

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2023-615752
04-04-2024

Høringsnotat

Bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler m.v. og bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

Færdselsstyrelsen har den 20. februar 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler m.v. og udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastene til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 19. marts 2024.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Bilbrancheråd, DTL - Danske Vognmænd og Forbrugerombudsmanden.

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra DI Transport, Drivkraft Danmark, Dansk Erhverv og Dansk e-Mobilitet.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

DI Transport støtter overordnet set bekendtgørelserne og anerkender ændringer siden 'udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.' i 2023, herunder at samle priser ét sted.

Drivkraft Danmark bakker op om de foreslåede ændringer af Bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler m.v.

Dansk e-Mobilitet bemærker, at de generelt finder udkastet dækkende for dimensionerne beskrevet i AFI-forordningen.

2. §§ 4 og 5, Prissammenligningsskilt og permanent prissammenligningsskilt

DI Transport gør opmærksom på, at der er behov for en præcisering i §§ 4 og 5 om prisskiltning på tankstationer. I den engelske AFI-lov står tankstationer kun som værende refull-stationer og ikke recharge, og DI Transport antager derfor, at dette krav ikke pålægges recharge-stationer, hvilket gerne må fremgå tydeligt.

Dansk e-Mobilitet bemærker, at der i AFI-forordningen skelnes mellem 'refuelling station' og 'recharging station'. Præambel 66 i AFI-forordningen tilskrives tillige, at prissammenligning skal foregå ved refuelling stations – og ikke recharging stations. Yderligere skelnes der i § 7 i udkastet her i høring mellem tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, der indikerer, at Færdselsstyrelsen er opmærksom på denne forskel. Dansk e-Mobilitet beder derfor om at få bekræftet, at det er rigtigt forstået, at der skelnes mellem tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, så provisionerne i §§ 4 & 5 ikke er gældende for offentligt tilgængelige ladepunkter, men udelukkende tankstationer med brændstof i enten flydende eller gasform.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det er styrelsens vurdering, at formuleringen "hvor brændstofpriser vises", netop fastslår, at bestemmelsen alene er gældende for tankstationer og ikke ladepunkter. Færdselsstyrelsen vurderer derfor, at der ikke er behov for præcisering.

3. QR-koder

DI Transport gør opmærksom på en udfordring relateret til AFI-kravet om QR-koder eller anden elektronisk betaling. Udfordringen består i, at så længe der ikke er retningslinjer fra kommissionen om, hvad det præcist indebærer, kan operatørerne ikke lave et produkt, som passer inden d. 13. april 2024. DI Transport opfordrer derfor til en udskydelse af ikrafttrædelsesdatoen, indtil retningslinjerne er på plads, og operatørerne har haft tid til at udvikle et produkt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at AFI-forordningen i kraft af sin status som forordning finder direkte anvendelse i dansk ret fra d. 13. april 2024, hvorfor der ikke er mulighed for at fravige bestemmelserne nationalt.

4. Overgangsbestemmelsen i § 14, stk. 7

Dansk e-Mobilitet støtter fuldt ud kravet om, at ladepunkter med en kapacitet på over 50 kW skal kunne betjenes med betalingskort for at sikre en positiv forbrugeroplevelse og samtidig bidrage til sund konkurrence på lademarkedet.

I dialog med Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (DG MOVE) i EU-Kommissionen, har Dansk e-Mobilitet erfaret, at de har skiftet retning fra deres udkast til Q&A, og der arbejdes på en løsning, der vil gøre betaling med kort via telefon tilstrækkelig til at være compliant med AFI-forordningen. Denne løsning ville eliminere behovet for at installere pin-pads, hvilket ellers ville repræsentere en betydelig ekstraomkostning i retrofitting af ladepunkter. Især på steder med få

ladepunkter, hvor en kioskløsning ikke er rentabel, vil ekstraomkostningen pr. ladepunkt ikke være proportional. Det er derfor vigtigt at understrege, at eventuelle betalingskrav bør stemme overens med de krav, Kommissionen fremsætter i deres guidelines til AFI-forordningen – også for at sikre, at en ladestander solgt i resten af EU også vil kunne sælges i Danmark.

Dansk e-Mobilitet gør opmærksom på, at AFI-forordningen først sætter krav om compliance af eksisterende ladeinfrastruktur fra 1. januar 2027, hvilket de anbefaler også bør være kravet for det danske lademarked. Derudover er retrofitting i AFI-forordningen kun et krav for ladepunkter langs TEN-T-netværket og ved safe and secure parkeringsområder.

