

## Færdselsstyrelsen

[info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)

cc. [kwil@fstyr.dk](mailto:kwil@fstyr.dk) og [mawl@fstyr.dk](mailto:mawl@fstyr.dk)

Dok. ansvarlig: KMA  
Sekretær: SJA  
Sagsnr: s2024-311  
Doknr: d2024-11702-5.1  
19-03-2024

### **Høringssvar: Udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler m.v.**

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

#### **Generelle bemærkninger**

Den nyligt vedtagne AFI-forordning i EU erstatter det tidligere AFI-direktiv, og derfor skal den danske AFI-lov og dertilhørende bekendtgørelser ændres, så de forhold, der reguleres af AFI-forordningen, ikke modreguleres af den danske lovgivning. Generelt finder vi udkastet dækkende for dimensionerne beskrevet i AFI-forordningen. Der er dog en unødigt overimplementering af forordningen ift. retrofitting, der vil gøre det både svært og dyrt at agere ladeoperatør på det danske lademarked, som nærmere beskrevet i de specifikke bemærkninger. Yderligere, har vi et par afklarings spørgsmål nedenfor for at være helt sikker på en uniform tolkning af AFI-forordningen i dansk lovgivning og blandt danske ladeoperatører og undgå evt. misforståelser,

#### **Specifikke bemærkninger**

Ad § 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 vi 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

fremsetter i deres guidelines til AFI-forordningen – også for at sikre, at en ladestander solgt i resten af EU også vil kunne sælges i Danmark.

Vi gør desuden opmærksom på, at AFI-forordningen først sætter krav om compliance af eksisterende ladeinfrastruktur fra 1. januar, 2027, hvilket vi 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 vores klare anbefaling, at retrofitkrav angivet i denne bekendtgørelse, men ikke af AFI-forordningen enten helt udgår, så vi sikrer 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.

#### Ad § 4 & § 5 vedrørende prissammenligningsskilte

Der skelnes i AFI-forordningen mellem 'refuelling station' og 'recharging station', hvoraf førstnævnte defineres som en samling af 'refuelling points', der jf. §2 (59) defineres som:

*“a refuelling facility for the provision of any liquid or gaseous fuel, through a fixed or a mobile installation, which is capable of refuelling only one vehicle, one train, one vessel or one aircraft at a time”.*

Præambel 66 I AFI-forordningen tilskriver tillige, at prissammenligning skal foregå ved refuelling stations – og ikke recharging stations.

*“Therefore, a unit price comparison of certain alternative fuels and conventional fuels, expressed as 'fuel price per 100 km', should be shown for information purposes at all relevant refuelling stations”.*

Yderligere, skelnes der i § 7 i udkastet her i høring mellem tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, der indikerer, at I er opmærksomme på denne forskel.

Ud fra ovenstående, er det da rigtigt forstået, at der i 'Udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler m.v.' 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?

Vi står naturligvis til rådighed ved evt. spørgsmål eller behov for uddybning af ovenstående høringssvar.

Med venlig hilsen,

Kristian Sander Madsen  
Konsulent, Dansk e-Mobilitet  
[kma@greenpowerdenmark.dk](mailto:kma@greenpowerdenmark.dk)