

Forslag

til

Lov 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)

§ 1

I lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport foretages følgende ændringer:

1. *Fodnote 1 og 2 til lovens titel ophæves, og i stedet indsættes:*

»1) I loven er der medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.«

2. § 1 affattes således:

»§ 1. Loven finder anvendelse på:

- 1) Ladepunkter til elektriske køretøjer.
- 2) Tankstationer til køretøjer og fartøjer.
- 3) Strømforsyning fra land til fartøjer.

Stk. 2. Loven supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (AFI-forordningen) og dertilhørende delegerede retsakter.

Stk. 3. Lovens § 12, stk. 2, finder anvendelse for bilimportører.«

3. § 2 affattes således:

»§ 2. I denne lov forstås ved:

- 1) Alternative drivmidler: Brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile oliekilder i den energi, der anvendes

UDKAST

til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder:

- a) Alternative drivmidler til nulemissionskøretøjer, -tog, -fartøjer eller -luftfartøjer i form af
 - i) elektricitet,
 - ii) brint og
 - iii) ammoniak.
- b) Vedvarende brændstoffer i form af
 - i) biomassebrændsel, herunder biogas, og biobrændstoffer som defineret i henholdsvis artikel 2, nr. 27, 28 og 33, i direktiv (EU) 2018/2001 og
 - ii) syntetiske og paraffinske brændstoffer, herunder ammoniak, fremstillet af vedvarende energi.
- c) Ikkevedvarende alternative drivmidler og fossile overgangsbrændstoffer i form af
 - i) naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG))
 - ii) flydende gas (LPG) og
 - iii) syntetiske og paraffinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi.
- 2) Flydende metan: LNG, flydende biogas eller syntetisk flydende metan, herunder blandinger af disse brændstoffer.
- 3) Elektrisk køretøj: Et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt.
- 4) Ladepunkt: En fast eller mobil grænseflade, med eller uden tilslutning til elnettet, til overførsel af elektricitet til et elektrisk køretøj, som selv om den kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper, kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen, og som udelukker anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer.
- 5) Tankstation: Et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstandere.
- 6) Offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler: Infrastruktur for alternative drivmidler, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative drivmidler er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende

UDKAST

anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative drivmidler.

- 7) Offentlig ordregiver: Ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver.
- 8) Opladningstjeneste: Salg eller levering af elektricitet, herunder relaterede tjenester, gennem et offentligt tilgængeligt ladepunkt.
- 9) Operatør af et ladepunkt: Den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af et ladepunkt, og som leverer en opladningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne
- 10) Operatør af tankstander: Den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en tankstander, og som leverer en optankningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.
- 11) Udbyder af mobilitetstjenester: En juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladnings- og optankningstjenester.
- 12) En slutbruger: En fysisk eller juridisk person, der køber alternativt drivmiddel til direkte brug i et køretøj.
- 13) Strømforsyning fra land: Strømforsyning fra land gennem en fast eller mobil standardgrænseflade til søgående skibe eller fartøjer til transport af indre vandveje, der ligger fortojet ved kajen.«

4. I *overskriften* til kapitel 2 ændres »offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren« til »ladepunkter«.

5. § 3, *stk. 3*, ophæves.

Stk. 4 bliver herefter stk. 3.

6. I § 3, *stk. 4*, der bliver stk. 3, ændres »udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår for rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3« til: »udbud og standardvilkår for aftaler«.

7. I *overskriften* til kapitel 3 udgår »offentligt tilgængelige«.

8. *Kapitel 4* ophæves.

9. I § 11 ændres »om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning af elektriske køretøjer og

UDKAST

priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler« til: »eller træffe bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale regler eller EU-regler om forhold omfattet af denne lov, herunder AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.

10. § 12, stk. 1 og 2, ophæves, og i stedet indsættes:

»Transportministeren kan fastsætte regler om, at myndigheder under Transportministeriet eller, efter forhandling med den relevante minister, myndigheder under andre ministerier, kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om videregivelse af data om og fra den alternative drivmiddelinfrastruktur.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

11. Efter § 12 indsættes:

»§ 12 a. Transportministeren udpeger en identifikationsregistreringsorganisation som nævnt i AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse og forvaltning af identifikationskoder.«

12. I §§ 16 og 17 ændres »og de i medfør heraf fastsatte regler« til: », de i medfør heraf fastsatte regler, AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.