Skulle Kommissionens guidelines, mod forventning, endeligt kræve brug af fysiske kort, vil det medføre betydelige meromkostninger ved installation af pin-pads. Det er derfor Dansk e-Mobilitets klare anbefaling, at retrofitkrav angivet i denne bekendtgørelse, men ikke i AFI-forordningen, enten helt udgår, så der sikres stringent EU-lovgivning, der er den samme for aktører på tværs af det europæiske marked, og samtidig undgår dansk overimplementering. Alternativt bør det som minimum sikres, at kortbetaling via telefonen er tilstrækkelig på de ladepunkter, der jf. denne bekendtgørelse skal retrofittes, men samtidig ikke er dækket af AFI-forordningen, så aktører på det danske marked ikke skal foretage uproportionale investeringer, der ikke skal foretages i vores europæiske nabolande.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de foreslåede overgangsregler i § 14, stk. 7, ikke berører de ladepunkter, der er omfattet af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1. Overgangsreglerne udspringer endvidere af "Aftalen af 28. oktober 2021 om regulering af ladestandermarkedet."

Færdselsstyrelsen er opmærksom på, at det forventes, at Europa-Kommissionen vil offentliggøre et Q&A-materiale, der indeholder fortolkningsbidrag til brug for den nærmere forståelse af forordningens krav til bl.a. betalingsløsninger. Færdselsstyrelsen afventer Kommissionens materiale. Når materialet foreligger, vil der kunne tages stilling til, om overgangsreglerne skal justeres i lyset af Europa-Kommissionens Q&A-materiale.

5. Generel vejledning og tilsyn

Dansk Erhverv gør opmærksom på, at der er et stort behovet for generel vejledning om AFI-forordningens bestemmelser. Der er meget stor usikkerhed blandt markedsaktørerne omkring fortolkningen af en række bestemmelser i forordningen. Det gælder både private aktører (ladeoperatører mv.), men også kommuner, som står overfor at lave udbud om ladeinfrastruktur, og som ikke har et retningsvisende grundlag at udarbejde udbuddet på. Det skaber juridisk usikkerhed og tvivl i markedet, hvilket er enormt u hensigtsmæssigt, som i værste fald kan forsinke udbredelsen af infrastrukturen eller føre til fejlagtige investeringer.

Dansk Erhverv ønsker at understrege, at eventuelle misfortolkninger af bestemmelserne kan føre til, at der bliver investeret i løsninger, som Færdselsstyrelsen sidenhen i sit tilsyn erklærer i uoverensstemmelse med forordningen. Det vil være meget dyrt for både virksomheder og det offentlige. Dansk Erhverv bemærker, at Færdselsstyrelsen som tilsynsmyndighed klart må kunne kommunikere og fremlægge på hvilket grundlag, der vil blive ført tilsyn med AFI-forordningens bestemmelser. Derfor er der et akut behov for en vejledning/retningslinjer om, hvordan

forordningens bestemmelser skal fortolkes med henblik på at sikre, at bestemmelserne efterleves. Kommissionen skulle efter sigende være på vej med et Q&A om forordningen. I tillæg hertil opfordrer Dansk Erhverv på det kraftigste Færdselsstyrelsen til at udarbejde en dansk vejledning. Det har været praksis på andre af Færdselsstyrelsens områder, hvilket har været taget godt imod af branchen. Fx i forbindelse med EU's Vejpakke udarbejdede Kommissionen Q&A's om bl.a. udstationering og cabotage, som efterfølgende blev omsat til en dansk vejledning. Dansk Erhverv opfordrer til, at der igangsættes et lignende arbejde med en vejledning om AFI-forordningen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der endnu ikke foreligger en officiel udgave af Kommissionens Q&A. Færdselsstyrelsen vil, efter forordningen finder anvendelse, udarbejde en vejledning omkring tilsynene med AFI-forordningens bestemmelser. Færdselsstyrelsens tilsyn vil indtil udgangen af 2024 som udgangspunkt være af vejledende karakter.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
AutoBranchen Danmark
Bilbranchen
Brintbranchen
Dansk Bilbrancheråd
Dansk e-Mobilitet
Dansk Erhverv
Dansk Person Transport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Datatilsynet
DI - Dansk Industri
DI Transport
Drivkraft Danmark
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
Elbilforeningen FDEL
Erhvervsstyrelsen (OBR)
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Forbrugerombudsmanden
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Justitsministeriet
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rådet for Sikker Trafik

Sikkerhedsstyrelsen

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet