifter og omkostninger tages med.

Vil ministeren på den baggrund oplyse, hvad ministerens holdning til EU's AFI-direktiv er, og om ministeren ikke er enig i, at EU-reglerne risikerer at vise et forkert billede, så færre forbrugere vil vælge en lavemissionsbil?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, som oplyser følgende:



Færdselsstyrelsen lægger i denne besvarelse til grund, at spørgsmålet vedrører implementering af artikel 7, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (herefter AFI-direktivet) af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og gennemførelsesforordning (EU) 2018/732 af 17. maj 2018 om en fælles metode til sammenligning af enhedspriserne for alternative brændstoffer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU.

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. Angivelsen af disse oplysninger må ikke vildlede eller forvirre forbrugeren.

Det fremgår af AFI-direktivets præambel (51), at enkel og let sammenligning af information om prisen på forskellige brændstoffer skal give forbrugerne bedre mulighed for at evaluere de relative omkostninger ved bestemte brændstoffer på markedet.

Ved gennemførelsesretsakter er en fælles metode til sammenligning af priserne på benzin, diesel og alternative drivmidler fastsat, og Færdselsstyrelsen kan oplyse, at den påtænkte nationale implementering af bestemmelsen i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, er i overensstemmelse med denne.

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

Styrelsen er dog opmærksom på, at informationerne på de fysiske prissammenligningsskilte, der som følge af EU-reglerne skal opsættes på danske tankstationer, hverken må vildlede eller forvirre forbrugeren.

Færdselsstyrelsen kan bekræfte, at prisen på en bils drivmiddel kun udgør en andel af de samlede omkostninger ved at køre i en bil. Af samme årsag vil det fremgå af de fysiske prissammenligningsskilte, at de priser, der præsenteres for forbrugerne, udelukkende afspejler gennemsnitspriser på udvalgte drivmidler pr. 100 km og ikke er et udtryk for de samlede omkostninger ved at køre i en given bil.

I forbindelse med den nationale implementering af artikel 7, stk. 3, har styrelsen desuden stort fokus på at gøre brug af de muligheder, som digitaliseringen frembyder til at understøtte de fysiske prissammenligningsskilte med supplerende brugerinformation om bl.a. totalomkostningsberegninger, afgiftsoplysninger samt brugerinformation om varians og spredning mellem bl.a. listepriiser og pumpepriser på den benzin og diesel, der udbydes af forskellige selskaber på det danske marked.



Hvad angår »afgiftsrabatten« ved tankning af diesel og den »afgiftsudligning«, der sker, når den halvårlige ejerafgift på dieselmotorer tages i betragtning, kan styrelsen oplyse, at det påtænkes, at denne information eksempelvis også vil blive beskrevet for forbrugeren via det onlineværktøj, der skal understøtte de fysiske prissammenligningskilte på tankstationerne, således at forbrugeren ikke får et forkert billede af, hvad det koster at køre i dieselbil sammenholdt med fx en elbil, når afgifter og øvrige omkostninger tages i betragtning.

Det digitale udviklingsarbejde, der pågår i forbindelse med implementeringen af artikel 7, stk. 3, skal således bidrage til at stille yderligere brugerinformation til rådighed for de danske borgere og medvirke til, at forbrugerne præsenteres for et gennemsigtigt og retvisende billede af de relevante omkostninger ved udvalgte drivmidler og køretøjer.

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 prissammenligningskiltene 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.

På baggrund af prissammenligningskiltet og onlineværktøjets komplementære forbrugerinformationer er ambitionen således at stille fyldestgørende information til rådighed for forbrugeren, og at informationerne kan danne grundlag for en oplyst evaluering af de relative omkostninger ved forskellige drivmidler på det danske marked. Hensigten med den samlede brugerinformationsordning er derved også at fremme bæredygtige indkøbsvalg på vejtransportområdet og øge forbrugernes brug af alternative drivmidler.”

Jeg kan henholde mig til Færdselsstyrelsens svar og tilføje, at bestemmelserne i AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, omhandler priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Som udgangspunkt bør prissammenligningskiltet derfor kun bruges til at evaluere de relative omkostninger ved forskellige drivmidler på markedet.

For at styrke forbrugerinformationen arbejder mit ministerium også på, at den nationale implementering af EU-reglerne sikrer, at forbrugerne præsenteres for et retvisende og fyldestgørende billede af prisen på udvalgte drivmidler, samt at forbrugerne gives supplerende informationer om andre relevante faktorer, man som forbruger bør tage højde for, når man køber en ny bil.



Med venlig hilsen

Side 4/4



Benny Engelbrecht