

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sent: 04-04-2022 08:47:18 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: Lisa Sode <lsod@fstyr.dk>
Subject: Høring, j. nr. 2022-187506

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner
Hansen
Juridisk chef, advokat
(L)

Dansk Bilbrancheråd

Kirkevej 1-3

2630 Taastrup

Mobil +45 2241 5103

Mail jbh@dbr.dk

Tel +45 4399 6633

www.dbr.dk

For vores privatlivspolitik se [her](#).

Vidste du?... At Dansk Bilbrancheråd har udgivet Juridisk håndbog for bilforhandlere, som guider dig igennem bilhandlens mange facetter?

Bogen koster kun kr. 395,- og du kan købe den her.

Er du ikke medlem, er prisen 595,- og bestilling sker via info@dbr.dk.



From: Julie Leth <JLET@kl.dk>
Sent: 08-04-2022 18:35:24 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: Lisa Sode <lsod@fstyr.dk>; Karoline Amalie Steen <KAAS@kl.dk>
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. (j.nr. 2022-187506)

Kære Lisa

KL takker for muligheden for at afgive høringssvar på høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler.

KL noterer, at bekendtgørelsen ikke direkte berører kommunerne men alene stiller en række krav til operatørerne. KL bemærker, at kravene kommer til at have indflydelse på de udbud, kommunerne skal lave, og ønsker i forlængelse heraf, at Transportministeriet sørger for, at det bliver klart og tydeligt for kommunerne, hvordan de skal integrere kravene fra de forskellige bekendtgørelser i deres udbudsmateriale.

Med venlig hilsen

Julie Leth

Chefkonsulent
Center for Klima og Erhverv



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3866
E JLET@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 25. marts 2022 12:50

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. (j.nr. 2022-187506)

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Høringsfristen er den 22. april 2022.

Venlig hilsen

Lisa Sode
Fuldmægtig
Jura



From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 08-04-2022 13:01:01 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. (j.nr. 2022-187506)

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454513
E-mail: aat@tur.dk



Med venlig hilsen

Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte
:
E-mail: tur@tur.dk



Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Sendt: 25. marts 2022 12:50

From: mail@atax.dk <mail@atax.dk>
Sent: 08-04-2022 15:03:25 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: Lisa Sode <lsod@fstyr.dk>
Subject: j.nr. 2022-187506

På vegne af ATAX kan jeg oplyse, at det fremsendte ikke giver anledning til bemærkninger.

Venlig hilsen
Josephine Heger Søndergaard



Arbejdsgiverforening for persontransport

Avedøreholmen 96 C

2650 Hvidovre

Mail: mail@atax.dk

Tlf. 38 71 80 00

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 25. marts 2022 12:50

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. (j.nr. 2022-187506)

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Høringsfristen er den 22. april 2022.

Venlig hilsen

Lisa Sode
Fuldmægtig
Jura



Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen

Danish Road Traffic Authority

Sorsigvej 35

DK-6760 Ribe



Høringssvar til bekendtgørelse om krav til offentlig tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler mv.

Den 22. april 2022

Ref.

asc@drivkraftdanmark.dk

Konkurrencen skal ud på ladestanderen

Drivkraft Danmark takker for muligheden for at afgive høringssvar på bekendtgørelsen, der er en direkte udmøntning af den nyligt vedtagne AFI-lov. Formålet med både lovgivningen og bekendtgørelsen er, at gøre opladning af elbiler i det offentlige rum lige så brugervenlig som påfyldning af brændstof.

Opladningsmarkedet for elbiler har indtil nu været meget umodent og præget af uigennemskuelige og dyre all-inclusive-abonnementer, der har skadet konkurrencen og brugeroplevelsen ved opladning. Drivkraft Danmarks 10 aktive medlemmer indenfor e-mobilitet har med udrulningen af rigtig mange ladestandere i løbet af i år, skabt både øget konkurrence og gjort betalingen meget nemmere. I takt med at markedet modnes vil konkurrencen gå fra at være mellem lukkede ladenetværk til at komme ud på den enkelte ladestander – det som bekendtgørelsen også tilsigter. Risikoen er derfor, at bekendtgørelsen stiller unødvendige eller kontraproduktive krav ift. den positive markedsudvikling, vi allerede kan observere. Det er dog Drivkraft Danmarks vurdering, at de krav der stilles i bekendtgørelsen, generelt er rimelige ift. den ønskede markedsudvikling.

