

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport
(Ændringer som følge af vedtagelse af forordning om etablering af alternative drivmidler)

Indholdsfortegnelse

1. Høringen
 - 1.1. *Høringsperiode*
 - 1.2. *Hørte myndigheder, organisationer m.v.*
2. Høringssvarene
 - 2.1. *Generelle bemærkninger til lovforslaget*
 - 2.2. *Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget*
 - 2.2.1. Definitioner
 - 2.2.2. Sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser m.v.
 - 2.2.3. Mulighed for kommunal og regional medfinansiering af ladeinfrastruktur
 - 2.2.4. Betalingsløsninger og visning af pris for opladning af elektriske køretøjer
 - 2.2.5. Intelligent opladning
 - 2.2.6. Datalevering
 - 2.2.7. Udpegning af identifikationsregistreringsorganisation samt udstedelse og forvaltning af identifikationskoder
 - 2.2.8. Tilsyn
 - 2.2.9. Straffebestemmelser
 - 2.2.10. Overgangsregler
 - 2.2.11. Tankinfrastruktur til flydende metan til vejkøretøjer
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet



1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport har i perioden fra den 8. december 2023 til den 5. januar 2024 (28 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 8. december 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 8. december 2023.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår. Høringsspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Der er ikke myndigheder, organisationer m.v., som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Høringsspart	Høringssvar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
Arbejdstilsynet				
AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)				
Autobranschen Danmark				



Bilbranchen				
Biogas Danmark				
Brintbranchen				
Clever	X	X		
Copenhagen Electric				
Danmarks Motor Union				
Danmarks Naturfredningsforening				
Danmarks Statistik				
Danske Havne				
Danske Rederier	X	X		
Danske Regioner				
Dansk Bilbrancheråd				
Dansk Bilforhandler Union				
Dansk e-Mobilitet	X	X		
Dansk Energi				
Dansk Erhverv	X	X		
Dansk Erhvervsfremme				



Dansk Industri (DI)				
Dansk Lednings-ejerforum				
Dansk Parke-ringsforening				
Dansk Transport og Logistik – DTL				
Dansk Vand- og Spildevandsfor-ening				
Dansk Vejfor-ening				
Datatilsynet	X	X		
De Danske Bil-importører	X	X		
DI Transport	X	X		
DPT				
Drivkraft Dan-mark	X	X		
DTU Transport				
Energiklagenæv-net				
Energinet				
Energitilsynet				
E.On				
FDEL				



Forbrugerrådet				
Forenede Danske Motorejere – FDM	X	X		
Foreningen af Vognimportører i Danmark				
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport				
Forsyningstilsynet				
HMN Naturgas I/S				
ITD	X	X		
KL	X	X		
Landdistrikternes Fællesråd				
NOAH-Trafik				
Norlys	X	X		
OK a.m.b.a.				
Rambøll				
Rigsrevisionen	X		X	
Rådet for Bæredygtig Trafik				
Rådet for Sikker Trafik				



SEAS NVE				
Share Now				
Sperto ApS				
Spirii	X	X		
Teknisk Landsforbund				
Teknologisk In- stitut				
Tesla				
Trafikforbundet				
Viggo HQ ApS				
Ørsted A/S				
Albertslund Kommune				
Allerød Kom- mune				
Assens Kom- mune				
Ballerup Kom- mune				
Billund Kom- mune				
Bornholms Regionskom- mune				
Brøndby Kom- mune				



Brønderslev Kommune				
Dragør Kom- mune				
Egedal Kom- mune				
Esbjerg Kom- mune				
Fanø Kommune				
Favrskov Kom- mune				
Faxe Kommune				
Fredensborg Kommune				
Fredericia Kom- mune				
Frederiksberg Kommune				
Frederikshavn Kommune				
Frederikssund Kommune				
Furesø Kom- mune				
Faaborg- Midtfyn Kom- mune				
Gentofte Kom- mune				



Gladsaxe Kom- mune				
Glostrup Kom- mune				
Greve Kommune				
Gribskov Kom- mune				
Guldborgsund Kommune				
Haderslev Kom- mune				
Halsnæs Kom- mune				
Hedensted Kom- mune				
Helsingør Kom- mune				
Herlev Kom- mune				
Herning Kom- mune				
Hillerød Kom- mune				
Hjørring Kom- mune				
Holbæk Kom- mune				
Holstebro Kom- mune				



Horsens Kommune				
Hvidovre Kommune				
Høje-Taastrup Kommune				
Hørsholm Kommune				
Ikast-Brande Kommune				
Ishøj Kommune				
Jammerbugt Kommune				
Kalundborg Kommune				
Kerteminde Kommune				
Kolding Kommune				
Københavns Kommune	X	X		
Køge Kommune				
Langeland Kommune				
Lejre Kommune				
Lemvig Kommune				
Lolland Kommune				



Lyngby-Taarbæk Kommune				
Læsø Kommune				
Mariagerfjord Kommune				
Middelfart Kom- mune				
Morsø Kommune				
Norddjurs Kom- mune				
Nordfyns Kom- mune				
Nyborg Kom- mune				
Næstved Kom- mune				
Odder Kommune				
Odense Kom- mune				
Odsherred Kom- mune				
Randers Kom- mune				
Ringkøbing- Skjern Kommune				
Ringsted Kom- mune				



Roskilde Kom- mune				
Rudersdal Kom- mune				
Rødovre Kom- mune				
Samsø Kom- mune				
Silkeborg Kom- mune				
Skanderborg Kommune				
Skive Kommune				
Slagelse Kom- mune				
Solrød Kom- mune				
Sorø Kommune				
Stevns Kom- mune				
Struer Kommune				
Svendborg Kom- mune				
Syddjurs Kom- mune				
Sønderborg Kommune				
Thisted Kom- mune				