13. § 18, stk. 1, affattes således:

»Med bøde straffes den der

- 1) som operatør af ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1.-3. pkt., stk. 2, stk. 3, 1. og 2. pkt., stk. 4, 1., 3.-5. pkt., stk. 7, 8, 10 og 11,
- 2) som udbyder af mobilitetstjenester til ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 5,
- 3) som operatør af brinttankstandere ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1-3, og
- 4) som udbyder af mobilitetstjenester til brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 4, 2. og 3. pkt.«

14. [Evt. ændringer til AFI-lovens overgangsbestemmelser i § 20 udestår.]

UDKAST

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 13. april 2024.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte overgangsregler, herunder om krav til betalingsløsninger, ad hoc-prisen og visning af ad hoc-prisen ved offentligt tilgængelige ladepunkter, der er etableret inden den 13. april 2024.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	8
2. Baggrund	10
3. Lovforslagets hovedpunkter	13
3.1. AFI-lovens anvendelsesområde.....	13
3.1.1. Gældende ret	13
3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 15	
3.2. Definitioner.....	15
3.2.1. Gældende ret	15
3.2.2. AFI-forordningen	16
3.2.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 16	
3.3. Sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for slutbrugeren	17
3.3.1. Gældende ret	17
3.3.2. AFI-forordningen	18
3.3.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 19	
3.4. Betalingsløsninger og visning af pris for opladning af elektriske køretøjer	21
3.4.1. Gældende ret	21
3.4.2. AFI-forordningen	23
3.4.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 25	
3.5. Gennemførelse af internationale regler og EU-regler	27

UDKAST

3.5.1.	Gældende ret	27
3.5.2.	AFI-forordningen	28
3.5.3.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede løsning 28	
3.6.	Datalevering.....	29
3.6.1.	Gældende ret	29
3.6.2.	AFI-forordningen	30
3.6.3.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 31	
3.7.	Tilsyn.....	33
3.7.1.	Gældende ret	33
3.7.2.	AFI-forordningen	35
3.7.3.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 35	
3.8.	Straffebestemmelser	36
3.8.1.	Gældende ret	36
3.8.2.	AFI-forordningen	36
3.8.3.	Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 37	
4.	Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål	37
5.	Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter.....	38
6.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	38
6.1.	Principper for digitaliseringsklar lovgivning.....	38
7.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	39
8.	Administrative konsekvenser for borgerne	40
9.	Klimamæssige konsekvenser	40
10.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser	40
11.	Forholdet til EU-retten	40
12.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.....	41
13.	Sammenfattende skema.....	41

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at bringe dansk ret i overensstemmelse med og fastsætte supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1 (herefter AFI-forordningen). AFI-forordningen er trådt i kraft og finder anvendelse fra den 13. april 2024. Enkelte bestemmelser har dog andre anvendelsestidspunkter.

AFI-forordningen fastsætter bl.a. fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler. Det er forordningens bestemmelser herom, som er genstand for lovforslaget.

Med AFI-forordningen fastsættes der regler for vejkøretøjer i form af både lette og tunge køretøjer, tog, fartøjer og stationære luftfartøjer.

Lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (herefter AFI-loven) er den centrale lov i forhold til fastlæggelse af rammer for etablering af alternativ drivmiddelinfrastruktur til transport.

AFI-loven indeholder en række bestemmelser, som implementerer dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler (AFI-direktivet), som ophæves med AFI-forordningen. Dele af bestemmelserne i AFI-direktivet videreføres direkte i AFI-forordningen, men forordningen indeholder imidlertid også nye bestemmelser.

Lovforslaget skal sikre, at der i dansk ret ikke er bestemmelser, der regulerer etablering af infrastruktur for alternative drivmidler til transport, i det omfang dette er reguleret i AFI-forordningen. Med lovforslaget foreslås en række bestemmelser i AFI-loven derfor ophævet eller ændret.

Med lovforslaget foreslås det også, at AFI-loven vil indeholde bestemmelser, der supplerer AFI-forordningen. Dette skal bl.a. sikre varetagelse af opgaver, der følger af forordningen.

Endelig foreslås det med lovforslaget, at visse bestemmelser fra AFI-forordningen gengives i AFI-loven af praktiske hensyn.

Lovforslaget indeholder følgende hovedelementer:

- AFI-lovens anvendelsesområde

UDKAST

Det foreslås, at AFI-lovens anvendelsesområde ændres således, at anvendelsesområdet bl.a. vil afspejle, at loven indeholder regler, der supplerer AFI-forordningen.

- Definitioner

Definitioner af AFI-lovens centrale begreber foreslås tilpasset, så de vil svare til AFI-forordningens definitioner. Forslaget om tilpasning af definitioner er bl.a. betinget af praktiske hensyn i forhold til de bestemmelser, som foreslås at supplere forordningen.

- Sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren

Det foreslås, at AFI-lovens bestemmelser om krav om sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser udgår som følge af AFI-forordningens regler herom. Det vil betyde, at loven ikke vil indeholde krav herom, som udspringer af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet« mellem den daværende regering (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021 (herefter »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«).

- Betalingsløsninger og visning af priser for opladning af elektriske køretøjer

Det foreslås, at AFI-lovens bestemmelser om betalingsløsninger og visning af priser for opladning af elektriske køretøjer ophæves som følge af AFI-forordningens regler herom. Det vil betyde, at bestemmelser i loven, som udspringer af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, ikke opretholdes.

- Levering af data

Det foreslås, at AFI-lovens bemyndigelsesbestemmelser om data tilpasses i forlængelse af AFI-forordningens regler herom. Endvidere foreslås det, at det bliver transportministeren, som udpeger en identifikationsregistreringsorganisation.

- Tilsyn

Det foreslås, at AFI-lovens regler om tilsyn ændres således, at loven også regulerer overholdelse af krav til den offentlige tilgængelige drivmiddelinfrastruktur, der følger af AFI-forordningen.

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.

I forslaget til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112, side 9, er det anført, at Transportministeriet påtænker at evaluere AFI-loven efter 2-3 år, da reglerne i loven på dette tidspunkt vil have virket så længe, at Transportministeriet ventes at have et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om reglerne har virket efter hensigten, eller om der er behov for at anbefale justeringer.

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. Af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112, side 54, følger det, at det er forudsat at foretage en selvstændig evaluering af denne bestemmelse.

I »Aftale om regulering af ladestandermarkedet« følger det, at ordningen med kommunal og regional medfinansiering evalueres frem mod foråret 2024, og at parterne på den baggrund indkaldes til drøftelser i efteråret 2024.

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.

2. Baggrund

AFI-direktivet fastlægger en fælles ramme for foranstaltninger til etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen med henblik på at minimere afhængigheden af olie og begrænser de miljømæssige virkninger af transport. Direktivet fastsætter minimumskrav til opbygning af infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder ladestander til elektriske køretøjer, som skal gennemføres gennem medlemsstaternes nationale politikrammer,

UDKAST

såvel som fælles tekniske specifikationer for sådanne ladestandere m.v., samt brugerinformationskrav.

Med AFI-forordningen ophæves AFI-direktivet. Baggrunden herfor er den ujævne udvikling af opladnings- og optankningsinfrastruktur på tværs af Unionen og den manglende interoperabilitet og brugervenlighed. De pågældende forskelle har hindret etableringen af et omfattende og fuldstændigt netværk af infrastruktur for alternative drivmidler i hele Unionen.

Hensigten med AFI-forordningen er at etablere fælles regler for etablering af infrastruktur for alternative drivmidler i Unionen og at sikre tilstrækkelig adgang til infrastruktur til bl.a. opladning af vejretøjer med alternative drivmidler i Unionen.

AFI-forordningen udgør en del af »Fit for 55«-lovpakken, som har til formål at tilpasse den gældende EU-retlige regulering på energi-, forsynings- og transportområdet efter de bindende klimamål i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (»den europæiske klimalov«).

Det Europæiske Råd har fastsat et mål om en CO₂-reduktion i EU med mindst 55 pct. set i forhold til 1990-niveau inden 2023 med henblik på et klimaneutralt Europa inden 2050. For at indfri dette mål fremsatte Kommissionen den 14. juli 2021 »Fit for 55«-lovpakken.

AFI-forordningen indeholder en række bestemmelser om mål for etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur. Der er i forordningen f.eks. fastsat mål for opladningsinfrastruktur for lette og tunge elektriske køretøjer. Opfyldelse af disse konkrete mål om adgang til infrastruktur indgår ikke som en direkte del af lovforslaget.

Genstanden for lovforslaget er som nævnt i pkt. 1. i lovforslagets almindelige bemærkninger forordningens bestemmelser om fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler. I tilknytning til de krav, som følger af AFI-forordningens bestemmelser, vil de tekniske specifikationer, der er fastsat i forordningens bilag II, også finde anvendelse.

For at supplere forordningen er Kommissionen tillagt beføjelser til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

UDKAST

Endvidere ventes Kommissionen at udstede guidelines i form af »Spørgsmål og svar« i tilknytning til AFI-forordningen. [På tidspunktet for lovforslagets fremsættelse er et dokument herom imidlertid ikke offentliggjort].