Da høringen er opdelt på nummererede opdelinger, er resten af høringssvaret opdelt på samme måde.

EV-mærkning af standarder på ladestandere:

Kravet er som udgangspunkt overflødigt, da type 2-stik allerede er standard. Samtidig er der i praksis ikke muligt at lade forkert med andre standarder, som med diesel/benzin-tankning – stikkene er simpelthen ikke konvertible. Et krav til mærkning af ladestandere, der ikke allerede har fået mærkningen graveret fra fabrikken, er derfor både unødvendig og medfører omkostninger, der i sidste ende vil afspejle sig i forbrugerprisen.

Brugerinformation i display med ad-hoc-pris og samlet købspris

Prisen er naturligvis en afgørende information, som bør oplyses til forbrugeren ved opladning. Drivkraft Danmark støtter derfor principielt kravet om visning af ad hoc-prisen (kWh) og samlet købspris på baggrund af ad hoc-prisen. Vi kan dog forstå, at der pt. kan være tekniske forhindringer, der vanskeliggør løbende prisinformation i selve displayet på ladestanderen, når betalingen ikke sker med et betalingskort.

Det er også vigtigt, at kravet, som bekendtgørelsen også afspejler, først gælder efter årsskiftet for de hurtigladdere, der uden offentlig støtte sættes op på

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

T +45 3345 6510

E info@drivkraftdanmark.dk

W drivkraftdanmark.dk

privat grund. Mange af disse ladestandere er allerede indkøbt, men endnu ikke opsat. Det samme gælder for de hurtigladestandere, der enten har fået en tilladelse til opsætning på offentlig grund eller tilsagn om offentlig støtte før 6. april 2022.

Liste af udbydere af opladningstjenester

Ingen kommentarer

Krav om anvendelse af kommunikationsprotokollen OCPI

Det er vores opfattelse at alle markedsaktører anvender OCPI-protokollen. Så længe protokollen er åben og ikke unødvendig fordyrende, er kravet derfor ikke urimeligt.

Liste af udbydere af digitale platforme

Ingen kommentarer

Dokumentationskrav og tilsyn

Ingen kommentarer

Bestemmelser der udgår af bekendtgørelsen

Det er fornuftigt at kravet om et permanent prissammenligningsskilt på offentligt tilgængelige ladestandere udgår.

From: Ole Kirkelund <oki@bilimp.dk>
Sent: 22-04-2022 16:33:02 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: Lisa Sode <lsod@fstyr.dk>
Subject: Høringssvar - Bek. om krav til offentlig tilgængelig infrastruktur for drivmidler (j.nr. 2022-187506)

Til Færdselsstyrelsen

Høringssvar j.nr. 2022-187506:

Udkast til bekendtgørelse om krav til offentlig tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. (AFI)

De Danske Bilimportører har kun enkelte bemærkninger til det foreliggende udkast til ny bekendtgørelse om krav til offentlig tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler (AFI), som skal ophæve og erstatte den gældende bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021. Med ophævelsen forudsætter vi, at udkastet til ny bekendtgørelse er fuldt ud dækkende, men at den ligeledes vil blive suppleret med en ny vejledning på Færdselsstyrelsens hjemmeside.

Bekendtgørelsen retter sig i sagens natur primært mod tankstationer og ladepunkter og dermed mod operatørerne af disse samt mod udbydere af opladningstjenester. Som repræsentanter for bilfabrikanterne (importørerne) angår vores bemærkninger i hovedsagen de dele, der vedrører oplysninger om køretøjer og deres brændstof- og energiforbrug. Det gælder primært følgende elementer:

Standarder for mærkning:

Den nuværende mærkning for brændstofferne benzin og diesel suppleres med mærkning for LNG (flydende gas) jf. DS/EN 16942:2016+A1:2021 og desuden med tilsvarende mærkning for el til elbiler jf. DS/EN 17186:2019. Som vi forstår på høringsbrevets pkt. 7 flyttes de tilsvarende mærkningskrav, der gælder for mærkning af bilernes brugermanualer (motorkøretøjsmanualer), fra denne bekendtgørelse og indføres i stedet i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK).

Det kan vi fuldt ud bakke op om, således at de relevante krav til bilernes indretning og udstyr også i denne sammenhæng samles på et sted. Vi bemærker her, at anvendelsen af mærkningssymbolerne under de nævnte standarder ikke kun gælder for brugermanualerne men også for bilernes tankdæksler og ladestik.

Det fremgår dog ikke umiddelbart af høringsdokumenterne, hvorvidt der skal indføres ændringer i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer samt i bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer.

Hvis bestemmelser om anvendelse af de nævnte mærkningsstandarder i motorkøretøjsmanualerne skal samles i DfK bør § 10 i ovennævnte bekendtgørelse nr. 57 ophæves. Tilsvarende bør både bekendtgørelse nr. 57 og nr. 259 opdateres med de relevante mærkningsstandarder DS/EN 16942:2016+A1:2021 og DS/EN 17186:2019.

I betragtning af at det er et lovkrav at anvende mærkningssymbolerne under de nævnte standarder, synes vi det af principielle grunde er uheldigt, at mærkningssymbolernes grafiske udtryk ikke uden videre er

offentligt tilgængelige, men skal købes ved Fonden for Dansk Standard (pga. deres ophavsretlige beskyttelse). Vi er dog klar over, at problemstillingen ikke kan løses i denne lovgivning.

Prissammenligning af kørselsomkostninger pr. 100 km:

Det fremgår af høringsbrevets pkt. 7, at som følge af L 112 udgår bestemmelsen om, at der på alle offentligt tilgængelige ladestandere skal opsættes et permanent prissammenligningsskilt. Ligeledes udgår bestemmelserne om inddeling i bilsegmenter og beregningsmodel til prissammenligningen af selve bekendtgørelsen, men fastholdes i Færdselsstyrelsens vejledning til bekendtgørelsen (Bilag 1 og 2 til vejledningen).

Bestemmelserne om både det permanente prissammenligningsskilt (jf. § 5) og det kvartalsvise prissammenligningsskilt (jf. §4) er dog fastholdt i det fremsendte høringsudkast, når det gælder tankstationer for benzin og diesel. Prissammenligningen gælder således ikke for offentligt tilgængelige ladestandere eller for LNG-tankstationer. Vi finder alligevel prissammenligningsskiltene for misvisende af flere grunde.

For det første gælder prissammenligningen et gennemsnit i omkostningerne pr. 100 km kørsel baseret på en gennemsnitspris pr. kvartal for de forskellige drivmidler. For det andet er prissammenligningen baseret på kørsel i et gennemsnitligt køretøj i 3 forskellige segmenter: B: Lille; C: Mellem og J: SUV.

Det gælder for begge dele, at disse priser vil dække over meget store variationer – både når det gælder priserne for drivmidler over tid, og når det gælder brændstof- eller energiforbruget for bilerne i de pågældende segmenter. Dermed vil prissammenligningen ikke give forbrugerne nogen særlig nyttig information på tidspunktet for optankning eller opladning, der kan bruges i en sammenligning med det køretøj de aktuelt selv kører i.

Krav om prissammenligningen følger, som vi forstår det, af bestemmelser i direktiv (EU) 2014/94 (AFI-direktivet) 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. Vi er således klar over, at kravet om prissammenligning ikke umiddelbart kan fraviges i bekendtgørelsen. På den anden side synes det ikke at følge direkte af AFI-direktivets artikel 7, stk. 3 og gennemførelsesforordningen (EU) 2018/732, at prissammenligningen skal implementeres i den form, der fremgår af bilag 1 og 2 i Færdselsstyrelsens vejledning til den gældende bekendtgørelse nr. 1037. Gennemførelsesforordningen foreskriver i hovedsagen en metode, hvor brændstofpriserne udtrykkes som beløbet af relevant valuta pr. 100 km. (jf. den EØS-relevante tekst pkt. 2-4) samt at den brændstofpris, der tages i betragtning, bør være gennemsnitsprisen for det relevante brændstof pr. konventionel enhed over højst et kalenderkvartal forud for tidspunktet for beregningen (jf. den EØS-relevante tekst pkt. 7).

Øvrige forhold:

Vi har ingen særlige bemærkninger til bekendtgørelsens bestemmelser vedrørende kommunikationsprotokoller, lister over udbydere af opladningstjenester, digitale platforme og tilsyn. For så vidt angår bestemmelserne vedrørende prisskiltning mv. i bekendtgørelsens §§ 8-10 bakker vi fuldt ud op om formålet om at sikre et åbent og transparent marked for opladning med gennemsigtige, sammenlignelige og ikke-diskriminerende priser.

Vi henviser her til vores høringssvar til L 112 (AFI-loven) og til høringen over den nuværende bekendtgørelse. Det samme gælder for bestemmelser vedrørende betalingsmulighederne.

Vi bemærker dog, at for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW, der er etableret inden juli 2022, finder bestemmelserne i § 8 om prisinformation på selve ladepunktet først anvendelse fra og med den 1. januar 2026. Vi synes det er en meget lang frist set i lyset af, at de samme oplysninger alligevel skal vises på en hjemmeside eller en app jf. § 20, stk. 4. Vi ser ikke umiddelbart nogen forhindring for, at de samme oplysninger kan vises på ladepunktet inden for en noget kortere frist. Vi anerkender dog, at der kan være udfordringer af teknisk karakter, hvis prisinformationen kræver opstilling af nye digitale displays på allerede etablerede ladepunkter.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund

Chefkonsulent

DE DANSKE
BILIMPORTØRER

Telefon 2323 2520

E-mail oki@bilimp.dk

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | www.bilimp.dk

[Kommentarer]

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2022-315225-5.0
22. april 2022

Dansk e-Mobilitets høringssvar vedr. bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Færdselsstyrelsen har sendt udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. i høring. Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Generelle bemærkninger

Markedet for opladning af elbiler er grundlæggende europæisk, og rammerne for markedet defineres primært af EU's AFI-direktiv, den kommende AFI-forordning, europæiske standarder for ladestik mv. og udviklingen i OPCC-standard. OPCC-standard er den kommunikationsstandard ladestanderoperatører benytter til at kommunikere mellem ladestanderoperatørens it-system og ladestanderne. Ved at benytte OPCC-standard kan ladestanderoperatøren benytte ladestanderne fra mange forskellige producenter, sådan at de ikke gør sig afhængige af få producenter.

Europæiske producenter af ladeinfrastruktur udvikler deres ladestander, så de kan fungere i dette setup, det betyder, at de kan leve op til AFI-direktivet og den kommende AFI-forordning, sådan at ladestanderens software opdateres til den nyeste udgave af OPCC-standard.

Problemet med bekendtgørelsen er, at §§ 8-10 ikke er kompatibel med OPCC-standard.

Det betyder, at nogle af de største producenter af ladestander ikke kan levere til det danske marked, og dermed begrænses konkurrencen, og priserne og ventetiden på ladestander øges. I sidste ende vil det også øge elbilisternes pris for opladning og forsinke udrulningen af ladeinfrastruktur. Andre ladestanderproducenter overvejer, på trods af det beskedne danske marked, at udvikle særligt software, som gør ladestanderne i stand til at leve op til de unikke danske krav. Dette vil dog fordyre udrulningen af lynladeinfrastrukturen og indebære en risiko for, at driften af ladestanderne forstyrres, hvis den danske sær-software ikke løbende opdateres af ladestanderproducenten.

Dansk e-Mobilitet opfordrer til, at de danske krav indrettes, så ladeoperatører kan indkøbe ladestanderne, som er "hyldevarer" til det danske marked. Det kan gøres ved at fjerne kravet om at vise "den samlede købspris" for opladningen.

Bekendtgørelsen vil forhindre, at Tesla kan åbne sit ladenetværk i Danmark

Tesla har Danmarks største netværk af lynladestanderne, som i dag kun er tilgængeligt for Teslas egne biler. I løbet af 2022 planlægger Tesla at åbne sit netværk for elbiler fra andre bilproducenter i hele Europa og som udgangspunkt også i Danmark. Åbningen af ladenetværket vil give danske elbilister adgang til et stort netværk af lynladestanderne og samtidig styrke konkurrencen både på kvalitet og pris på lademarkedet.

