

Aalborg Kommune, Mobilitetsplanlægning, BL  
Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

**By og Land**  
Mobilitetsplanlægning, BL  
Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby  
+4522328201

Sagsnr.: 2023-035555  
Dok.nr.: 2023-035555-12

Åbningstider:  
Man- onsdag 09.00-15.00  
Torsdag 09.00-17.00  
Fredag 09.00-14.00.

05.01.2024

## **Hørings svar mht. forslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (ændringer som følge af vedtagelsen af forordning om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler)**

Aalborg Kommune har modtaget ovennævnte forslag om ændringer til AFI-loven med høringsfrist til den 5. januar 2024. Vi takker for det fremsendte materiale og hilser forslaget om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport velkomment. Det er vores vurdering, at det giver god mening med en tilretning af AFI-lovgivningen, så den bringes i overensstemmelse med AFI-forordningen.

Aalborg Kommunes input omhandler hensynet til ikke at skulle etablere flere ladepladser og byrumsinventar end højst nødvendigt i vores allerede pressede byer samt nogle generelle bemærkninger ift. det administrative grundlag for opsætning af ladestanderne.

### **Begræns behovet for antal af AC-ladepladser**

Aalborg Kommune ønsker en effektiv udnyttelse af de ladepladser, der etableres på offentlige arealer. Det er vores opfattelse, at implementeringen af intelligent opladning, og i særdeleshed tovejsopladning, potentielt kan være i konflikt med dette. At ladestanderne kan udnyttes med mindre effekt end tiltænkt eller decideret tovejsopladning, hvor strømmen vendes, så elektricitet kan strømme fra køretøj til elnet, giver god mening ift. belastningsbalancering. Men enhver 'unødige belægning' af ladestanderne går imod Aalborg Kommunes ønske om effektiv udnyttelse af den opsatte ladeinfrastruktur på offentlige arealer og visionen om, ikke at etablere flere ladepladser end højst nødvendigt.

I Aalborg Kommune ønskes tidsbegrænsning samt krav om opladning på parkeringspladser ved en ladestander, for at sikre ladepladserne bliver udnyttet mest hensigtsmæssigt til opladning af biler og ikke som regulære parkeringspladser. Kravet om intelligent opladning kan skabe usikkerhed om, hvorvidt dette fortsat vil være en mulighed.

Det vurderes at kunne få u hensigtsmæssige konsekvenser, hvis elbiler, i al almindelighed, betragtes som en del af en kollektiv batteripakke, uagtet om det er biler, der holder parkeret på en privat parkeringsplads, fx indkørsel, eller biler, der holder til opladning på offentlige ladepladser. Biler der benytter sig af offentlige AC-ladere bør kunne forvente at vende tilbage til en opladt bil, efter endt ladning, og ikke en risiko for at have leveret tilbage til strømmettet. Der kunne dog evt.

differentieres over dagen, så der om natten (hvor der ikke er tidsbegrænsning) kan være tale om at levere strøm tilbage til elnettet, såfremt der er givet tilsagn til dette.

### **Bekymring for behov for ekstra inventar til betaling og aflæsning af pris**

Af AFI-forordningen fremgår det, at det er et krav, at operatøren gør ad hoc-prisen og den samlede købspris for opladningstjenesten let tilgængelig. Det fremgår ikke tydeligt af forordningen, hvilke løsninger der kan være tale om her.

Da der er konkurrence om pladsen på offentlige arealer og kommunale veje, foretrækker Aalborg Kommune at undgå ekstra inventar såsom betalingsautomater eller centrale displays til visning af priser mv., hvilket vi kan frygte kan blive en konsekvens af AFI-forordningens artikel 5.

### **Øvrige kommentarer**

- Aalborg Kommune foreslår, at AFI-loven kunne bidrage til en afklaring af begrebet intelligent opladning, og hvilke konsekvenser det har for slutbrugere og for kommuners forpligtelse ift. opsætning af ladestandere.
- Ifølge AFI-forordningen er der krav om sikre betalingstransaktioner for ladepunkter, der anvender en internetforbindelse med en effekt på under 50kW. Hvad der præcist defineres som sikre betalingstransaktioner er uklart.
- Det er ikke Aalborg Kommunes vurdering, at ændringen af AFI-lovgivningen til fulde giver overblikket over kommunens forpligtelser og muligheder ift. opsætning af ladestandere, hvorfor vi også i høringsfasen har set os nødsaget til at læse på kryds med AFI-forordningen. Dermed mistes potentielt et samlet bidrag til forståelsen af kommunernes forpligtelser og muligheder.

Venlig hilsen

Afdelingsleder  
Maria Vestergaard

+4525202329

Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på [www.aalborg.dk/kontakt](http://www.aalborg.dk/kontakt) eller via Digital Post på [www.borger.dk](http://www.borger.dk). Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på [www.aalborg.dk/gdpr](http://www.aalborg.dk/gdpr).



## Hørings svar mht. forslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (ændringer som følge af vedtagelsen af forordning om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler)

13. december 2023  
Side 1 af 1

Aarhus Kommune har modtaget ovennævnt forslag om ændringer til AFI-loven med høringsfrist til den 5. januar 2024.

Aarhus Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende:

Kommunen finder det hensigtsmæssigt at fjerne de elementer fra AFI-loven, som allerede er dækket af AFI-forordningen. Der er stadig nogle områder, som Aarhus Kommune har sine tvivl om.

### *Betalingsløsninger og visning af pris for opladning af elektriske køretøjer*

AFI-loven kunne potentielt afklare usikkerheder vedrørende fortolkningen af betalingsløsninger og visning af priser for AC-ladere. Ifølge AFI-forordningen er der krav om sikre betalingstransaktioner for ladepunkter, der anvender en internetforbindelse med en effekt på under 50kW. Hvad der præcist defineres som sikre betalingstransaktioner er stadig uklart.

Da der er konkurrence om pladsen på offentlige og kommunale veje, foretrækker Aarhus Kommune at undgå ekstra inventar såsom betalingsautomater. Er de specifikke Quick Response-koder de eneste alternativer til betalingsautomater, eller er der andre muligheder i betragtning?

Derudover kunne AFI-loven bidrage til at afklare betydningen af intelligent opladning, som omtales i AFI-forordningen, specielt når det kommer til skiltning på ladepladser. Kravet om intelligent opladning dækker bredt og kan inkludere forskellige elementer såsom:

- Planlægning og timing: Brugere kan planlægge opladning i perioder med lav belastning.
- Belastningsbalancering: For at forhindre overbelastning af elnettet kan man fordele opladningsbelastning på tværs af steder eller tidsrum.
- Fjernovervågning og -styring: Brugere kan overvåge og kontrollere opladning eksternt.
- Dynamisk prissætning: Opladning når priserne er lavest.

Ved AC-ladere ses ofte skiltning, der angiver en tidsbegrænsning på 3 timers for ladepladserne, eller krav om, at elbiler skal være i opladning, hvis de parkerer på ladepladsen. Hvordan harmoniseres konceptet om intelligent opladning med disse typer skiltning for kommunerne?

**Teknik og Miljø**  
Byrum  
Aarhus Kommune

**Mobilitet 2**  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Direkte telefon: 24 90 88 34

Sagsbehandler:  
Hannah Cecilie Winge

## Clevers bemærkninger til forslag om Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Clever har modtaget og læst udkastet til lovforslaget. Vi ser positivt på lovforslaget, som gør, at de danske særkrav om f.eks. betalingsløsninger og bemyndigelsesbestemmelser om krav til bl.a. visning af pris i display ophæves.

Vi er positive over for lovforslaget og ministeriets tilgang, som vil gøre det lettere at være dansk ladeoperatør. Til gavn for forbrugerne og den grønne omstilling.