Tønder Kom- mune				
Tårnby Kom- mune				
Vallensbæk Kommune				
Varde Kommune				
Vejen Kommune				
Vejle Kommune				
Vesthimmer- lands Kommune				
Viborg Kom- mune				
Vordingborg Kommune				
Ærø Kommune				
Aabenraa Kom- mune				
Aalborg Kom- mune	X	X		
Aarhus Kom- mune	X	X		
Region Hoved- staden				
Region Midtjyl- land				
Region Nordjyl- land	X	X		



Region Sjælland				
Region Syddanmark				

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og be-mærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samt-lige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Rigsrevisionen har ikke bemærkninger til lovforslaget.

Drivkraft Danmark bakker op om de foreslåede ændringer af AFI-loven. **Norlys** anfører, at selskabet tilslutter sig høringssva-rene fra Dansk e-Mobilitet og Dansk Erhverv. Selskabet har dog også anført supplerende bemærkninger, som er anført nedenfor.

Aalborg Kommune, Aarhus Kommune, Dansk e-Mobili-tet, De Danske Bilimportører, Norlys, ITD, Dansk Er-hverv og DI Transport bemærker generelt, at de kan tilslutte sig, at forhold, der er reguleret i AFI-loven, og som fremadrettet vil være reguleret i AFI-forordningen, bør udgå af loven, hvormed AFI-loven bringes i overensstemmelse med AFI-forordningen.



Dansk e-Mobilitet bemærker i forhold til indledningen i lovforslagets almindelige bemærkninger, at ladestanderbekendtgørelsen og EU's bygningsdirektiv også har væsentlig betydning for etablering af drivmiddelinfrastruktur.

Clever gør opmærksom på, at EU er på vej med et nyt bygningsdirektiv, som også vil have stor betydning for opstilling af ladeinfrastruktur.

Transportministeriet har i forlængelse af bemærkningerne om anden lovgivning, som vedrører etablering af drivmiddelinfrastruktur, i lovforslagets almindelige bemærkninger supplerende anført, at der i anden lovgivning end AFI-loven også findes regler, der vedrører etablering af drivmiddelinfrastruktur. Der henvises til pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Spirii, Aalborg Kommune, Københavns Kommune og Aarhus Kommune efterspørger, at det indarbejdes i lovforslaget, hvorledes forordningens bestemmelser, herunder begreber, nærmere skal forstås.

Transportministeriet skal bemærke, at som anført i lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 1 forventes Kommissionen at offentliggøre guidelines i form af »Spørgsmål og svar« i tilknytning til AFI-forordningen. Disse guidelines ventes at indeholde fortolkningsbidrag i forhold til en nærmere forståelse af forordningen. Endvidere ventes Kommissionen også at udstede gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter i forlængelse af bemyndigelsesbestemmelserne i AFI-forordningen, som bl.a. vil supplere forordningen.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det generelt i lovforslaget ikke vil kunne informeres om, hvorledes AFI-forordningens bestemmelser konkret skal forstås. Lovforslaget vil alene kunne indeholde Transportministeriets umiddelbare opfattelse af, hvorledes AFI-forordningen vurderes at skulle forstås, i de tilfælde, hvor fortolkning er af betydning i forhold til de foreslåede ændringer af AFI-loven. De konkrete forespørgsler om fortolkning af AFI-forordningen er gengivet nedenfor. Transportministeriet vil via dialog med Kommissionen kunne bidrage i forhold til at vejlede om forordningen.

Spirii foreslår, at der indsættes en bestemmelse i AFI-loven, hvorefter en myndighed i stil med det fra skatteområdet tillægges kompetence til at gøre sin opfattelse kendt i forhold til tydelige og kon-



krete spørgsmål fra branchen og andre. Forslaget beror på, at regler og rammer for den grønne omstilling ofte giver anledning til tvivl. Som eksempel herpå nævnes de kommende regler om intelligent opladning i AFI-forordningens artikel 5, stk. 8.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der under Transportministeriet ikke vil kunne etableres en myndighed med det formål at besvare konkrete spørgsmål vedrørende AFI-forordningen ved afgørelse under henvisning til, at det ifølge EU-retten i sidste ende tilkommer Domstolen at foretage en sådan fortolkning. Transportministeriet kan imidlertid vejlede om AFI-forordningen og videreformidle f.eks. information herom fra Kommissionen.

Spirii anfører, at firmaet går ud fra, at der i det endelige lovforslags forarbejder angives de relevante ændringer af de bekendtgørelser, som udmønter de regler i AFI-loven, som ophæves.

DI Transport anfører, at lovforslaget vil medføre ændring af relaterede bekendtgørelser.

Transportministeriet kan bekræfte, at der planlægges udstedelse af nye bekendtgørelser som følge af de foreslåede ændringer af AFI-loven. Transportministeriet skal i tilknytning hertil oplyse, at bemærkninger til bemyndigelsesbestemmelser er blevet præciseret og uddybet i forhold til, hvilke regler der forventes fastsat i medfør af bemyndigelsesbestemmelserne.

Aalborg Kommune anfører, at det er kommunens vurdering, at ændringen af AFI-loven ikke til fulde giver overblikket over kommunens forpligtelser og muligheder i forhold til opsætning af lade-standere.

Transportministeriet kan tilslutte sig Aalborg Kommunes vurdering, idet det samtidig bemærkes, at vedtagelsen af AFI-forordningen og ophævelsen af AFI-direktivet vil betyde, at det fremadrettet vil være såvel AFI-forordningen som AFI-loven, som vil regulere etablering af infrastruktur for alternative drivmidler.

Københavns Kommune opfordrer Transportministeriet til at komme med en præcisering af lovgivningen i de situationer, hvor ladepunktets placering i sig selv ikke er underlagt udbudsreglerne i AFI-loven. Det er f.eks., hvis ejeren af arealet med ladepunktet ikke er en offentlig ordregiver, men ladestanderne ikke kan benyttes uden parkering på et på offentligt areal.



Som Transportministeriet umiddelbart forstår Københavns Kommunes opfordring, synes den at omhandle tilfælde, hvor privatpersoner eller virksomheder ønsker at etablere ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter på egen ejendom, men hvor parkering i forbindelse med opladning vil skulle ske på et offentligt vejareal.

Det er umiddelbart Transportministeriets opfattelse, at spørgsmålet kan angå AFI-forordningens definition af »offentlig tilgængelig« i artikel 2, nr. 45. Ministeriet har noteret spørgsmålet og skal i den forbindelse oplyse, at Kommissionen endnu ikke har offentliggjort »Spørgsmål og svar«, som evt. vil kunne bidrage til opklaring af spørgsmålet.

Københavns Kommune opfordrer til, at der i AFI-loven beskrives, hvordan en operatør, der opstiller offentligt tilgængelige ladestandere på offentligt areal, skal tåle konkurrence fra private ladestandere. Det anføres, at der kan opstå situationer, hvor private ladestandere forsynes via et kabel under f.eks. fortov (ved hjælp af skinne etableret med hjemmel i § 80 i lov om offentlige veje m.v.), som kan oplade køretøjer på den samme p-plads som bruges af et offentligt tilgængeligt ladepunkt (som er etableret under en AFI-dækket aftale).

Transportministeriet har noteret sig Københavns Kommunes opfordring, idet det bemærkes, at Transportministeriet umiddelbart vurderer, at bemærkningen ligger uden for lovforslagets rammer at afklare.

KL opfordrer til, at udbudsprocesser ved udbud af arealer til ladestandere på offentlige arealer gøre mere smidige og mindre resourcekrævende.

Transportministeriet har noteret sig opfordringen fra KL. Det er imidlertid ministeriets opfattelse, at det ikke ligger inden for rammerne af nærværende lovforslag at afklare, om der kan være behov for ændring af udbudsregler mere generelt, da gennemførelse af udbud reguleres af en række regler.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Definitioner

Københavns Kommune kan støtte forslaget om at anvende den samme begrebsdefinition i AFI-loven som i AFI-forordningen.

Transportministeriet har taget bemærkningen til efterretning.



De Danske Bilimportører finder, at den foreslåede definition af udbyder af mobilitetstjenester forekommer at være temmelig bred, idet forslaget til AFI-lovens nye § 2 ikke indeholder en definition af begrebet mobilitetstjeneste. Organisationen finder derfor, at der mangler en afgrænsning af, hvilke tjenester (leveret mod vederlag), der hentydes til ud over opladnings- og optankningstjenester. I forlængelse heraf anfører organisationen, at det bør overvejes at definere mobilitetstjenester i AFI-lovens § 2.

Transportministeriet bemærker, at den foreslåede definition af udbyder af mobilitetstjeneste svarer til definitionen af begrebet i AFI-forordningens artikel 2, nr. 36. Videre bemærker ministeriet, at mobilitetstjeneste ikke er defineret i AFI-forordningen, men at begreberne opladning- og optankningstjeneste er defineret i forordningen. Opladningstjeneste er i AFI-forordningens artikel 2, nr. 53, defineret som salg eller levering af elektricitet, herunder relaterede tjenester, gennem et offentligt tilgængeligt ladepunkt. Optankningstjeneste er i AFI-forordningens artikel 2, nr. 57, defineret som salg eller levering af ethvert flydende eller gasformigt brændstof via en offentlig tilgængelig tankstander.

Transportministeriet har på baggrund af bemærkningen uddybet bemærkningerne til definitionen af udbyder af mobilitetstjenester. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

Dansk e-Mobilitet gør opmærksom på, at begreberne tankstander og intelligent opladning ikke er defineret i forslaget til AFI-lovens § 2.

Aarhus Kommune anfører, at AFI-loven kunne bidrage til at afklare betydningen af intelligent opladning, som omtales i AFI-forordningen.

Transportministeriet kan oplyse, at begrebet tankstander er medtaget/defineret i lovforslaget. Der henvises lovforslagets § 1, nr. 4 (den foreslåede § 2, nr. 11).

Da der med lovforslaget ikke lægges op til at indsætte bestemmelser om intelligent opladning, da forholdet er reguleret i AFI-forordningen, finder Transportministeriet, at det ligger uden for rammerne for lovforslaget at redegøre for opladningsformen i lovforslaget.

Transportministeriet kan imidlertid oplyse, at begrebet »intelligent opladning« er defineret i AFI-forordningens artikel 2, nr. 65,



hvoraf det følger, at der ved begrebet forstås, at opladningsoperation, hvor intensiteten af den elektricitet, der leveres til batteriet, justeres i realtid på grundlag af oplysninger modtaget via elektronisk kommunikation.

Spirii efterspørger, at begreberne »betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen«, »anordning, der anvendes til betalingstjenester«, »anden kontraktbaseret opladningsløsning« og »frit tilgængelige, bredt understøttede elektroniske midler« udfoldes nærmere i lovforslagets bemærkninger, herunder om begreber betyder en og samme ting, nemlig en app.

Aalborg Kommune efterspørger, at begrebet »sikre betalingstransaktioner« uddybes i lovforslaget.

De anførte begreber indgår i AFI-forordningens artikel 5 om opladningsinfrastruktur.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det med de foreslåede ændringer af AFI-loven ikke ligger inden for rammerne af lovforslaget at vejlede nærmere herom i lovforslaget. Ministeriet kan imidlertid i forhold til spørgsmålet fra Spirii oplyse, at det er ministeriets opfattelse, at de fire anførte begreber samlet set ikke kun/entydigt betyder en app.

Transportministeriet har som også anført ovenfor forståelse for, at der ønskes yderligere information om, hvorledes begreber i forordningen nærmere skal forstås. Ministeriet er opmærksom på, at der i anden sammenhæng kan vejledes nærmere om forordningen.

Københavns Kommune anfører i tilknytning til forslaget om at ændre definitionen af, hvornår et ladepunkt er offentligt tilgængeligt, at det er nødvendigt, at AFI-loven tager stilling til, hvordan kommunen håndterer situationer, hvor private aktører ansøger om opstilling af ladepunkter delvist på offentlig vej/kommunal grund. Det anføres i forlængelse heraf, at ladestandere i nogle tilfælde ønskes opstillet på privat grund, men at parkeringspladsen er beliggende på et offentligt ejet areal (f.eks. kommunal vej). Kommunen opfordrer derfor til, at det i AFI-loven eller bemærkninger fremgår, hvornår et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der er delvist placeret på f.eks. kommunens vejareal, er omfattet af AFI-loven.

Det er Transportministeriets opfattelse, at den foreslåede definition af, hvornår et ladepunkt er offentligt tilgængeligt, isoleret ikke ændrer ved, hvornår et ladepunkt etableres helt eller delvist



på et offentligt vejareal i vejlovens § 80's forstand. Den foreslåede definition har således ikke betydning i forhold, hvad der forstås ved begrebet »det offentlige vejareal« i vejloven.

Den ændrede definition vurderes derimod at kunne få betydning i forhold til, hvornår der er tale om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter, idet den foreslåede definition alt andet lige indebærer en udvidelse af begrebet.

Transportministeriet er opmærksom på, at der med den foreslåede definition kan opstå behov for afklaring af en række fortolknings spørgsmål blandt andet i forhold til vejlovens § 80. Transportministeriet bidrager gerne i forhold til afklaring hertil, bl.a. i forlængelse af Kommissionens forventede offentliggørelse af »Spørgsmål og svar« i tilknytning til AFI-forordningen.

KL bemærker, at der både i AFI-forordningen og AFI-loven mangler en definition af »dynamiske data« og »realtidsdata.«

Transportministeriet skal hertil bemærke, at AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, oplister »dynamiske data«. Det bemærkes endvidere, at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter efter AFI-forordningens artikel 20, stk. 6.

2.2.2. Sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser m.v.

Spirii og **Dansk Erhverv** kan tilslutte sig, at AFI-lovens § 3, stk. 3, ophæves.

Spirii anfører videre, at det bør være domstole eller centrale statslige myndigheder, der tager stilling til, om en pris er rimelig. Endvidere anføres det, at det ikke bør være kommunale ordregivere, som fører tilsyn hermed. Selskabet kan derfor ikke tilslutte sig, at offentlige ordregivere kan stille kontraktuelle krav om forhold, som i forvejen er offentligretlig pligt. Det anføres at have den betydning, at koncessionerne misligholdes, hvis prisen ophører med at være rimelig i offentligretlig forstand. Hvis det viser sig at være tilfældet, anføres det, at retsmidlet bør være bøde eller erstatning, og ikke kommunernes ophævelse af koncession. I forlængelse heraf anføres det, at lovforslaget og de specielle bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5, ændres således, at gældende aftalebestemmelser med offentlige ordregivere, der gennemfører kontraktuelt den snart hidtidige § 3, stk. 3, også mister deres anvendelse inter partes mellem koncessionshaver og -giver.

Transportministeriet kan oplyse, at tilsyn med overholdelse af loven og AFI-forordningens bestemmelser forventes delegeret til



Færdselsstyrelsen som anført i pkt. 3.7.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger. Det er umiddelbart Transportministeriets opfattelse, at manglende overholdelse af en koncessionsaftale vil kunne medføre, at misligholdelsesbeføjelser vil kunne gøres gældende, herunder i forhold til overholdelse af AFI-forordningens krav.

Transportministeriet har præciseret lovforslagets bemærkninger til forslaget om ophævelse af AFI-lovens § 3, stk. 3, derved, at det i forhold til de afsnit, der henvises til, er tydeliggjort, at teksten omhandler ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter, der ikke er reguleret i AFI-forordningens artikel 5. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 6.

Om overgangsregler i forhold til AFI-forordningens krav henvises til pkt. 2.2.10 om overgangsregler nedenfor.

Aalborg Kommune anfører, at kommunen ønsker tidsbegrænsning samt krav om opladning på parkeringspladser ved en lade-stander for at sikre, at ladepladserne bliver udnyttet mest hensigtsmæssigt til opladning af biler.

Transportministeriet kan hertil oplyse, at forordningen i artikel 5, indeholder bestemmelser, som giver operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter mulighed for at opkræve et brugsgebyr i form af en minutpris for at undgå, at et ladepunkt er optaget i længere perioder.

2.2.3. Mulighed for kommunal og regional medfinansiering af ladeinfrastruktur

Region Nordjylland finder, at det som følge af ny lovgivning, som er under forberedelse under bygningsdirektivet, at det er en vigtig faktor, at kommuner og regioner også efter den 31. december 2024, hvor den nuværende medfinansieringsordning udløber, kan bidrage til medfinansiering af ladeinfrastruktur på egne arealer.

Det er i forlængelse heraf Region Nordjyllands opfattelse, at udskydelse af evalueringen af medfinansieringsordningen for etablering af ladeinfrastruktur fra 2024 til 2025 som foreslået af Transportministeriet i lovforslaget ikke vil skabe det tilstrækkelige grundlag for medfinansiering. Regionen anfører i forlængelse heraf, at der ved udskydelsen vil mistes værdifuld tid i forhold til at opfylde de kommende, skærpede krav.



Transportministeriet har noteret sig det anførte og bemærker, at evalueringen af medfinansieringsordningen foreslås udskudt fra 2024 til 2025 med det sigte, at der i 2025 er et større grundlag for at foretage evalueringen. Ministeriet skal ligeledes bemærke, at udskydelse af evalueringen af medfinansieringsordningen ikke er til hinder for, at ordningen eventuelt videreføres, således at der fra kommunal og regional side vil kunne bidrages til medfinansiering fra 2025.

Transportministeriet har i forlængelse af Region Nordjyllands bemærkninger justeret bemærkningerne i lovforslaget om evaluering af AFI-loven. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 1.

2.2.4. Betalingsløsninger og visning af pris for opladning af elektriske køretøjer

Aarhus Kommune anfører, at AFI-loven kunne afklare usikkerheder vedrørende fortolkningen af betalingsløsninger og visning af priser for AC-ladere. Kommunen anfører i forlængelse heraf, at der ifølge AFI-forordningen er krav om sikre betalingstransaktioner for ladepunkter, der anvender en internetforbindelse, med en effekt på under 50 kW, men at det er uklart, hvad der forstås ved sikre betalingstransaktioner. I forlængelse heraf spørges der til, om specifikke Quick Response-koder er de eneste alternativer til betalingsautomater eller, om der er andre muligheder.

Det er Transportministeriets opfattelse, at de foreslåede ændringer af AFI-loven ikke giver anledning til at informere yderligere om AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, end, hvad der følger af lovforslaget Transportministeriet bidrager dog gerne til at afklare evt. fortolknings spørgsmål i anden sammenhæng.

Dansk e-Mobilitet, Dansk Erhverv og Clever er tilfredse med, at reglerne i AFI-lovens kapitel 4 om betalingsløsninger og visning af pris for opladning af elektriske køretøjer ophæves. I forlængelse heraf spørger høringsparterne, om Transportministeriet kan bekræfte, at kommuner og regioner ved udbud og indgåelse af aftaler om etablering af offentlig tilgængelig opladningsinfrastruktur ikke vil kunne stille særlige krav til betalingsløsninger, abonnementsordninger m.v., når disse er reguleret i AFI-forordningen.

DI Transport anfører, at forslaget om ophævelse af reglerne om krav til visning af pris og betalingsløsninger må betyde, at kommunerne ved udpegning af arealer til offentlig ladeinfrastruktur ikke



vil kunne stille supplerende krav, hvis disse i øvrigt er reguleret i AFI-forordningen.

Det er Transportministeriets umiddelbare opfattelse, at kommuner og regioner ved udbud og indgåelse af aftaler om etablering af offentlig tilgængelig opladningsinfrastruktur ikke vil kunne stille særlige krav, som vil være uforenelige med de forhold, som er reguleret i AFI-forordningen. Det vil sige, at ved etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter vil krav til f.eks. betalingsløsninger skulle ligge inden for rammerne af AFI-forordningens artikel 5.

Det skal i tilknytning til ovenstående bemærkes, at forordningen er umiddelbart gældende, og at der ifølge Transportministeriets opfattelse alene i forhold til et mindre antal bestemmelser fra medlemsstaternes side vil kunne fastsættes supplerende national lovgivning. I bemærkningerne til lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser er der redegjort for, hvorledes bemyndigelsesbestemmelser nærmere forventes udmøntet ved bekendtgørelse.

Spirii efterspørger, at Transportministeriet i forarbejderne tilkendegiver sin opfattelse af, hvor og hvornår ladestandere skal udstyres med et display.

Aalborg Kommune anfører, at det ikke tydeligt fremgår af AFI-forordningen, hvilke løsninger der imødekommer forordningens krav om, at operatøren gør ad hoc-prisen og den samlede købspris for opladningstjenesten let tilgængelig. Aalborg Kommune anfører videre, at AFI-forordningen ikke klart definerer sikre betalingstransaktioner for ladepunkter, der anvender en internetforbindelse med en effekt på under 50 kW. Endelig anføres det, at Aalborg Kommune foretrækker betalingsautomater eller centrale displays til visning af priser m.v.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det er AFI-forordningens artikel 5, stk. 4, som er den relevante bestemmelse i forhold til krav om display. Det følger af forordningens artikel 5, stk. 4, at offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW skal vis ad hoc-prisen i kWh og et eventuelt brugsgebyr i form af en minutpris ved ladestationerne, således at slutbrugerne har kendskab til prisinformationerne inden en opladningssession påbegyndes. Transportministeriet kan oplyse, at der i den sammenhæng kan ydes information om krav til prisvisning, herunder om anvendelse af display.



2.2.5. *Intelligent opladning*

Spiiri anfører et af problemerne med den grønne omstilling ofte er, at rammer og regler giver anledning til tvivl. Som eksempel herpå nævnes de kommende regler i AFI-forordningens artikel 5, stk. 8, om intelligent opladning. I forlængelse heraf foreslås, at der oprettes en myndighed, som det kendes fra skatteområdet, der skal gøre sin opfattelse kendt i forhold til tydelige og konkrete spørgsmål fra branchen og andre.

Transportministeriet har adresseret opfordringen under pkt. 2.1 i høringsnotat, hvortil der henvises.

Københavns Kommune opfordrer Transportministeriet til at komme med en præcisering af, hvordan muligheden for intelligent opladning skal forstås i en dansk kontekst, herunder hvordan intelligent opladning kan integreres med allerede gældende dansk lovgivning om vejafmærkning, f.eks. bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning.

Transportministeriet har forståelse for ønsket om information om AFI-forordningens krav om intelligent opladning. Da intelligent opladning ikke foreslås reguleret nærmere med lovforslaget, finder ministeriet ikke, at lovforslaget kan anvendes til at informere herom. Transportministeriet har noteret ønsket om information om AFI-forordningens bestemmelser om intelligent opladning.

2.2.6. *Datalevering*

Norlys opfordrer til, at arbejdet med indsamling, opbevaring og distribution af data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, samtænkes med den fælles offentlige database for registrering af ladestanderdata, GeoFa, som Dansk e-Mobilitet, KL og Danmarks Statistik har udviklet, og at arbejdet som minimum sker i tæt samarbejde med de nævnte aktører.

Det er Transportministeriets opfattelse, at krav i forhold til at stille statiske og dynamiske data til rådighed fremadrettet vil være reguleret i AFI-forordningen samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages af Kommissionen. Efter AFI-forordningen vil operatører af offentligt tilgængelige lade-punkter og tankstandere til alternative drivmidler skulle oprette en applikationsgrænseflade (API), der giver gratis og ubegrænset adgang til data, som er omfattet af AFI-forordningen samt indsende oplysninger om API'en til de nationale adgangspunkter. Det er Transportministeriets forventning, at der vil være et mindre rum for vedtagelse af nationale regler i forhold til de



data, som operatørerne vil skulle stille til rådighed. I hvilket omfang, der vil kunne vedtages nationale regler i tilknytning til AFI-forordningens artikel 20 vurderes blandt andet at bero på de kommende delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, som Kommissionen ventes at vedtage i medfør af AFI-forordningen.

Det er Transportministeriets umiddelbare vurdering, at medlemsstaterne vil kunne fastsætte regler om anvendelse af API. Det er i tilknytning hertil umiddelbart Transportministeriets opfattelse, at det vil være en statslig opgave evt. at stille en API til rådighed for operatørerne i forhold til, at de kan stille data til rådighed.

Transportministeriet ønsker i muligt omfang at understøtte, at oplysninger om data stilles til rådighed, hvorfor Transportministeriet foreslår, at der indsættes en bemyndigelsesbestemmelse herom i AFI-lovens § 12. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 11, og bemærkningerne dertil samt lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.6.2. Hvorledes AFI-forordningen nærmere kan understøttes via nationale regler i forhold til at stille data til rådighed, vil Transportministeriet komme med forslag til i forbindelse med udmøntning af bemyndigelserne i AFI-loven. Transportministeriet bemærker i tilknytning hertil, at ministeriet er bekendt med den database for registrering af ladestanderdata, som Norlys omtaler, og at ministeriet gerne indgår i dialog med interesserede høringsparter om, hvorledes data kan stilles til rådighed.

Københavns Kommune opfordrer i lyset af forslaget til AFI-lovens § 12 til, at data, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere vil skulle stille til rådighed efter AFI-forordningens artikel 20, regelmæssigt offentliggøres for at fremme gennemsigtigheden på ladestandermarkedet.

Transportministeriet skal hertil oplyse, at det følger af AFI-forordningens artikel 20, stk. 3, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere skal oprette en applikationsprogrammeringsgrænseflade (API), der giver gratis og ubegrænset adgang til de data, som er omfattet af forordningens artikel 20, stk. 2.

I forhold til forslaget til AFI-lovens § 12 kan det oplyses, at Transportministeriet som nævnt ovenfor i muligt omfang ønsker at understøtte tilgængeliggørelse af data om ladestandermarkedet. Det er hensigten, at den foreslåede § 12 skal medvirke hertil. Ministe-



riet skal i denne sammenhæng bemærke, at hvorledes Transportministeriet nærmere vil kunne understøtte tilgængeliggørelsen af data endnu ikke er fastlagt. For at sikre, at offentlige myndigheders databehov håndteres hensigtsmæssigt, er det også hensigten, at interessenter i forhold til kommunale, regionale og statslige interesser vil blive inddraget med hensyn til, hvordan kravene efter AFI-forordningens artikel 20 kan understøttes.

KL gør opmærksom på, at KL gerne indgår i dialog med Transportministeriet om at skaffe data til afrapportering om udviklingen af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur i Danmark til EU-Kommissionen. KL gør i forlængelse heraf opmærksom på, at KL har identificeret en række opmærksomhedspunkter, der kan være problematiske fra et kommunalt og/eller et fællesoffentligt perspektiv. I høringssvaret anfører KL flere både generelle og specifikke bemærkninger.

KL anfører, at der eksisterer et databehov om ladestandere til brug for myndighedsbrug, herunder planlægningsopgaver. I tilknytning hertil bemærkes det, at AFI-forordningen har et forbrugerfokus.