Ifølge artikel 288 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) er der forskel på, om et område harmoniseres ved et direktiv eller en forordning. Hidtil har området for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og alternative drivmidler i EU-regi været reguleret ved AFI-direktivet, som ophæves med vedtagelsen af AFI-forordningen. En forordning er efter TEUF artikel 288 forskellig fra et direktiv derved, at forordningen er almen gyldig, og den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

AFI-forordningen vil således virke som en lov i medlemsstaterne og gælde i den form, som den er vedtaget. Forordningen må derfor som udgangspunkt ikke gennemføres i national ret. Det er derfor nødvendigt at ophæve eller ændre national lovgivning således, at der ikke opstår nogen usikkerhed om retstilstanden på området.

I tilknytning til fastsættelse af supplerende national lovgivning er der dog mulighed for at gengive dele af forordningen i den danske lov. Ved gengivelse af dele af forordningen, skal det fremgå af en note til lovforslagets titel, at bestemmelser stammer fra forordningen, og at gengivelsen er begrundet i praktiske hensyn. Med lovforslaget foreslås det bl.a., at der anvendes visse definitioner fra AFI-forordningen i AFI-loven bl.a. som følge af forslaget om, at AFI-loven også foreslås at indeholde bestemmelser, der supplerer AFI-forordningen.

I AFI-forordningen er der ikke fastsat bestemmelser, hvoraf det eksplicit følger, at medlemsstaterne kan eller skal vedtage nationale regler, der supplerer forordningen. Det er imidlertid Transportministeriets vurdering, at medlemsstaterne i et mindre omfang kan fastsætte nationale regler, som supplerer forordningen. Det gælder eksempelvis i forhold til udpegning af en identifikationsregistreringsorganisation, jf. AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt., samt regler om tilsyn.

Samlet set er det Transportministeriets vurdering, at AFI-forordningen kun i begrænset omfang giver mulighed for og forpligter Danmark til at fastsætte supplerende nationale regler.

UDKAST

Danmark er som følge af ovenstående forpligtet til at indrette dansk lovgivning i overensstemmelse med AFI-forordningens bestemmelser med virkning fra den 13. april 2024, hvor AFI-forordningen finder anvendelse.

Lovforslaget har således som nævnt ovenfor til formål at bringe dansk ret i overensstemmelse med og fastsætte supplerende bestemmelser til AFI-forordningen.

Foreslåede ændringer af AFI-loven vil medføre, at elementer i AFI-loven, som udspringer af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, vil udgå. AFI-forordningen vil imidlertid fremadrettet eksempelvis regulere, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige, let og klar sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

AFI-loven vil dog fortsat udmønte andre dele af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«. Således vil loven med de foreslåede ændringer fortsat indeholde regler om kommunernes og regionernes adgang til at indgå aftaler om etablering af ladepunkter, herunder om kommunal og regional medfinansiering af ladeinfrastruktur.

Da væsentlige dele af og hovedstrukturen i AFI-loven opretholdes, har Transportministeriet fundet det mest hensigtsmæssigt at fremsætte et lovforslag om ændring af AFI-loven frem for en ny hovedlov, der erstatter den gældende AFI-lov.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. AFI-lovens anvendelsesområde

3.1.1. Gældende ret

AFI-loven finder anvendelse for ladepunkter til elektriske køretøjer, tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og fartøjer og faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer, jf. loven § 1, stk. 1. Endvidere finder AFI-loven anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer, jf. lovens § 1, stk. 2.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 1, stk. 1, nr. 1, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112, side 42, følger det om ladepunkter til elektriske køretøjer, at forståelsen heraf skal ses i sammenhæng med definitionerne af ladepunkt og elektrisk køretøj i lovens § 2.

UDKAST

Om AFI-lovens anvendelsesområde i forhold til ladepunkter til elektriske køretøjer følger det endvidere af pkt. 3.1.1.2. i de almindelige bemærkninger til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 9, at loven vil skulle finde anvendelse for såvel offentligt tilgængelige ladepunkter som ikke-offentligt tilgængelige ladepunkter.

Om AFI-lovens anvendelsesområde i forhold til tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og fartøjer følger det af pkt. 3.1.2.2. i de almindelige bemærkninger til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 10, samt bemærkningerne til AFI-lovens § 1, stk. 1, nr. 2, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 42, at formålet med bestemmelsen i lovens § 1, stk. 1, nr. 2, er at tydeliggøre, at tankstationer til LNG-tankstationer kan være både til køretøjer og fartøjer, og at bestemmelsen også finder anvendelse for f.eks. LNG-optankningsfaciliteter til skibe.

I medfør af AFI-lovens § 11 er bekendtgørelse nr. 1010 af 27. juni 2022 om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler til transport udstedt. Af bekendtgørelsens § 5 følger det, at installationer til strømforsyning fra land til fartøjer, der er søgående skibe, skal opfylde de krav, der følger af bekendtgørelsens bilag 1, punkt 1.7.

AFI-loven finder ifølge lovens § 1, stk. 2, anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer. Det fremgår af bemærkningerne til § 1, stk. 2, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 42, at det fremgår af AFI-lovens anvendelsesområde, at loven finder anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer med henblik på, at der i medfør af lovens bemyndigelsesbestemmelser kan fastsættes regler, der gælder for bilimportører og motorkøretøjsmanualer.

Det følger af AFI-lovens § 12, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om, at danske bilimportører skal offentliggøre og videregive oplysninger om solgte køretøjer til ministeren.

AFI-loven indeholder ikke bestemmelser om, at loven finder anvendelse i forhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler (AFI-forordningen).

3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Formålet med AFI-forordningen er at sikre etablering af en tilstrækkelig infrastruktur for alternative drivmidler i Unionen, navnlig for vejkøretøjer, tog, fartøjer og stationære luftfartøjer. I forordningen er derfor bl.a. fastsat fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler.

AFI-forordningen er som nævnt i pkt. 2. i lovforslagets almindelige bemærkninger umiddelbart gældende i medlemsstaterne. Det er Transportministeriets vurdering, at der derfor alene i et begrænset omfang vil kunne vedtages supplerende nationale regler.

Det er Transportministeriets vurdering, at det er nærliggende at lade det begrænsede antal bestemmelser, som skal supplere AFI-forordningen indgå i AFI-loven sammen med øvrige bestemmelser i AFI-loven.

Det foreslås at nyaffatte bestemmelsen om AFI-lovens anvendelse. Med forslaget vil dele af den gældende § 1 blive videreført, mens andre dele af bestemmelsen vil blive foreslået tilpasset i forhold til AFI-forordningen ligesom, at det også foreslås at udvide anvendelsesrådet med henblik på, at det kommer til at fremgå af bestemmelsen, at AFI-loven supplerer AFI-forordningen.

Det foreslås derfor, at AFI-loven kommer til at finde anvendelse på ladepunkter til elektriske køretøjer, tankstationer til køretøjer og fartøjer og strømforsyning fra land. Endvidere foreslås det, at loven supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (AFI-forordningen) og dertilhørende delegerede retsakter. Endelig foreslås det, at lovens § 12, stk. 3, der bliver § 12, stk. 2, finder anvendelse for bilimportører.

For nærmere om AFI-lovens anvendelsesområde henvises til lovforslagets § 1, nr. 2.

3.2. Definitioner

3.2.1. Gældende ret

AFI-lovens § 2 indeholder en definitionsbestemmelse. Som nævnt i bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 11, er lovens § 2, nr. 1-9, en generel gennemførelse af AFI-direktivets definitioner. Definitionerne i AFI-lovens § 2, nr. 10-15,

følger ikke af direktivet, men da begreberne anvendes i loven, er de medtaget.

For nærmere om definitionerne i AFI-lovens § 2 henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3.

3.2.2. AFI-forordningen

AFI-forordningen indeholder i artikel 2 en definitionsbestemmelse. Bestemmelsen indeholder 72 definitioner af begreber, der anvendes i forordningen.

I bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, er der redegjort nærmere for de af AFI-forordningens definitioner, som foreslås gengivet og således anvendt i AFI-loven.

3.2.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Størstedelen af de definitioner, som indgår i AFI-lovens § 2, gennemfører AFI-direktivets bestemmelser med definitioner.

AFI-forordningen indeholder sammenholdt med AFI-direktivet langt flere definitioner af begreber. Endvidere defineres begreber også anderledes i AFI-forordningen end i AFI-direktivet.

Med lovforslaget foreslås det som nævnt i bl.a. pkt. 2. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at AFI-loven også kommer til at indeholde bestemmelser, der supplerer AFI-forordningen. Det er i forlængelse heraf Transportministeriets opfattelse, at AFI-loven ikke bør indeholde definitioner af begreber, som adskiller sig fra definitioner i AFI-forordningen.

Det er Transportministeriets opfattelse, at AFI-forordningens definitioner af begreber bør anvendes i forhold til såvel de bestemmelser i AFI-loven, som supplerer AFI-forordningen, som de bestemmelser, som ikke supplerer AFI-forordningen, for at sikre en ensartet begrebsanvendelse i loven og dermed på området.

Som følge heraf er det Transportministeriets vurdering, at det af praktiske grunde er hensigtsmæssigt at gentage de af AFI-forordningens definitioner af begreber, som foreslås anvendt i AFI-loven. Det er videre Transportministeriets vurdering, at AFI-loven fortsat kan indeholde begreber, der er indeholdt i bestemmelser i AFI-loven, men som ikke er defineret i AFI-forordningen.

Det foreslås derfor, at definitionsbestemmelsen i AFI-lovens § 2 nyaffattes, således lovens begrebsanvendelse vil komme til at svare til den, som anvendes i AFI-forordningen, for så vidt, at begreberne er defineret i AFI-forordningen.

Med lovforslaget foreslås 13 begreber defineret i AFI-loven, hvoraf 12 af definitionerne er en gengivelse af definitioner, som følger af AFI-forordningens artikel 2.

Det bemærkes, at det alene er foreslået at definere begreber i AFI-loven, såfremt begreberne vil indgå i loven.

For nærmere om definitioner af begreber, som foreslås anvendt i AFI-loven, henvises til lovforslagets § 1, nr. 3 og bemærkningerne hertil.

3.3. Sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for slutbrugeren

3.3.1. Gældende ret

Det fremgår af AFI-lovens § 3, stk. 3, at ved indgåelse af aftale efter lovens § 1, stk. 1, skal offentlige ordregivere sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Af lovens § 3, stk. 1, følger det, at aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal indgås på markedsvilkår.

AFI-lovens § 3, stk. 3, indebærer ifølge bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 50, at det er den offentlige ordregiver, der ved aftaleindgåelsen skal sikre, at operatørens priser er rimelige og ikkediskriminerende, herunder ved at i aftalen at indføre de standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, som fastsættes efter bemyndigelsesbestemmelsen i lovens § 3, stk. 4.

Endvidere følger det af bemærkningerne til AFI-lovens § 3, stk. 3, at bestemmelsen udgør implementering af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, hvorefter medlemsstaterne sørger for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikke diskriminerende.

AFI-lovens § 3, stk. 3, betyder således, at det er den offentlige ordregiver, som ved aftaleindgåelse er forpligtet til at sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende.

Det forhold, at det er de offentlige ordregivere, der efter AFI-lovens § 3, stk. 3, skal sikre, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal opfylde AFI-direktivets krav om rimelige og ikkediskriminerende priser, beror på »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«.

Endvidere indeholder AFI-lovens § 3, stk. 4, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om indgåelse af aftaler efter stk. 1, herunder om annoncering, udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.

Bemyndigelsen til transportministeren i AFI-lovens § 3, stk. 4, om at fastsætte regler om sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugerne gennem standardiserede vilkår, beror ligeledes på den ovennævnte »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«.

Bekendtgørelse nr. 1073 af 28. juni 2022 om ordregiveres indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, som er udstedt i medfør af AFI-lovens § 3, stk. 4, indeholder bestemmelser om aftalevilkår, herunder om sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser. Bekendtgørelsens regler er nærmere omtalt i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 6, hvorved lovens § 3, stk. 4, foreslås ændret.

3.3.2. AFI-forordningen

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 3, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Videre følger det af bestemmelsen, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter ikke må diskriminere mellem de priser, der opkræves af slutbrugere, og de priser, der opkræves af udbydere af mobilitetstjenester, eller mellem priser, der opkræves af forskellige udbydere af mobilitetstjenester. Hvor det er relevant, kan prisniveauet imidlertid differentieres, men kun såfremt differentieringen er forholdsmæssig og objektivt begrundet.

Endvidere følger det af AFI-forordningen artikel 5, stk. 5, 1. pkt., at de priser, som udbydere af mobilitetstjenester opkræver af slutbrugere, skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

AFI-forordningens bestemmelser i artikel 5, stk. 3 og 5, om rimelige og ikkediskriminerende priser vil efter artikel 5, stk. 6, skulle overvåges af medlemsstaterne. Som anført i pkt. 3.7.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger foreslås det i AFI-loven at anvende begrebet tilsyn i stedet for begrebet overvågning, der anvendes i AFI-forordningen. For nærmere om tilsyn henvises til pkt. 3.7. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

3.3.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

AFI-loven implementerer AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, hvorefter de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestander, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Bestemmelsen i direktivet er implementeret i AFI-lovens § 3, stk. 3, derved, at offentlige ordregivere ved indgåelse af aftaler med operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter om ret til at virke som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Kravet om rimelige og ikkediskriminerende priser i lovens § 3, stk. 3, omfatter imidlertid også aftaler om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster. Som nævnt i pkt. 3.3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger udspringer det af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, at det er den offentlige ordregiver, som ved indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter, der skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver af brugeren er rimelige og ikkediskriminerende.