### Specifikke bemærkninger

- Clever er meget tilfredse med, at kapitel 4 ophæves.
- Clever ønsker en bekræftelse på, at vores tolkning af lovforslaget er korrekt. Vi forstår, at lovforslaget betyder, at kommuner, som udbyder arealer til offentlig ladeinfrastruktur, ikke må stille særlige krav til abonnementsordninger, betalingsløsninger osv., når disse er reguleret i AFI-forordningen. Vil Transportministeriet bekræfte dette?
- Vi gør opmærksom på, at EU er på vej med nyt bygningsdirektiv, som også vil have stor betydning for opstilling af ladeinfrastruktur.

Clever er glade for at have haft mulighed for at afgive høringssvar til dette lovforslag og vil gerne takke Transportministeriet for grundigt arbejde.

Endvidere skal vi gøre opmærksom på, at Clever fremadrettet ønsker at modtage høringsbreve på [Hoering@clever.dk](mailto:Hoering@clever.dk)

De bedste hilsner  
Lasse Strüwing Hansen  
Public Affairs Lead hos Clever

**Til:** trm@TRM.dk (Mail TRM)  
**Cc:** sus@trm.dk (Susanne Thuesen Simonsen), JHA@trm.dk (Jo Skot-Hansen)  
**Fra:** John Dyrby Paulsen (JDP@greenpowerdenmark.dk)  
**Titel:** Hørings svar - udkast til lov om ændring af AFI-Loven  
**Sendt:** 05-01-2024 00:32  
**Bilag:** image001.png; image002.jpg;

## Til Transportministeriet

### Hørings svar: Forslag til Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Transportministeriet har sendt udkast til "Forslag til Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport" (8. december 2023, 2023 -2843) i høring, og Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive hørings svar.

### Generelle bemærkninger

Den nyligt vedtagne AFI-forordning i EU erstatter det tidligere AFI-direktiv, og derfor skal den danske AFI-lov ændret, så de forhold, der reguleres af AFI-forordningen, ikke samtidig reguleres af den danske AFI-lov, og så Danmark ikke holder fast i rammer for området, der ikke fremgår af forordningen.

Generelt finder vi lovforslaget godt og dækkende, herunder også ift. de positive drøftelser, vi de seneste år har ført med ministeriet og styrelser om udsættelse af eller fortolkning af tidligere bestemmelser affødt af AFI-loven, som efter vores opfattelse har været udtryk for en overimplementering af EU-regler i dansk lovgivning. Vi vil gerne takke for den positive dialog med ministeriet og styrelser og et godt og grundigt arbejde med lovforslaget.

Vi er meget tilfredse med, at kapitel 4 ophæves, og vi konstaterer og vil gerne rose, at der i kølvandet på lovforslaget er taget skridt til at på en enkel og elegant måde at løse de udfordringerne, der følger af tilhørende tidligere udsendte bekendtgørelser og lovforslagets ikrafttræden den 13/4-2024.

Dansk e-Mobilitet forstår lovforslaget sådan, at kommuner og regioner i udbud af arealer til offentlig opladning ikke har mulighed for at stille særlige krav til betalingsløsninger, abonnementsordninger mv. når disse er reguleret i AFI-forordningen. Kan dette for god ordens skyld bekræftes?

Derudover skal Dansk e-Mobilitet i forbindelse med lovforslagets bemærkning om identifikationskoder (§12a) påpege, at sådanne koder har vi administreret gennem de seneste mange år. Vi deltagerne gerne i en dialog om den fremadrettede administration af området. Dansk e-Mobilitet har siden januar 2018 været central instans for tildeling af ladeinfrastruktur-operatør-ID-numre i Danmark. Formålet er at sikre, at ingen operatører har overlappende numre. Et ID-nummer består af en landekode (for Danmark "DK\*") og et 3-cifret operatør nummer. Se i øvrigt: [Tildeling af operatør ID-nummer til ladeinfrastruktur | Dansk e-Mobilitet \(danskemobilitet.dk\)](#)

### Specifikke bemærkninger

Vi har et enkelte specifikke bemærkninger til lovforslaget. Rækkefølgen er bestemt af rækkefølgen i lovforslaget.

1. For god ordens skyld gør vi opmærksom på, at begrebet "tankstander" ikke defineres i oversigten i §2 (se fx pkt. 5)).
2. For god ordens skyld gør vi opmærksom på, at begrebet "intelligent opladning" ikke er medtaget i §2, men nævnt i afsnit 3.4.2 og 3.4.3 – se forordningens artikel 2, definitioner, nr. 65.
3. I bemærkningerne til lovforslaget anføres under "1. Indledning", side 8, at AFI-loven er den centrale lov i forhold til fastlæggelse af rammerne for etablering af alternativ drivmiddelinfrastruktur til transport. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at Ladestanderbekendtgørelsen og EU's bygningsdirektiv også har væsentlig betydning for infrastrukturen (sidstnævnte har netop gennemgået en revision, og der vil derfor komme nye skærpede krav til drivmiddelinfrastrukturen fra denne).

Slutteligt skal det bemærkes, at Dansk e-Mobilitet har skiftet navn fra tidligere Dansk Elbil Alliance, og vi beder derfor Transportministeriet slette "Dansk Elbil Alliance" fra listen over høringsparter til kommende høringer (Dansk e-Mobilitet er allerede på listen).

Med venlig hilsen

**John Dyrby Paulsen**  
Direktør i Dansk e-Mobilitet  
m: +45 35 30 04 84



En del af:  
**Green Power Denmark**  
Langebrogade 3H  
1411 København K  
T: +45 35 300 400  
[Greenpowerdenmark.dk](http://Greenpowerdenmark.dk)





**DanskeRederier**

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## **Høringssvar på forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport**

Danske Rederier takker for muligheden for at afgive høringssvar på ovenstående.

22. december 2023

Vi har ingen lovtekniske kommentar til forslaget, som vi læser som en implementering af EU-forordning 2023/1804 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler.

Sagsnummer:  
EMN-2023-00590

Vi vil imidlertid gerne benytte lejligheden til at understrege vigtigheden af udrulning af en infrastruktur, der understøtter landsstrøm såvel som ladestrøm til skibsfarten, hvor særligt færgerne og offshore-fartøjerne vil efterspørge el-lade infrastruktur. Derudover anser flere nordiske lodstjenester eldrevne lodsåde for en realistisk mulighed for at opnå klimaneutralitet.

I dag rækker elnettet langt fra til at kunne dække den fremtidige efterspørgsel. Sikring af landsstrøm i havne kræver således udbygning af kapacitet samt at sikre samspil mellem transmissionsnettet ejet af Energinet og elnettet ejet af elselskaberne. Vi bemærker ligeledes, at netop udrulning af landstøm flugter med anbefalingen fra Regeringens Klimapartnerskab for det Blå Danmark fra marts 2020.

Med venlig hilsen

Lars Hasselager  
Klimachef

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Den 5. januar 2024

## Dansk Erhvervs bemærkninger til udkast til forslag til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Dansk Erhverv er glade for Transportministeriets forslag til lovforslag om, at lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) ændres i overensstemmelse med AFI-forordningen.

Det er vigtigt, at der er den rette prisgennemsigtighed for forbrugerne og det mener vi, at forordningen bl.a. er med til at sikre. Der er i forordningen en forståelse for at markedet for fossile drivmidler ikke direkte kan overføres til markedet for alternative drivmidler, herunder opladning af elbiler. Dertil mener vi, at branchen bedst reguleres gennem fælles europæiske standarder, fremfor danske særkrav, der kan risikere at svække virksomhedernes konkurrenceevne og i sidste ende skade udrulningen af ladeinfrastrukturen.

Vi deler derfor ministeriets vurdering af at de dele af AFI-loven, der allerede reguleres af forordningen, ikke længere kan reguleres af den danske AFI-lov, herunder ophævelse af *kapitel 4* om regler for betalingsløsninger og krav til skiltning med priser, samt ophævelse af *§ 3, stk. 3* om krav der stilles til operatører af offentlig tilgængelige ladepunkter om, at priserne skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Vi finder det positivt, at AFI-forordningen fastholder kravet om gennemsigtig og ikkediskriminerende prissætning, da dette er en forudsætning for et velfungerende marked.