I forhold til datalevering fra ladeoperatører anfører KL bl.a., at KL har erfaret, at Styrelsen for Dataforsyning og infrastruktur (SDFI) skal udvikle en udstillingsportal til data, der skal udspringe fra ladeoperatørernes software. Endvidere anfører KL, at AFI-forordningen/loven introducere adskillige begreber, som skal oversættes til specifikationer for det danske marked. I forlængelse heraf anfører KL, at det er deres umiddelbare vurdering, at ladeoperatørernes omkostninger til udvikling af nødvendige API'er vil overstige bagatelgrænsen på 4 mio. kr., da der allerede findes et tocifret antal operatører på markedet. KL er derfor enige med EU-Kommissionen i, at tilpasnings- og administrationsomkostninger bør overvåges nøjes og løbende i Transportministeriets projekt for IT-løsning.

KL anfører, at KL med fordel kan konsulteres og inddrages i projektet om udstilling af data i forhold til datakilder og softwareudvikling.

Transportministeriet bemærker, at der i forbindelse med udmøntning af AFI-lovens bemyndigelsesbestemmelser vil skulle tages stilling til, hvilke nationale regler der kan fastsættes i tilknytning til AFI-forordningens artikel 20.



Transportministeriet skal hertil oplyse, at ministeriet for nuværende bl.a. afventer Kommissionens vedtagelse af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter ligesom, at Kommissionens forventede »Spørgsmål og Svar« vil kunne være af betydning.

Datatilsynet anfører, at AFI-forordningen fremadrettet vil regulere, hvilke datatyper operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere eller, i overensstemmelse med aftalerne mellem den, ejerne af disse standere, skal stille til rådighed. Videre anføres det, at det ikke fremgår af lovbemærkningerne eller høringsmaterialet i øvrigt, at Transportministeriet vurderer, at de foreslåede ændringer indebærer en behandling af personoplysninger. I forlængelse af heraf bemærker Datatilsynet, at udkast til lovforslag om ændring af AFI-loven, herunder i særdeleshed de afsnit, der vedrører AFI-forordningens artikel 20, ikke giver Datatilsynet anledning til bemærkninger. Datatilsynet bemærker dog, at i det omfang, der måtte blive behandlet personoplysninger som led i aktiviteter fastsat i udkastet, skal dette ske inden for rammerne af databeskyttelsesregler.

Transportministeriet ønsker som nævnt ovenfor i muligt omfang at understøtte tilgængeliggørelse af data om ladestandermarkedet. Det er imidlertid endnu ikke afdækket, hvorledes dette nærmere kan ske inden for rammerne af AFI-forordningen. Ved afklaring af, hvorledes tilgængeliggørelse kan understøttes, vil det også komme til at indgå, at evt. behandling af personligoplysninger skal ske inden for rammerne af databeskyttelsesreglerne.

2.2.7. Udpegning af identifikationsregistreringsorganisation samt udstedelse og forvaltning af identifikationskoder

De Danske Bilimportører har ikke bemærkninger i forhold til, at transportministeren foreslår at udpege en identifikationsregistreringsorganisation.

Dansk e-Mobilitet gør opmærksom på, at organisationen gennem de seneste mange år har administreret identifikationskoder, og at organisationen siden 2018 har været central instans for tildeling af ID-numre til ladeoperatører i Danmark. Dansk e-Mobilitet indgår derfor gerne i dialog om den fremtidige forvaltning af området.

FDM finder, at det er afgørende, at en myndighed udpeges som identifikationsregistreringsorganisation, og ikke en privat interesseorganisation.



Spirii hilser udpegningen af en identifikationsregistreringsorganisation velkommen. Spirii mener, at der ikke er grund til at vente til den 13. april 2024 med at lade AFI-lovens nye § 12 a træde i kraft. Firmaet henstiller til, at bestemmelsen træder i kraft dagen efter lovens offentliggørelse i Lovtidende, så arbejdet med at organisere IDRO-organet i Danmark kan begynde meget hurtigt. I forlængelse heraf anføres det, at en helt afgørende parameter bliver, at organet udsteder identifikationskoder hurtigt og meget gerne automatisk ved korrekt anmeldelse, som man kender det fra registreringer i Virk, CVR m.v.

Som anført i lovforslaget er det forventningen, at en styrelse under Transportministeriet vil blive udpeget som identifikationsregistreringsorganisation. Transportministeriet indgår gerne i dialog med Dansk e-Mobilitet om den fremtidige forvaltning af området for identifikationskoder.

Transportministeriet har noteret sig ønsket om en tidligere ikrafttrædelsesdato for AFI-lovens nye § 12 a. Det er imidlertid ministeriets vurdering, at dette ikke vil være muligt. Lovens nye § 12 a forudsætter etablering af et nyt IT-system og udvikling af retningslinjer for smidig forvaltning af de identifikationskoder, som identifikationsregistreringsorganisationen (IDRO) skal udstede i overensstemmelse med AFI-forordningens artikel 20, stk. 1. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at det følger af AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, at IDRO'en senest den 14. april 2025 skal udstede og forvalte identifikationskoder. Det er på den baggrund Transportministeriets opfattelse, at lovforslagets § 1, nr. 12, hvorved § 12 a foreslås indsat, bør træde i kraft den 13. april 2024.

2.2.8. Tilsyn

Dansk Erhverv er enig i forslaget om, at AFI-loven ændres, så loven også regulerer overholdelse af krav til den offentlige tilgængelige drivmiddelinfrastruktur, der følger af AFI-forordningen.