Med AFI-forordningen videreføres kravet fra AFI-direktivet om, at de priser, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter opkræver af brugere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Forordningen indeholder dog i forhold til direktivet yderligere bestemmelser herom, hvoraf det bl.a. følger, at prisniveauet under visse betingelser kan differentieres. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at den del af AFI-lovens bestemmelse i § 3, stk. 3, hvorefter offentlige ordregivere skal sikre rimelige og ikkediskriminerende priser ved indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter, ikke kan opretholdes.

Den del af AFI-lovens § 3, stk. 3, hvorefter offentlige ordregivere ved indgåelse af aftale om etablering af ladepunkter til brug for opladning af private

UDKAST

køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal sikre, at priserne, der opkræves af brugerne, er rimelige og ikkediskriminerende, er ikke begrundet i overholdelse af Danmarks EU-retlige forpligtigelser, da det ikke angår offentligt tilgængelige ladepunkter.

Det foreslås derfor at ophæve AFI-lovens § 3, stk. 3. Forslaget skal i forhold til aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter sikre, at AFI-loven ikke regulerer forhold, der er reguleret i AFI-forordningen og dermed bringe dansk ret i overensstemmelse med AFI-forordningen fra det tidspunkt, hvor AFI-forordningen finder anvendelse. Et krav om rimelige og ikkediskriminerende priser vil imidlertid fortsat gælde, men det vil følge af AFI-forordningen.

Det er Transportministeriets opfattelse, at offentlige ordregivere fortsat ved indgåelse af aftaler om etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster vil kunne lade vilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser indgå i aftaler.

Det skal i relation til ovenstående bemærkes, at den foreslåede definition af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler også vil ændre på, hvilke ladepunkter der vil blive betragtet som offentligt tilgængelige. For nærmere herom henvises til lovforslagets § 1, nr. 3, og bemærkningerne hertil.

I forlængelse af forslaget om at ophæve AFI-lovens § 3, stk. 3, foreslås det at ændre bemyndigelsesbestemmelsen i lovens § 3, stk. 4, således, at der efter stk. 4 ikke vil kunne fastsættes regler om standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser.

Endelig foreslås det at tilrette overskrifterne til AFI-lovens kapitel 2 og 3, således, at de kommer til at afspejle, at reglerne i de to kapitler omhandler såvel offentligt tilgængelige ladepunkter som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Det foreslås, at overskriften til kapitel 2 bliver sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af ladepunkter, mens overskriften til kapitel 3 bliver kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af ladepunkter og om ret til at virke som operatør.

Under folketingsbehandlingen blev det foreslået at udvide bestemmelserne i de to kapitler til også at omfatte ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster, jf. Folketings Tidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 2. Det blev imidlertid ikke samtidig foreslået at ændre overskrifterne i AFI-lovens kapitel 2 og 3, så de afspejler indholdet af bestemmelserne i de to kapitler.

Den foreslåede ændring af overskriften til AFI-lovens kapitel 2 skal også ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer af AFI-lovens § 3, stk. 3 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 6, hvorved det foreslås, at bestemmelserne henholdsvis ophæves og ikke regulerer standardvilkår om rimelige og ikke-diskriminerende priser.

For nærmere om de foreslåede ændringer af overskrifterne til AFI-lovens kapitel 2 og 3 henvises til lovforslagets § 1, nr. 4 og 7, og bemærkningerne hertil.

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

3.4.1. Gældende ret

Reglerne om betalingsløsninger for opladning af elektriske køretøjer findes i AFI-lovens §§ 7-10, som er suppleret med regler fastsat i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelige for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Det fremgår af AFI-lovens § 7, stk. 1, at operatører af ladepunkter for opladning ved offentligt tilgængelige ladepunkter, som er beliggende på et offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst via betalingskortlæsere med eller uden kontaktløs funktion.

Af lovens § 7, stk. 2, fremgår det, at § 7, stk. 1, ikke finder anvendelse for ladepunkter med en effekt på under 50 kW, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Vælger operatører af ladepunkter at gøre brug af undtagelsen efter AFI-lovens § 7, stk. 2, skal operatørerne efter § 7, stk. 3, indgå aftale om udbud af opladningstjenester (dvs. roaming) med enten en udbyder af opladningstjenester efter lovens § 8 eller en udbyder af en digital platform for handel med opladningstjeneste efter lovens § 9.