Derudover antages det som følge af den nye AFI-forordning, at kommuner ved indgåelse af aftaler med offentlige ladeoperatører ifm. med udbud ikke kan stille særlige krav om aftalevilkår, f.eks. krav til betalingsløsninger og priser, da dette fremadrettet reguleres af AFI-forordningen. Vi mener, at det er vigtigt at få afklaret alle eventuelle ændrede udbudsforhold ifm. med ændringen af AFI-loven og Dansk Erhverv imødeser gerne Transportministeriets tilbagemelding herpå, som opfølgning på høringssvaret.

Dansk Erhverv er dertil enige i forslaget om, at AFI-lovens regler om tilsyn ændres således, at loven også regulerer overholdelse af krav til den offentlige tilgængelige drivmiddelinfrastruktur, der følger af forordningen.



Da der i udkastet foreslås, at loven træder i kraft den 13. april 2024, hvorfra AFI-forordningen finder anvendelse (jf. § 2 stk. 1), er det vores vurdering, at der er behov for hensigtsmæssige overgangsregler. Vi mener derfor, at Færdselsstyrelsens beslutning om at der i denne overgangsperiode ikke vil blive ført tilsyn med de danske særkrav for betalingsløsninger og prisvisning (trådt i kraft pr. 1. januar 2024), er en passende løsning. Dette er med til at sikre at udbygningen af ladeinfrastruktur, og dermed den grønne omstilling af transportsektoren, ikke bremses af danske særkrav indtil lovforslaget er endeligt vedtaget.

Med venlig hilsen,

**Mie Holbech Gustavsén**

Erhvervspolitisk konsulent i Dansk Erhverv Transport

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Sendt med til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og [sus@trm.dk](mailto:sus@trm.dk)  
Sendt som kopi til [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

31. januar 2024

J.nr. 2023-11-0047  
Dok.nr. 553262  
Sagsbehandler  
Frederik Vahlgren

---

## Høring over udkast til forslag til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Transportministeriet har den 8. december 2023 anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til lovforslag.

Det fremgår af det fremsendte materiale, at formålet med forslaget er at ændre den danske AFI-lov således, at de forhold der reguleres i den nyligt vedtagne AFI-forordning, ikke også reguleres af den danske AFI-lov. Det fremgår af udkastet, at AFI-forordningen fastsætter krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler.

AFI-forordningen vil fremadrettet regulere, hvilke datatyper operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere eller, i overensstemmelse med aftalerne mellem dem, ejerne af disse standere, skal stille til rådighed. Det fremgår ikke af lovbemærkningerne eller af høringsmaterialet i øvrigt, at Transportministeriet vurderer, at de foreslåede ændringer indebærer en behandling af personoplysninger.

Udkastet til lovforslag om ændring af AFI-loven, herunder i særdeleshed de afsnit, der vedrører AFI-forordningens artikel 20, giver ikke 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 databeskyttelsesreglerne.

Kopi af dette brev er sendt til Justitsministeriets Lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Frederik Vahlgren

**Datatilsynet**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
T 3319 3200  
dt@datatilsynet.dk  
datatilsynet.dk  
CVR 11883729

**Til:** trm@TRM.dk (Mail TRM)  
**Cc:** sus@trm.dk (Susanne Thuesen Simonsen), JHA@trm.dk (Jo Skot-Hansen)  
**Fra:** Ole Kirkelund (oki@bilimp.dk)  
**Titel:** Høringssvar - Forslag til lov om ændring af AFI-Loven (Id nr.: 290694)  
**Sendt:** 02-01-2024 16:22  
**Bilag:** image001.png;

Til Transportministeriet

Høringssvar til.

**Forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-Loven)**

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til det foreliggende forslag til lov om ændring af AFI-loven.

Vi bemærker således, at ændringerne i al væsentlighed følger af, at det tidligere direktiv på området nu er afløst af forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur til alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU. De dele, der reguleres via forordningen, tages ud af AFI-loven.

Disse dele omfatter bl.a. krav til betalingsløsninger og visning af priser samt krav der stilles til operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter. Vi er enige i, at disse dele bliver overflødige i AFI-loven i kraft af forordningen.

AFI-loven suppleres til gengæld af regler om udpegning af en identifikationsregistreringsorganisation. Dette følger dog også af forordningen, og vi har ingen kommentarer til, at lovændringen her blot delegerer udpegningen til transportministeren.

Vi har kun en enkelt bemærkning til ændring af lovens § 2, nr. 11 vedrørende definition af udbyder af mobilitetstjenester: *"En juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladnings- og optankningstjenester"*.

Formuleringen forekommer temmelig bred, idet § 2 ikke omfatter nogen definition af begrebet "mobilitetstjeneste". Dermed mangler bestemmelsen en nærmere afgrænsning af, hvilke tjenester (leveret mod vederlag), der hentydes til ud over opladnings- og optankningstjenester. Dette gælder også, selvom lovens anvendelsesområde i øvrigt er reguleret i § 1.

Det bør evt. overvejes, at "mobilitetstjenester" defineres nærmere i § 2.

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**

Chefkonsulent

**DE DANSKE  
BILIMPORTØRER**

Telefon 2323 2520  
E-mail [oki@bilimp.dk](mailto:oki@bilimp.dk)

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | [www.bilimp.dk](http://www.bilimp.dk)

**Fra:** Transportministeriet <[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)>

**Sendt:** 8. december 2023 17:20

**Emne:** #SHøring - Forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Id nr.: 290694)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste.

Se venligst vedlagte høringsbrev og udkast til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Med venlig hilsen  
Transportministeriet

Transportministeriet

**Høringsvar vedrørende forslag til lov om infrastruktur til alternative drivmidler.**

DI Transport har modtaget ovennævnte forslag i høring og har følgende bemærkninger:

DI Transport støtter, at loven bringes i overensstemmelse med AFI-forordningen, da transport i sin natur er international. Dette indebærer, at kravene til visning af pris og betalingsløsninger, samt krav om gennemsigtige og ikkediskriminerende priser fremover følger EU-reglerne.

Som konsekvens må følge, at det kommunerne ved udpegning af arealer til offentlige ladeinfrastruktur ikke kan stille supplerende krav, hvis disse i øvrigt er reguleret i AFI-forordningen.

Lovforslaget vil medføre ændring af relaterede bekendtgørelser.

Med venlig hilsen

Rune Noack

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Susanne Thuesen Simonsen (sus@trm.dk), Jo Skot-Hansen (JHA@trm.dk), Jeppe Hartmann (jh@drivkraftdanmark.dk)  
**Fra:** mmj@drivkraftdanmark.dk (mmj@drivkraftdanmark.dk)  
**Titel:** SV: #SHøring - Forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport  
**E-mailtitel:** SV: #SHøring - Forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Id nr.: 290694)  
**Sendt:** 05-01-2024 06:39

Til Transportministeriet

Drivkraft Danmark bakker op om de foreslåede ændringer af Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Vi har ikke konkrete kommentarer til de enkelte elementer i lovforslaget.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen  
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514

M: +45 2042 2636

[www.drivkraftdanmark.dk](http://www.drivkraftdanmark.dk)



[Twitter](#) [LinkedIn](#) [Facebook](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

---

**Fra:** Transportministeriet <[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)>

**Sendt:** 8. december 2023 17:20

**Emne:** #SHøring - Forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Id nr.: 290694)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste.

Se venligst vedlagte høringsbrev og udkast til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Med venlig hilsen  
Transportministeriet



Transportministeriet

05-01-2024

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S24-7814

Ref: DBL/

### **Høring over udkast til forslag til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

FDM hilser implementeringen af AFI-forordningen velkommen, og vi finder det positivt med fælleseuropæiske regler på området til gavn for de europæiske elbilsejere.