Bekendtgørelsens § 8 og 10 vil dog forhindre, at Tesla kan åbne sit ladenetværk i Danmark.

Teslas ladestanderne har ikke noget display, derfor er det hverken muligt at vise ad hoc-pris eller samlet pris som krævet i § 8 og 10 på hver enkelt ladestander. Derfor har Tesla ikke mulighed for at leve op til bekendtgørelsen og dermed heller ikke mulighed for at gøre ladestanderne offentligt tilgængelige.

I AFI-forordningen stiller EU blandt andet krav om at vise ad hoc prisen ved ladeparken. Det muliggør, at der på en "kiosk" ved ladeparken etableres display og kreditkort betalingsløsning mv., som dækker en gruppe af ladestanderne. Der stilles derimod ikke krav om at der er displays på hver enkelt ladestander, som i den danske regulering.

Dansk e-Mobilitet forstår og støtter hensigten med bekendtgørelsens §§ 8-10. Vi er dog ikke enige i, at ladestanderens display er det eneste rigtige sted at give prisinformation. Når en elbilist oplader sin bil på en lynlader, så tager det typisk 15-30 minutter, hvilket giver mulighed for at forlade bilen for at købe kaffe, gå på toilettet eller spise et hurtigt måltid. Alternativt vil de fleste sætte sig ind i bilen, mens bilen oplades. Det giver derimod ikke mening for elbilisten at stå ved ladestanderne i 15-30 minutter.

Derfor er det ikke relevant for kunderne at få information om opladningen på ladestanderens display. Det relevante for elbilisten er at få information på den app, som ofte anvendes til at starte opladningen eller via elbilens skærm. Den danske implementering bør derfor ændres, så visning af ad hoc prisen kan ske ved en "kiosk" der dækker en gruppe af ladestanderne.

I løbet af 2022 vil flere danske ladeoperatører introducere "Plug&Charge", der er en åben standard, som muliggør, at opladning og betalingen foregår i en dialog mellem ladestander og bil uden brug af apps, RFID kort, kreditkort mv. Her vil prisen og anden information om lade-sessionen blive vist i bilens display. "Plug&Charge" svarer til det betalingssystem som kendes fra Tesla og understøttes blandt andet af VW, Mercedes, Ford m.fl. Ved at gøre bekendtgørelsen så specifik, som den er nu, risikerer man, at den ikke tager højde for fremtidig udvikling og dermed stiller krav, som ikke er relevante for kunderne, og som kun fordyrer opladningen.

Dansk e-Mobilitet anbefaler kraftigt, at §§ 8-10 i bekendtgørelsen udgår eller omformuleres, så det tager hensyn til ovenstående.

Øvrige bemærkninger

Ad §11 og §14

Der er behov for en uddybning af, hvad kravet om "passende økonomiske grundlag", og at den digitale platform skal have "en rækkevidde på mindst en tredjedel af alle offentlige tilgængelige ladepunkter" betyder.

Dansk e-Mobilitet er enige i, at der skal findes en balance mellem, at virksomhederne har kompetencer og økonomisk grundlag for at være troværdige partnere i et roamingnetværk, samtidig med at nye virksomheder skal have adgang til at komme ind på det danske marked for at understøtte innovation og konkurrence i markedet. Det er dog uklart, hvad der skal til for at leve op til kravene om "kompetence", "passende økonomisk grundlag" mv.

§20 stk. 5:

Hvis §§ 8-10 fastholdes er der behov for udskydelse af deadline for etablering fra 31.12.22 til medio 2023, idet leveringstiden på ladestandere er meget lang, og i visse tilfælde kan allerede bestilte ladestandere først leveres i 1. halvår 2023.

Med venlig hilsen
Dansk Energi

Søren Jakobsen

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Den 22. april 2022

J. nr. 2022-187506 – Bemærkninger til Høring over udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler.

Dansk Erhverv modtog ovenstående høring den 25. marts 2022.