Spirii bemærker, at det antages, at transportministeren agter at delegere mange af sine beføjelser til Færdselsstyrelsen. Spirii har oplevet Færdselsstyrelsen som en kyndig myndighed, men anbefaler, at beføjelserne til at føre tilsyn med prisers rimelighed, gennemsigtighed og sammenlignelighed og andre forbrugerretlige forhold mellem operatør og bruger henlægges til Forbrugerombudsmanden. Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 15 korrigeres i overensstemmelse dermed.



Transportministeriet bemærker hertil, at det vurderes, at Færdselsstyrelsen vil være rette myndighed til at varetage tilsynsopgaven for markedet for opladningsinfrastruktur, herunder at føre tilsyn med om operatører og udbydere af mobilitetstjenester overholder bl.a. AFI-forordningens artikel 5, stk. 3 og 5. Det skal dog bemærkes, at tilsynsopgaven vil blive reguleret nærmere ved bekendtgørelse.

Det skal i tilknytning hertil oplyses, at det er markedsføringsloven, som regulerer, at erhvervsdrivende skal udvise god erhvervs-skik og god markedsføringsskik. Af markedsføringsloven følger det også, at det er Forbrugerombudsmanden, som fører tilsyn med overholdelse af regler om urimelig handelspraksis.

Med lovforslaget lægges der ikke op til at ændre reglerne i markedsføringsloven. Det indebærer, at det vil blive Forbrugerombudsmanden, som vil komme til at varetage opgaven med at føre tilsyn med urimelig handelspraksis i forhold til opladningsinfrastruktur.

2.2.9. Straffebestemmelser

FDM efterspørger en konkretisering af sanktionerne over for ladeoperatører og udbydere af mobilitetstjenester, der ikke lever op til forordningens bestemmelser. Organisationen anfører i forlængelse heraf, at det vil være uholdbart, hvis det vil være billigere for ladeoperatøren eller udbyderen af mobilitetstjenesten at få en bøde, end det vil være at leve op til forordningen.

Spirii bemærker, at det efter AFI-forordningens artikel 5, stk. 11, og artikel 6, stk. 3, ikke kun er operatøren, men også ejeren, der er pligtsubjekt, hvilket bør reflekteres tilsvarende i § 18, stk. 1, nr. 1, henholdsvis nr. 3. Endvidere anføres det, at der også synes at mangle en bestemmelse i § 18, stk. 1, om forpligtelserne i AFI-forordningens artikel 20, stk. 2 og 3 (1. og 2. led).

Spirii bemærker videre, at det vil være gavnligt, at også de nye forpligtelser, som belægges med straf i medfør af § 18, udstyres med et vejledende straffniveau, og gerne et mere seriøst niveau end det, som forarbejderne til den gældende AFI-lov vejleder om.

Transportministeriet er enig i Spiriis bemærkninger om, at det også bør fremgå af AFI-lovens § 18, at ejere af drivmidelinfrastruktur skal kunne straffes med bøde. Som følge heraf er forslaget om ændring af AFI-lovens § 18 ændret. Ministeriet er ligeledes enig i, at overtrædelse af forordningens artikel 20, stk. 2 og 3,



skal kunne straffes med bøde, hvorfor ændringen af AFI-lovens § 18, stk. 1, er foreslået ændret.

Transportministeriet er også enig i, at det forventede bødeniveau bør fremgå af bemærkningerne til lovforslagets bemærkninger, hvorfor ministeriet på den baggrund har uddybet bemærkningerne til den foreslåede § 18. Der henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.8.2 og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 14.

2.2.10. Overgangsregler

Dansk Erhverv finder, at der er behov for hensigtsmæssige overgangsordninger i lyset af, at loven foreslås at træde i kraft den 13. april 2024, hvorfra AFI-forordningen finder anvendelse.

Der er indsat overgangsregler i lovforslaget. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 15 og 16, og § 2, stk. 2-7, og bemærkningerne dertil.

2.2.11. Tankinfrastruktur til flydende metan til vej køretøjer

Spirii bemærker, at AFI-forordningens artikel 8 indeholder krav til medlemsstaterne om at etablere infrastruktur til flydende metan, men at rammerne herfor helt mangler i AFI-loven. Det anføres, at det havde været fint, om AFI-loven indeholdt rammer i stil med det, som gælder for el- og brintinfrastruktur.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at AFI-forordningen som udgangspunkt er umiddelbart gældende. Det er umiddelbart Transportministeriets opfattelse, at der alene vil være et begrænset rum i forhold til vedtagelse af nationale regler, som supplerer forordningen. I forhold til afklaring af behovet for vedtagelse af nationale regler, som supplerer AFI-forordningens artikel 8 om etablering af infrastruktur for flydende metan indgår Transportministeriet gerne i dialog herom. Ministeriet bemærker, at der inden for rammerne af AFI-forordningen vil kunne fastsættes regler efter AFI-lovens nye § 11, jf. lovforslagets § 1, nr. 10.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i offentlig høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:



- Lovforslagets bemærkninger om evaluering af AFI-loven, herunder om den kommunale og regionale medfinansieringsordning er justeret
- AFI-lovens anvendelsesområde er ændret
- AFI-lovens bestemmelse med definitioner af centrale begreber er ændret
- Bemærkningerne til AFI-lovens bestemmelse om gennemførelse af internationale og EU-regler er ændret
- AFI-lovens bestemmelser om datalevering er ændret
- Straffebestemmelser er ændret ligesom, at retningslinjer for bødeniveau er beskrevet i lovforslagets bemærkninger
- Der er indsat overgangsregler.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.