AFI-forordningen har mange gode tiltag, som sikrer forbrugerne gode vilkår på lademarkedet. I dag er markedet præget af uigennemskuelighed til skade for forbrugerne.

FDM finder det bl.a. afgørende, at prisen for opladning skal være tydelig inden opladningen påbegyndes, og at prisen skal indeholde alle væsentlige elementer. FDM bakker derfor op om forordningens principper herom.

Dog savner vi en nærmere konkretisering af sanktionerne overfor ladeoperatører og mobilitetstjenester, der ikke lever op til forordningens bestemmelser. Er der fx tale om en bod af begrænset størrelse, vil FDM vove den påstand, at det i visse sammenhænge vil være billigere for ladeoperatøren eller mobilitetstjenesten at få en bøde, end det vil være at leve op til forordningens bestemmelser. En sådan situation er selvsagt uholdbar.

I forhold til principperne i forordningens artikel 20 om databestemmelser, mener FDM at det er afgørende, at en myndighed udpeges som identifikationsregistreringsorganisation, og ikke en privat interesseorganisation. Det er essentielt for forbrugerne, at statistik og dynamisk data er tilgængelig og ikke mindst genkendelig.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Chefkonsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220, København  
Danmark

Høringssvar er sendt til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
CC. til: [sus@trm.dk](mailto:sus@trm.dk) / [jha@trm.dk](mailto:jha@trm.dk)

J. nr: 2023-2843

Vores ref.: AVS

Dato: 29-12-2023

## Høring over udkast til forslag til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

ITD kvitterer for den fremsendte høring.

ITD bakker op om lovforslaget, som vil sikre at den nyligt vedtagne AFI-forordningen erstatter det tidligere AFI-direktiv således at de forhold der reguleres af AFI-forordningen ikke skal reguleres af den danske AFI-lov.

ITD ytrer i den forbindelse tilfredshed med, at AFI-forordningen sikrer, at der på tværs af EU-medlemslande sikres en ensartet infrastruktur for alternative drivmidler ned igennem alle EU-medlemslande til gavn for den fortsatte konkurrenceevne for danske vognmænd på det internationale marked. Det er afgørende, at den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport sker simultant i hele EU, da dette er en nødvendighed for at sikre den frie bevægelighed.

ITD bakker fuldt ud op om den grønne omstilling af transportsektoren, herunder i særdeleshed også den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport. Det er imidlertid afgørende for ITD, at den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport, og herunder også etablering af ny infrastruktur for alternative drivmidler til transport, sker med så stor hensyntagen til branchen som muligt.

ITD bemærker, at medlemslandene med AFIR 2023/1804 forpligtes til at opsætte offentligt tilgængelige ladestationer langs TEN-T-hovednetværket dedikeret til tunge køretøjer i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 60 kilometer imellem ladestationerne. I den forbindelse vil ITD gerne ytre bekymring for, at den kommende ladeinfrastruktur ikke i tilstrækkeligt omfang sikrer lademuligheder i yderområder, herunder i særdeleshed i Vestjylland, hvor lademulighederne for den tunge vejgodstransport vil blive yderst begrænsede (se bilag). Manglende lademuligheder i Vestjylland vil ikke blot begrænse vestjyske vognmænds muligheder for udskifte deres flåde af lastbiler til grønne nulemissionskøretøjer, det vil også bidrage til at skabe en skæv konkurrence, hvor der stilles krav til at vestjyske vognmænd i højere grad end andre vognmænd vil være nødsaget til at foretage investeringer i lademuligheder ved egne terminaler/matrikler, da der for disse vognmænd ikke vil være mulighed for ladning på det offentligt tilgængelige netværk.

I forbindelse med etableringen af kommende ladeinfrastruktur, er det afgørende, at der laves en grundig plan for anlægsarbejdet, således at der kun skal graves kabler ned én gang. Det er i den forbindelse afgørende, at der i forbindelse med kommende anlægsarbejde tages højde for kommende standarder for MCS ladere, samt at der tages højde for at standarderne for MCS ladere kan udvides. Ydermere er det



ifølge ITD afgørende, at der på de kommende ladestationer både etableres CCS (350 kW) samt MCS ladere, som skal leve op til kommende standarder for maksimal kapacitet, som forventes besluttet i løbet af 2024. Der vil ifølge ITD være behov for begge typer af opladning etableres på rastepladserne, således at det er muligt at lynlade (MCS) og lade, mens chaufføren holder sit hvil (CCS).

ITD vil i forbindelse med etableringen af kommende ladestationer også gerne opfordre til, at Transportministeriet i samarbejde med Vejdirektoratet hurtigst muligt inddrager energiselskaberne, således at det sikres, at energiselskaberne også reelt gives mulighed for at kunne levere den fornødne mængde energi, inden etableringen af ladestationerne indledes. Vejdirektoratet forventer, at 80 % af al opladning kommer til at foregå på depoter/terminaler, derfor er der en reel risiko for, at der vil opstå meget lang ventetid til, at energiselskaberne kan få trukket den fornødne strøm ud til alle vognmænd. En forudsætning for at skifte til en el-lastbil er trods alt, at der også kan komme strøm på den. Derfor er det essentielt, at det sikres, at alle – uanset geografisk placering – kan få adgang til strøm.

I forlængelse af dette vil ITD også gerne opfordre til, at der ses på, hvorvidt det vil være muligt at levere tilstrækkelige mængder grøn strøm til, at alle ladestationer forsynes med grønt produceret strøm. På nuværende tidspunkt er det som bekendt fossile brændstoffer som forurener, hvorfor det for den grønne omstilling af den tunge vejgodstransport er afgørende, at den strøm som kommende el-lastbiler skal køre på også produceres grønt.

ITD vil også gerne benytte høringen til at henlede opmærksomheden på, at EU-medlemsstaterne også er forpligtet til at sikre, at der på medlemsstaternes område senest den 31. december 2030 etableres et minimum antal af offentligt tilgængelige brinttankstationer. Med henblik herpå forpligtes medlemsstaterne at sikre, at der etableres offentligt tilgængelige brinttankstationer med en minimumskapacitet på 2 t/dag, som er udstyret med mindst en 700-bar dispenser med en maksimal afstand på 150 km imellem dem langs TEN-T-hovedvejnettet og det samlede TEN-T-vejnet. Flydende brint skal også gøres tilgængeligt på offentligt tilgængelige brinttankstationer med en maksimal afstand på 450 km imellem dem.

ITD arbejder for en teknologineutral grøn omstilling af den tunge vejgodstransport. I den forbindelse bemærker ITD, at elektrificeringen af den tunge vejgodstransport fylder meget i klimadebatten. Derfor er det ifølge ITD vigtigt at gøre opmærksom på, at Danmark også bør sikre en tilstrækkelig tankinfrastruktur til flydende brint. Brint kan blive et vigtigt nulemissionsdrivmiddel til lange transporter. Derfor vil ITD gerne gøre opmærksom på vigtigheden af, at der også etableres muligheder for optankning med brint.

ITD stiller sig gerne til rådighed for yderligere dialog.

Med venlig hilsen

Andreas Vemgaard Sørensen  
Politisk konsulent, ITD



## KL's hørings svar ang. Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

KL vil gerne kvittere for modtagelsen af høringsudkast til 'Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport' (herefter benævnt AFI-lov).

Kommunerne har i dag myndighedsopgaver relateret til fysisk planlægning, tilladelser, udbud og kontraktstyring i relation til ladeinfrastruktur. Herudover tager kommunerne et stort ansvar for klimahandling med kommunernes klimaplaner, hvilket indebærer en omstilling af transporten fra fossile til alternative drivmidler. Kommunerne støtter derfor helt på linje med EU-kommissionen en accelereret udrulning af ladeinfrastruktur, der kan understøtte overgangen til eldrevne køretøjer hos både borgere og virksomheder. Herudover hilser KL også transparens og konkurrence mellem ladeoperatører velkommen i form af flere betalingsmuligheder og visning af ladepriser.

KL bemærker, at kommunerne har en central rolle i den grønne omstilling og herunder også i at sikre en ladeinfrastruktur til den grønne transport. KL bemærker i den forbindelse, at udbudsprocesser ved udbud af arealer til ladestandere på offentlige arealer ofte er tunge og komplicerede. KL opfordrer derfor til, at disse gøres mere smidige og mindre ressourcekrævende.

For at understøtte den fortsatte udrulning af en ladeinfrastruktur ønsker KL, at tilskudsmulighederne til etablering ladestandere på offentlige arealer i form af statslige puljer og mulighederne vedrørende medfinansiering fortsættes.

KL vil desuden gøre 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 har identificeret en række opmærksomhedspunkter, der kan være problematiske fra et kommunalt og/eller et fællesoffentligt perspektiv. KL's hørings svar er skrevet på baggrund af flere års analyser af ladestanderdataområdet, der bl.a. har resulteret i en [rapport for området](#) i regi af den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi i 2021, samt efterfølgende softwareudvikling på området.

Opmærksomhedspunkterne dækker både specifikke og generelle bemærkninger.

Dato: 15. januar 2024

Sags ID: SAG-2022-02806  
Dok. ID: 3409730

E-mail: SOKL@kl.dk  
Direkte: 3370 3726

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 4

Dato: 15. januar 2024

Sags ID: SAG-2022-02806  
Dok. ID: 3409730E-mail: SOKL@kl.dk  
Direkte: 3370 3726Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København Swww.kl.dk  
Side 2 af 4

## Specifikke bemærkninger

### Databehov til myndighedsbrug

Kommunerne er planmyndighed og har brug for data til forvaltning af deres ansvar på planlægnings- og udbudsområdet, så der kan træffes myndighedsbeslutninger på et oplyst grundlag.

Planlægningsopgaverne giver et stort behov for at vide præcis, hvor de *eksisterende* ladestanderer (defineret i AFI-lovudkastet som en ladestation) er placeret. Kommunen giver tilladelse til og anviser placering af de enkelte ladestanderer i det offentlige rum. Et geografisk punkt bør derfor ud fra et geodatafagligt perspektiv afspejle de fysiske anlæg over og under jorden, som vi kender det fra andre faciliteter som parkeringspladser, kanstene, fortove, skilte osv. Kommunernes planlægningsbehov giver også behov for at kunne registrere og udstille *planlagte* ladestanderer for at vejlede både elnet-selskaber, anlægssamarbejdspartnere og borgere om, hvor der anlægges ladestanderer. Alt sammen elementer der skal smidiggøre udrulningen af ladeinfrastruktur, hvor en række aktørers bidrag sørger for at ladestanderne bliver en realitet i løbet af en tidshorisont på et-to år.

Valget af den fællesoffentlige database GeoFA til ladestanderdata understøtter dette formål, da GeoFA sikrer fri adgang til data for flere typer aktører på både det kommunale, statslige og private område.

Udbuds- og kontraktstyringsopgaverne giver behov for at berige ladestanderdata med forvaltningsdata som kontraktperioder, driftsstart og område-navne (defineret i AFI-forordningen som ladeparker). Kommunerne sikrer leverancer af ladestanderdata fra ladeoperatører via udbud.

KL bemærker, at AFI-forordning/lov har fokus på registrering af ladestanderdata med forbrugerfokus, dvs. softwareegenskaber, der kan levere realtidsdata til slutbrugere, IoT-kommunikation og ikke ovennævnte myndighedsbehov. I et kontraktstyringsperspektiv er der desuden behov for aggregerede data om forbrug, mønstre i anvendelse og ladepriser for forskellige typer slutbrugere.

### Datalevering fra ladeoperatører

Det er KL's forståelse at AFI-forordning/lov vil understøtte et flow af dynamiske data, der skal udspringe fra ladeoperatørernes software, hentes til det nationale adgangspunkt (NAP) og herfra hentes videre til det kommende europæiske adgangspunkt (EAP). Herudover har KL erfaret, at Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur (SDFI) skal udvikle en udstillingsportal til samme data. Det er uklart for KL hvorfra og hvor mange datastrømme, der vil være fra ladeoperatørerne, og grundet 'opsamlingsstationerne' mellem realtidsinformationer fra selve ladepunkternes software til EAP'en, om data vil leve op til en sådan grad af realtid, at de er relevante for slutbrugere i både Danmark og udlandet. KL erfarer, at de fleste slutbrugere henter data fra operatørernes egne apps og roamingtjenester på tværs af grænser.

AFI-forordningen/loven introducerer adskillige begreber, som skal oversættes til specifikationer for det danske marked. Her skal et stigende antal ladeoperatører og andre aktører harmonisere datadefinitioner, dataformat og leverancehyppighed for diverse ladepunkter og tankstandere. På baggrund af erfaring med standardiseringsarbejdet og softwareudvikling på ladestanderdataområdet, er det KL's umiddelbare vurdering, at ladeoperatørernes omkostninger til udvikling af de 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 nøje og løbende i Transportministeriets projekt for IT-løsning, fx i samarbejde med operatørernes interesseorganisationer, der kan give værdifulde bidrag ift. softwareudvikling i samspil med de kommercielle aktører, der allerede er etablerede på ladestanderdataområdet.

### **Dynamiske data fra ladeinfrastruktur og implementeringshorisont**

Der mangler både i AFI-forordning og -lov en præcis definition af 'dynamiske' eller 'realtidsdata'. Det er derfor KL's forventning, at de skitserede krav vil kræve en flerårig analyse- og implementeringsperiode.

I projektperioden kan Transportministeriet med fordel hente en række ladestanderdata fra den fællesoffentlige database GeoFA til brug for afrapportering til EU-Kommissionen vedr. udvikling i antallet af ladepunkter, samt deres egenskaber og geografiske fordeling. Det er KL's vurdering, at kommunernes dataløsning og Transportministeriets dataløsning på sigt vil sameksistere og gerne supplere hinanden, da de forskellige behov og krav til data skal imødekomme forskellige behov. KL kan med fordel konsulteres og inddrages i projektet ift. datakilder og softwareudvikling.

### **Datalevering – private aktørers erfaringer og infrastruktur**

Det er KL's erfaring at de enkelte ladeoperatører har investeret i egne softwareplatforme til at analysere og udstille dynamiske data fra alle typer ladestandere. Nogle ladeoperatører har indgået partnerskaber med softwarevirksomheden [Monta](#), så denne styrer og udstiller statiske og dynamiske ladestanderdata som driftsdata, aktive ladestandere og ladevarighed for ladeoperatørerne selv og til slutbrugerne. Det kan derfor være en fordel at indhente erfaringer herfra. Ladeoperatørernes fælles interesse i at udstille dynamiske data for at tiltrække kunder er en væsentlig årsag til, at KL ikke har investeret midler i softwareudvikling til dette formål.

## **Generelle bemærkninger**

### **Kommunernes fællesoffentlige ladeinfrastrukturdata**

Som KL har formidlet tidligere via mails og ved møde i Transportministeriet har kommunerne udviklet en løsning for ladestanderdata, se [kommunernes ladestanderdataport](#):

- Begrebs- og datamodel for ladeinfrastruktur er udviklet i samarbejde med kommuner og ladeoperatører på basis af den internationale standard OCPI og har gennemgået formel [fælleskommunal](#) og [fællesoffentlig](#) kvalitetssikring via Digitaliseringsstyrelsen, hvor den er publiceret til bred offentlig anvendelse med integration til fællesoffentlige grunddata.

Dato: 15. januar 2024

Sags ID: SAG-2022-02806  
Dok. ID: 3409730

E-mail: [SOKL@kl.dk](mailto:SOKL@kl.dk)  
Direkte: 3370 3726

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 3 af 4

- Løsningen er åben, gratis og tilgængelig for borgere, virksomheder og offentlige parter: [Dokumentation og vejledninger til GeoFA - geodanmark](#)
- Størstedelen af ladeoperatører har frivilligt forpligtet sig til at lægge deres data ind i databasen: [Aftale om registrering mellem KL og Dansk e-Mobilitet](#). Dette inkluderer data om semioffentlige ladestander, som kun er stillet til rådighed for myndigheder.
- Derudover høstes data via kommunernes krav til data i udbud – ligesom Danmarks Statistik ønsker at hente data fra databasen, så der spares tekniske og administrative ressourcer
- Løsningen giver rum for udviklingsmuligheder, herunder andre typer drivmidler og anlæg, og kan allerede i dag føre slutbrugere til markedets egne platforme, hvor realtidsdata kan ses.
- Løsningen dækker de relevante planlægnings- og analysebehov hos kommunerne, Danmarks Statistik og Sikkerhedsstyrelsen.
- Løsningen bygger på [den fællesoffentlige database GeoFA](#)
- Projektbeskrivelsen for løsningen findes [her](#).

Dato: 15. januar 2024

Sags ID: SAG-2022-02806  
Dok. ID: 3409730

E-mail: [SOKL@kl.dk](mailto:SOKL@kl.dk)  
Direkte: 3370 3726

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 4 af 4

I den forbindelse er KL opmærksomme på, i hvilket omfang myndighedsaktører, herunder kommunerne, bør udvikle software, som markedet allerede har bygget eller er på vej med. Markedets parter er ved at harmonisere data, da alle aktører har interesse i at vise tidstro data om ladeinfrastruktur til slutbrugerne, der har behov for realtidsdata om pris, ledige ladestander etc.

KL vil gerne henlede opmærksomhed på de dataansvars- og databehandlingsrisici og byrder, som det offentlige påtager sig ved at blive udstillingspart for private aktører, hvis Transportministeriets IT-løsning skal udstille realtidsdata.

Hvis Transportministeriet ønsker at opbygge en stor database og udstillingsplatform, kan den med fordel bygge ovenpå kommunernes arbejde, og gerne i et fællesoffentligt projekt, så slutbrugere og markedsaktører kan se, at de offentlige aktører skaber værdi sammen. En evt. ny løsning kan hente data fra flere kilder, herunder GeoFA.

I det omfang det er relevant vil KL tilpasse definitionerne i den eksisterende begrebs- og datamodel for ladestanderdata, herunder kildehenvisning til AFI-forordning og -lov.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunerne**

KL ser frem til dialog om de økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen  
Specialkonsulent

Sofie Kofoed Led  
Konsulent

Klima og Tværkommunalt Samarbejde, KL



## Høringsvar til udkast til lovforslag om ændring af infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Transportministeriet (TRM) har med et brev af 8. december 2023 udsendt en høring med udkast til lovforslag til ændring af infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Indledningsvis bemærker Københavns Kommune, at det er glædeligt, at TRM foreslår at anvende samme begrebsdefinition i AFI-loven som i EU-forordningen, så man undgår forvirring på tværs af lovgivninger.

### Københavns Kommunes kommentarer til lovforslaget

#### Intelligent opladning – EU-forordning artikel 5 stk. 8

Det følger af EU-forordningen artikel 5, stk. 8, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal sikre, at alle ladepunkter, som drives af dem, og som er bygget efter den 13. april 2024 eller renoveret efter den 14. oktober 2024 giver mulighed for intelligent opladning.

Intelligent opladning er ikke i sig selv en hindring for opstilling af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer, men for at sikre rotation og høj udnyttelsesgrad på ladestanderen, så er parkeringspladserne foran ladestanderen ofte omfattet af en parkeringsrestriktion (fx tidsbegrænsning, krav om opladning osv.).

Københavns Kommune vil gerne opfordre TRM 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, fx bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning. Dette er særligt relevant, hvis kommunerne ønsker at indføre krav om opladning eller lignende.

#### Kommentar til lovforslagets § 12 Videregivelse, Distribution og udstilling af data

Det følger af lovforslaget § 12, at TRM kan fastsætte regler om, at myndigheder under TRM kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data om offentligt tilgængelige ladestandere til brug for opfyldelse af EU-forordning § 20.

05-01-2024

Sagsnummer i F2  
2023 - 22186

Dokumentnummer i F2  
118137

Sagsnummer i eDoc  
2023-0484888

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

Københavns Kommune vil gerne opfordre til, at denne data regelmæssigt offentliggøres for at fremme gennemsigtigheden på ladestandermarkedet. Dette vil ikke blot bidrage til at skabe et samlet overblik for kommuner, private og ladeoperatører, men også muliggøre, at kommunerne løbende kan tilpasse og integrere relevant viden vedrørende potentielle eksisterende og kommende ladestander i forbindelse med offentlige udbud.

*Kommentar til lovforslagets § 4 Ordregivers forpligtelse til at indgå aftaler om offentligt tilgængelige ladepunkter på markedsvilkår*

Det følger af AFI-lovens § 4, at offentlige ordregivere skal sikre at indgåelse af aftaler om offentligt tilgængelige ladestander på deres arealer skal indgås på markedsvilkår med reglerne i udbudsloven.

Københavns Kommune har noteret sig, at lovforslaget udvider definitionen af, hvornår et ladepunkt er offentligt tilgængeligt, og kommunen finder det derfor nødvendigt, at loven tager stilling til hvordan kommunen skal håndtere situationer, hvor private aktører ansøger om opstilling af ladepunkter delvist på offentlig vej/kommunal grund.

I mange tilfælde vil ladestanderen og tilhørende parkeringsplads være på samme grund eller vejareal, men i nogle tilfælde vil dette være fordelt på flere matrikler. Fx i de tilfælde, hvor den offentligt tilgængelige ladestander ønskes opstillet på privat grund, men parkeringspladsen er beliggende på et offentligt ejet areal (fx kommunalvej).

Det fremgår af AFI-lovens § 19, at vejlovens § 80, stk. 1, ikke finder anvendelse ved etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter på kommunevejenes arealer. Dette fremgår også af vejlovens § 80, stk. 3. Københavns Kommune forstår AFI-lovens bestemmelser sådan, at når der skal etableres offentligt tilgængelige ladepunkter på en kommunal offentlig vej, så kan kommunen ikke længere give tilladelse til dette gennem vejlovens § 80 om særlig råden, men skal følge AFI-lovens regler om indgåelse af aftale jf. AFI-lovens § 4 og § 19.

Kommunen opfordrer til, at det af loven eller bemærkningerne fremgår, hvornår et offentlig tilgængeligt ladepunkt, der er delvist placeret på fx kommunes vejareal, er omfattet af AFI-loven.

Det er ofte forekommende i København, at vejskel er placeret i ejendommens facadelinje, hvilket betyder, at alt hvad der monteres på facaden, rager ud over offentlig vej.

Kommunen har fx modtaget en forespørgsel fra en andelsboligforening; Forespørgslen drejer sig om etablering af 3 stk. el-ladepunkter, som placeres på facaden af deres private ejendom, men sådan at ladepunktet rager ud over vejarealet. Dertil kommer tilhørende kabelskinner, som placeres på tværs af den offentlige vejs fortov, med henblik at trække ladekabel fra ladepunktet på facaden til køretøjet, som er parkeret på den offentlige vej. Da både ladepunktet og kabelskinne er

placeret på offentlig vej, ville det efter gammel praksis kræve en tilladelse til særlig råden over vejareal i henhold til vejlovens § 80.

Der kan også være situationer, hvor ladepunktet er placeret i en kantszone til offentlig vej på privat grund, men hvor opladning forudsætter, at der etableres kabelskinne i det offentlige fortov til at trække ladekablet frem til køretøjet, som vil være parkeret på offentlig vej.

Kommunen ønsker, at lovforslaget gør op med, hvorvidt AFI-lovens fremgangsmåde for og forbud mod tilladelse til opladning i henhold til Lov om offentlige veje § 80 er gældende, når der anlægges en kabelskinne til ledningen i offentligt eller privat fortov og når det forudsættes, at køretøjet under opladning er parkeret på det kommunale offentlige vejareal.

Betyder disse forudsætninger, at ladepunktet skal betragtes som værende beliggende på arealer (offentlig vej) som kommunen har rådighed over jf. AFI-lovens § 4?

Københavns Kommune vil gerne opfordre TRM 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 fx hvis ejeren af arealet med ladepunktet ikke er en offentlig ordregiver, men ladestanderne ikke kan benyttes uden parkering på et offentligt areal. Det følger af AFI-loven, at hvis en offentlig ordregiver ønsker at opstille offentligt tilgængelige ladestander på et offentligt areal, så skal aftalen om opstilling af ladestanderne indgås på markedsvilkår, herunder reglerne i AFI-loven.

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

På vegne af Københavns Kommune

Enhedschef Jesper Borch



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
att. [sus@trm.dk](mailto:sus@trm.dk) og [jha@trm.dk](mailto:jha@trm.dk)

4. januar 2024

## Høringssvar til udkast til forslag til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Norlys takker for muligheden for at afgive høringssvar til Transportministeriets forslag til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler. Vi tilslutter os høringssvarene fra Dansk eMobilitet og Dansk Erhverv, men ønsker at supplere med følgende bemærkninger.

Lovforslaget bringer AFI-loven i overensstemmelse med AFI-forordningen, så forhold, der reguleres af forordningen, ikke længere reguleres af AFI-loven. Vi er enige i forslaget om at ophæve kapitel 4 om regler for betalingsløsninger og krav til skiltning med priser for opladning og finder det meget positivt, at disse forhold fremover reguleres gennem fælleseuropæiske standarder. I forlængelse heraf synes vi, at der er fundet en hensigtsmæssig måde at sikre, at de danske særkrav for betalingsmetoder og prisvisning, der er trådt i kraft ved årsskiftet, ikke bremser udbygningen af ladeinfrastrukturen i perioden frem til ikrafttrædelsen af ændringen af AFI-loven.

Endelig vil vi opfordre til, at arbejdet med indsamling, opbevaring og distribution af data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, samtænkes med den fællesoffentlige database for registrering af ladestanderdata, GeoFA, som Dansk eMobilitet, Kommunernes Landsforening og Danmarks Statistik har udviklet, eller at arbejdet som minimum sker i tæt samarbejde med de nævnte aktører.

Ved yderligere spørgsmål eller behov for uddybning er I velkommen til at tage kontakt.

Med venlig hilsen

Johanne Nedergaard Ørnsholt  
Public Affairs-konsulent i Norlys Public Affairs & Sustainability



## Høring om Forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Id nr.: 290694)

Høringssvar fra Region Nordjylland, Regional Udvikling  
Jr.nr. 2023-042804

18. december 2023

Region Nordjylland har 11. december 2023 modtaget invitation til afgivelse af høringssvar til Forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Id nr.: 290694).

Region Nordjylland har følgende specifikke administrative bemærkninger i forhold til udkast til lovændring.

### 1. Mulighed for kommuner og Regioners medfinansiering

Med vedtagelsen af AFI-loven blev der indført en bemyndigelsesbestemmelse i lovens § 5, stk. 2, om mulighed for kommunal og regional medfinansiering til etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter.

I forbindelse med forslag til lovændring er der følgende formulering i forhold til kommuners og Regioners mulighed for medfinansiering;

*"I forbindelse med vedtagelsen af AFI-loven er det forudsat, at loven evalueres senest i 2025. Det er dog endvidere forudsat, at lovens § 5, stk. 2, om mulighed for kommunal og regional medfinansiering ved etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter, evalueres særskilt frem mod foråret 2024."*

Yderligere er der formuleret;

*"....."Evalueringen af AFI-loven i 2025 var påtænkt ud fra en betragtning om, at der med loven blev indført en række nye bestemmelser som f.eks. reglerne om betalingsløsninger og krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer. Med dette lovforslag foreslås flere af de bestemmelser, som det var hensigten at evaluere, ophævet eller ændret som følge af AFI-forordningen. Som følge heraf vil væsentlige dele af grundlaget for at evaluere loven i sin helhed ikke være tilstede i 2025, hvorfor ministeriet anbefaler, at der alene foretages en evaluering af bestemmelsen i AFI-lovens § 5, stk. 2. Ministeriet anbefaler imidlertid, at denne evaluering foretages i 2025 med det sigte, at der på dette tidspunkt vil foreligge et større grundlag at foretage evalueringen på baggrund af."*

Set i relation til den nye lovgivning, som er under forberedelse med Bygningsdirektivet skærpes kravene til opsætning af offentlige ladestander markant. Disse krav forventes at skulle være implementeret inden udgangen af 2026. Set fra Region Nordjyllands side, vil det være en vigtig faktor stadig at have muligheden for at kunne bidrage med medfinansiering fra kommuner og Regioner til opstilling af ladestander på egne matrikler. Også efter 31. december 2024. Ikke mindst af hensyn til at sikre tilstrækkelig økonomisk incitament for private operatører for opsætning og drift af ladestanderne – også på mindre markedsattraktive lokationer.

Udkastets formulering om at evalueringen af den del af lovforslaget først sker i 2025, vil således ikke skabe det tilstrækkelige grundlag for medfinansiering, der i givet fald først sent vil kunne fastsættes. Derved mistes værdifuld tid til at opfylde de skærpede lovkrav der forventes at skulle være gennemført ultimo 2026.

---

**Til:** Transportministeriet (trm@TRM.dk)  
**Cc:** Susanne Simonsen (sus@trm.dk), Jo Skot-Hansen (JHA@trm.dk)  
**Fra:** Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)  
**Titel:** Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport  
**E-mailtitel:** Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Id nr.: 290694)  
**Sendt:** 13-12-2023 09:52

Transportministeriet har den 8. december 2023 sendt forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

**Mette E. Matthiasen**  
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen



Landgreven 4  
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00  
Dir.+45 33 92 85 73  
[mem@rigsrevisionen.dk](mailto:mem@rigsrevisionen.dk)

[www.rigsrevisionen.dk](http://www.rigsrevisionen.dk)

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

---

**Fra:** Transportministeriet <[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)>

**Sendt:** 8. december 2023 17:20

**Emne:** #SHøring - Forslag til lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Id nr.: 290694)

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste.

Se venligst vedlagte høringsbrev og udkast til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Med venlig hilsen  
Transportministeriet

Transportministeriet  
trm@trm.dk  
sus@trm.dk  
jha@trm.dk

Spirii ApS  
Bragesgade 8B  
DK-2200 København N  
+45 38 171 500  
support@spirii.dk  
spirii.dk  
CVR. 40657339

Thomas Andersen Thrane  
General Counsel, Head of Legal  
REV 00

5. januar 2024

## Høring over udkast til forslag til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Spirii takker for muligheden for at lade sig høre om ovennævnte forslag til nye regler på området.

Som den næststørste danske operatør af egne og andre virksomheders ladepunkter har vi betydelig erfaring med de fleste af de emner, som AFI-loven regulerer.

Helt overordnet er status, at det fortsat går *alt, alt for langsomt* med omstillingen til en klima- og miljømæssigt renere transport. Problematikkerne er de velkendte: lang leveringstid på komponenter og hardware, ventetid med gravearbejder og tilslutninger til elnet, lang sagsbehandlingstid i banker og finansieringsinstitutter. Generelt set er AFI-branchen klar til næste store skridt fremad i omstillingen. Generelt set gælder også, at kloge regler 'på hjemmebane' er en robust hjælp til de virksomheder i AFI-branchen, som ser for sig en voksende eksport af danske løsninger til udlandet.