Udbredelsen af el-ladestationer er en vigtig forudsætning for den grønne omstilling af transportsektoren. Det gælder herunder også opsætningen af et let tilgængeligt ladenetværk, så brugere af elektriske køretøjer nemt og overskueligt, kan lade deres køretøjer op på tværs af hele landet.

Dansk Erhverv er derfor overordnet positive overfor bekendtgørelsen, ligesom vi bakker fuldt op om EU-Kommissionens forslag til udbredelsen af et europæisk ladenet.

Efter gennemlæsning bemærker Dansk Erhverv dog, at definitionen af offentligt tilgængelige ladestander er uklar. En lang række transportvirksomheder vil benytte sig af en lademodel, hvor der opsættes private ladestander på virksomhedens egen grund. Herefter kan der indgås aftale med andre relevante virksomheder om, at de kan betale for at gøre brug af ladestanderne, når ejeren ikke selv gør. På den måde skabes der et økonomisk incitament for, at virksomheder investerer i opsætningen ladeinfrastruktur, ligesom det vil mindske behovet for en udvidelse af det lokale elnet.

Dansk Erhverv har dog ikke kunne få en klar definition på, om hvorvidt en virksomhed der udlejere brugen af ladestander til en eller flere nabovirksomheder, skal kategorisere deres ladestation som "offentligt tilgængelig".

I det tilfælde, vil det skabe uhensigtsmæssige store krav til administrering og driften af private ladestationer, og i værste fald, hindre virksomheder i at investere i grønne løsninger.

Dansk Erhverv anbefaler derfor, at man benytter sig af en klarere definition, så førnævnte tilfælde ikke omfattes.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke yderligere at bemærke, og bakker op om bekendtgørelsen med førnævnte forbehold.

Med venlig hilsen,



Jesper Højte Stenbæk

Fagchef for Transport og Infrastruktur



Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Dato: 26. april 2022

Sag: FO-22/03016-4

Sagsbehandler: /sat

Direkte tlf.: +45 41 71 52 68

Forbrugerombudsmandens høringssvar til Færdselsstyrelsens udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Færdselsstyrelsen har den 25. marts 2022 sendt et udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. i høring.

Forbrugerombudsmanden har konstateret, at udkastet til bekendtgørelsen ikke indeholder nogen bestemmelse om, hvilken myndighed der skal føre tilsyn med reglernes overholdelse. Endvidere indeholder udkastet ikke nogen straf- eller sanktionsbestemmelse.

Færdselsstyrelsen har imidlertid ved e-mail af 8. april 2022 oplyst over for Forbrugerombudsmanden, at Færdselsstyrelsen skal føre tilsyn med overholdelsen af §§ 4-5 samt §§ 8-9 til udkast til bekendtgørelsen, og at Færdselsstyrelsen forventer at fastsætte bestemmelser om tilsyn og sanktioner – formentlig i form af bødestraf – med ikrafttræden tidligst den 1. januar 2023.

Forbrugerombudsmanden skal bemærke, at det ikke forekommer hensigtsmæssigt, at reglerne ikke vil være underlagt noget tilsyn i en periode og være straffri at overtræde.

Herudover har Forbrugerombudsmanden ikke nogen bemærkninger til udkastet til bekendtgørelse.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Saira Tasnim
Fuldmægtig

FORBRUGEROMBUDSMANDEN
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby

Tlf. 41 71 51 51
CVR-nr. 10 29 48 19
EAN-nr. 5798000018006

forbrugerombudsmanden@
forbrugerombudsmanden.dk
www.forbrugerombudsmanden.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Medlem af International Consumer
Protection & Enforcement Network
(ICPEN)
www.icpen.org

Teslas svar på offentlig høring: udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Tesla driver det største netværk af lynladestander i Danmark med 12 lokationer og 156 ladepunkter >150kW. Vi investerede i og byggede denne opladningsinfrastruktur op med det formål at give vores Tesla-kunder den bedst mulige opladningsoplevelse og muliggøre langdistancerejser.

I Danmark styrer vi i øjeblikket vores opladere som et privat netværk, hvor kun Tesla-ejere har adgang til dem. For at støtte vores mission – dvs at fremskynde verdens overgang til bæredygtig energi – sigter vi mod at åbne vores opladningsnetværk for bilister af andre elektriske batterikøretøjer. Vi har allerede startet med en pilot for at prøve det af i Holland, Frankrig og Norge ([link](#), [link](#)). Vi mener, at vores gradvis åbning vil være en væsentlig fordel for især ikke-Tesla elbilister og i forlængelse heraf de danske emissionsreduktionsmål.

Evnen til at overholde lokale regler spiller en nøglerolle i beslutningsprocessen om at åbne vores netværk op til andre elektriske batterikøretøjer. Efter en grundig gennemgang af «Udkast til bekendtgørelse om krav til offentlig tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.» konkluderer vi, at dette meget detaljeret forslag vil tilføje nye krav, som vil gøre det sværere at åbne vores opladere til andre elbiler.

For at give et særligt eksempel, ser vi et potentielt problem med kravene til behovet for en «display» (§ 8 og 10). Det ville forhindre os fra at åbne stationer til alle, da kravet indebærer en komplet design omlægning af vores hardware og en eftermontering af vores eksisterende opladere.

Selvom vi forstår det mål, Færdselsstyrelsen sigter efter at opnå med visse krav, som f.eks. displayn, vil vi gerne understreje, at vi har været i stand til at give den mest kundesvenlige ladeoplevelse uden f.eks. et ekstra display på en oplader og har kunnet give information til vores bilister konsekvent ved at bruge andre midler ([link](#)).

Vi håber, at Færdselsstyrelsen vil genoverveje denne detaljerede specifikation og dermed give ladestationsoperatører mere fleksibilitet, sådan så at vi også får mulighed for at åbne vores ladenetværk til alle batteridrevne elbilister.

Afslutningsvis mener vi, at tilføjelsen af nye detaljerede kravene på et tidspunkt, hvor EU arbejder på et EU-dækkende regelsæt (den Alternative Fuels Infrastructure Forordning, AFIR), indebærer en vis risiko for Danmark. Disse nye tilføjede krav som også gælder for opladere, der modtager offentlige tilskud, vil begrænse den standardiserede opladningshardware som allerede er tilgængelig. Dette vil igen føre til en betydelig reduktion af valgmuligheder inden for hardware, hvilket betyder mindre konkurrence, hvilket uundgåeligt vil føre til væsentligt højere omkostninger ved implementering. Det kunne også betyde højere omkostninger for elbilister, ineffektiv brug af offentlige midler og en generel opbremsning af overgangen til elektrisk mobilitet.

Vi beder derfor respektfuldt om at begrænse yderligere krav, indtil EU-forordningen er vedtaget eller i det mindste anbefaler vi at tilføje fleksibilitet til bekendtgørelsen, som vil give operatører mulighed for at tilpasse deres forretning og i vores tilfælde åbne vores netværk til ikke-Tesla ejere.

Fleksibiliteten til bekendtgørelsen kunne bl.a gives i følgende form:

§ 8 kunne blive ændret, således at kravet om digitalt display er begrænset til ét display pr. ladested frem for ét display pr. ladepunkt. Det ville stadig opfylde målsætningen om at give forbrugerne gennemsigtige prisoplysninger, men det ville føre til væsentligt mindre eftermonteringsomkostninger for operatøren. For Tesla vil det også betyde, at byrden med at åbne vores opladere for alle elbilister er væsentligt sænket. Det vil også sikre, at også nybyggede opladere kan åbnes for alle elbilister. Derudover foreslår vi at ændre den nuværende fristen af 31. december 2022 (henvist til i § 20, Stk. 5), til den 30. juni 2023. Flere produkter, der overholder danske regler, vil blive tilgængelige på det danske marked ved at tilpasse tidslinjen til andre EU-markeder med lignende krav. En længere tidslinje vil også give Tesla mulighed for at åbne flere stationer på en hurtigere tidslinje, hvilket vil være til gavn for danske elbilister.

Vi står til rådighed for yderligere afklaringer og uddybende samtale om bekendtgørelsen og om vores nuværende planer.

Patrik Gayer
Public Policy and Government Relations Manager
pgayer@tesla.com
+358407226644