Det er godt, at EU har vedtaget de nye regler i forordningsform. For at omstillingen til betydeligt langt flere elbiler skal lykkes, kræver economies of scale meget store markeder. Det gælder for biler, for lade-hardware som for den software, som er helt afgørende for, at bilisterne får en bedre og billigere oplevelse på vejen, når de skifter til elbil. Store markeder betyder også ens regler i samtlige lande. Derfor bør de få regler, som forordningen må suppleres med, holde sig så tæt på forordningen som muligt. Det har Transportministeriet haft held med i sit lovforslag.

Mens ovennævnte har rigtig retning for de elektriske personbilers vedkommende, er der grund til bekymring for farten i omstillingen af

den tunge transport. Først nu er elektriske busser reelt tilgængelige, og bruges i realiteten kun i den offentlige transport. Langturs-transport af personer på el ses næsten ikke. Og lastbilerne på el ses endnu heller ikke på vejene.

En anden alvorlig bekymring er praktikken omkring roaming. Set fra et forbrugerperspektiv synes det at fungere. Imidlertid er det ekstremt omkostningstungt virksomhederne imellem. Regeringen bør presse på for at Kommissionen gør de initiativer, som Kommissionen arbejder på, klar så hurtigt som overhovedet muligt, og at det sker i forordningsform.

Sammenfattende bærer det i den rigtige retning med de mange tiltag, som allerede er sat i kraft, herunder f.eks. forlængelsen af den lave registreringsafgift for elbiler i en tid, samt den nærmere regulering af infrastrukturen for transport på brint. Men vi er bekymrede for, om det er tilstrækkeligt. Således foruroligede hilser vi lovforslaget velkomment. Det er prisværdigt, at lovforslaget kan præsenteres blot få måneder efter forordningens vedtagelse. Vi håber, at Folketinget vil vedtage lovforslaget snarest.



#### *Ad 'sikring' af markedsvilkår*

Vi kan tilslutte os Transportministeriets vurdering af, at § 3, stk. 3 hverken kan eller bør opretholdes i loven efter ikrafttrædelsen af AFIR. Om en pris er rimelig mv., som er et krav i AFIR, bør bedømmes af domstolene eller af centrale statsmyndigheder. Krav om prisers rimelighed mv. bør ikke være for de kommunale ordregivere at føre tilsyn med. Derfor kan vi ikke tilslutte os, at de offentlige ordregivere fortsat skal kunne stille kontraktuelle krav om noget, som i forvejen også er en offentligret pligt. Det har den betydning, om koncessionerne misligholdes, hvis prisen ophører med at være rimeligt i offentligret forstand. I dette tilfælde bør retsmidlet være bøde eller erstatning, men ikke kommunens ophævelse af en koncession. Derfor bør lovforslaget og de specielle bemærkninger til nr. 5 (høringsforslaget, s. 58 nederst) 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.

#### *Ad betaling*

Der er selvsagt grænser for, hvor langt danske myndigheder kan fortolke forordningen. Transportministeriet angiver imidlertid visse opfattelser i forarbejderne. Det er yderst nyttigt. Art. 5 i AFIR er den centrale bestemmelse. Et centralt punkt, som Transportministeriet

passende kunne have en opfattelse om i de endelig forarbejder, er om de fire udtryk "betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen" og "anordning, der anvendes til betalingstjenester" (begge AFIR, art. 5, stk. 1), "anden kontraktbaseret opladningsløsning" (AFIR, art. 5, stk. 2) og "frit tilgængelige, bredt understøttede elektroniske midler" (AFIR, art. 5, stk. 5) betyder en og samme ting, nemlig en app. Apps er reelt den eneste måde, der oplades og afregnes på, og har i praksis fortrængt alle andre måder at oplade og afregne. Ved samme lejlighed kan ministeriet med fordel for branchen og dermed brugerne knytte til forarbejderne sin opfattelse af, hvor og hvornår ladestandere skal udstyres med et display. Generelt har displays ingen særlig fordel frem for apps. Det vil være nyttigt, at ministeriet efter omstændighederne drøfter dette med Kommissionen forud for formuleringen af de endelige forarbejder. Baggrunden for vores bekymring er selvsagt de betydelige omkostninger til udvikling af software, som operatørerne kan stå overfor, såfremt det er uklart, hvad der - helt præcist - skal udvikles og kodes. Klarhed vil også give et bedre og hurtigere tilsyn med, at prisoplysning og afregning sker korrekt og til tiden til gavn for forbrugerne.

#### *Ad § 12 a*

I lyset af forslaget ad § 12 a hilser vi det meget velkomment, at der udpeges et organ som omhandlet i AFIR, art. 20, stk. 1. Faktisk hilser vi det så velkomment, at der ikke er grund til at vente til 13. april 2024 med at lade § 12 a træde i kraft. Vi henstiller, at § 12 a træder i kraft dagen efter lovens offentliggørelse i lovtidende, så arbejdet med at organisere IDACS-organet i Danmark kan starte meget hurtigt. En helt afgørende parameter her bliver, at organet udsteder identifikatorer hurtigt og meget gerne automatisk ved korrekt anmeldelse som man kender det fra registreringer i Virk, CVR mv.

#### *Ad § 15*

Baseret på erfaringerne fra AFI-loven er der grundlag for at antage, at ministeren agter at delegerer mange af sine beføjelser til Færdselsstyrelsen. Mens vi kun har oplevet Færdselsstyrelsen som en kyndig myndighed, anbefaler vi, at beføjelserne til tilsyn med prisers rimelighed, gennemsigtighed og sammenlignelighed og andre forbrugerretlige forhold mellem operatør og bruger henlægges til Forbrugerombudsmanden. Vi foreslår, at lovforslaget bliver lejlighed til at korrigerer den nuværende § 15 således.

#### *Ad § 18*

I AFIR, art. 5, nr. 11, og art. 6, nr. 3 er ikke kun operatøren, men også ejeren pligtsubjekt, og dette bør reflekteres tilsvarende i § 18, stk. 1, nr. 1, henholdsvis nr. 3. Der synes også at mangle en bestemmelse i § 18, stk. 1, om forpligtelserne i AFIR, art. 20, stk. 2 og 3 (1. og 2. led).

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

#### Øvrigt

Et af problemerne i den grønne omstilling er ofte, at rammer og regler giver anledning til tvivl. Den grønne omstilling har ikke gavn af juridisk uklarhed, men derimod af langsigtede og tydelige rammer med kloge incitamenter til virksomhederne og deres kunder. Dette problem vokser, når omfanget af rammer og regler vokser. Et eksempel bliver området smart charging/loadsharing, som bliver gældende ret i Danmark i april med AFIR-bestemmelsen i art. 5, stk. 8.

Bestemmelsen åbner en ladeport af spørgsmål, der igen åbner for et ocean af softwareløsninger. Det er ikke nødvendigvis klogt. Set fra en virksomheds side ville det derfor være uhyre gavnligt for farten i vores investeringer og andre disponeringer, hvis der fandtes én myndighed, som havde mandat til at svare ved afgørelse.

Skattemyndighedernes bindende svar er et velkendt og velfungerende eksempel. Vi foreslår en bestemmelse i stil med det fra skatteområdet kendte, hvorefter myndighederne skal (*skal*) gøre deres opfattelse kendt i forhold til tydelige og konkrete spørgsmål fra branchen eller andre.

Vi bemærker, at AFIR, art. 8, indeholder en direktivlignende pålæg til medlemslandene inklusive Danmark om at etablere infrastruktur til flydende metan, men rammerne herfor mangler helt i AFI-loven. Fint havde det været, om AFI-loven indeholdt rammer i stil med det, som gælder for el- og brintinfrastrukturen, så LBG-branchen kan udvikle sig under en klarere ramme.

Vi går endelig 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.

Med venlig hilsen  
Spirii

Thomas Andersen Thrane  
General Counsel, Head of Legal