UDKAST

Af pkt. 3.3.3.1.2. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 21, fremgår det, at kravet om kortlæsere for almindelige betalingskort ved offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW eller adgang til roaming ved ladepunkter med en effekt på under 50 kW, hvis der ikke er kortlæsere, beror på »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«. Formålet med bestemmelserne i § 7, stk. 1-3, er ifølge aftalen at gøre ladestandermarkedet åbent og transparent ved at stille krav om, at der ved offentligt tilgængelige ladestander skal være betalingsløsninger som på konventionelle tankstationer.

AFI-lovens §§ 8 og 9 indeholder krav til de aftaler om udbud af opladningstjenester, som operatørerne skal indgå, hvis der gøres brug af undtagelsesbestemmelsen i lovens § 7, stk. 2. Operatører af ladepunkters adgang til at levere roaming er omhandlet i AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt.

Bestemmelserne i AFI-lovens §§ 8 og 9 er nærmere omtalt i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 8, hvorved AFI-lovens kapitel 4 foreslås ophævet.

Af AFI-lovens § 7, stk. 4, følger det, at operatører af ladepunkter kan indgå længerevarende aftaleforhold med kunder om levering af opladningstjenester, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne. Af bemærkningerne til lovens § 7, stk. 4, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 57, følger det, at bestemmelsen har til formål at implementere AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt.

Endelig fremgår det af AFI-lovens § 7, stk. 5, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør. Det følger af bemærkningerne til lovens § 7, stk. 5, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 3, at bestemmelsen har til formål at implementere AFI-direktivets artikel 4, stk. 9.

AFI-loven indeholder i § 20, stk. 3-5, en række overgangsbestemmelser om kravene i lovens §§ 7-9.

AFI-lovens § 10 indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer. Af bestemmelsen følger det, at transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige la-

UDKAST

depunkter skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris, herunder at reglerne for en periode ikke finder anvendelse for allerede etablerede ladepunkter.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 10, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 59, følger det, at bestemmelsen implementerer dele af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, hvorefter medlemsstaterne sørger for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestander, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

I medfør af AFI-lovens § 10 er bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. udstedt. Bekendtgørelsen indeholder i §§ 8-10 krav om prisinformation.

Af bekendtgørelsens § 8 følger det, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW skal vise ad hoc-prisen og den samlede købspris for opladningstjenesten i et digitalt display på ladepunktet. Alternativt kan ad hoc-prisen og den samlede købspris dog vises i et digitalt display i umiddelbar nærhed af ladepunktet.

For offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt under 50 kW følger det af § 9 i bekendtgørelsen, at operatører af disse ladepunkter skal vise ad hoc-prisen og den samlede købspris for opladningstjenesten i et digitalt display på ladepunktet, på en hjemmeside eller via en app. Alternativt kan ad hoc-prisen og den samlede købspris dog vises i et digitalt display i umiddelbar nærhed af ladepunktet.

Endelig følger det af bekendtgørelsens § 10, at for ladepunkter efter §§ 8 og 9, som viser den samlede købspris i et digitalt display, skal brugeren løbende under opladningen kunne aflæse den samlede købspris for opladningstjenesten på baggrund af ad hoc-prisen.

Kravene om skiltning med ad hoc-prisen og den samlede pris i et digitalt display udspringer af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«.

Bekendtgørelsens § 23, stk. 4-7, indeholder overgangsbestemmelser i relation til bestemmelserne i bekendtgørelsens §§ 8 og 10.

3.4.2. AFI-forordningen

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, at på offentligt tilgængelige ladepunkter, der etableres fra den 13. april 2024, skal opladning på ad hoc basis være mulig ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid

UDKAST

udstrækning i Unionen. Efter bestemmelsen følger det videre, at operatører af ladepunkter ved disse standere skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester. Operatørerne skal mindst acceptere betalingskortlæsere, enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort eller for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW, enheder, der anvender en internetforbindelse og giver mulighed for sikre betalingstransaktioner, såsom dem, der genererer en specifik Quick Response-kode.

Af AFI-forordningens artikel 5, stk. 2, følger det, at operatører af ladepunkter har mulighed for at tilbyde kontraktbaserede opladningsløsninger.

Ydermere følger det af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, at operatører af ladepunkter, der drives af dem, skal give slutbrugere mulighed for at oplade deres elektriske køretøjer på ad hoc-basis.

Desuden indeholder AFI-forordningen i artikel 5, stk. 4, krav om visning af ad hoc-pris og tilgængeliggørelse af oplysning om ad hoc-priser.

Af artikel 5, stk. 4, følger det, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på 50 kW eller derover ved ladestationer skal vise ad hoc-prisen pr. kWh og et eventuelt brugsgebyr i form af en minutpris, således at slutbrugerne har kendskab til disse oplysninger, inden de indleder en opladningssession, og prissammenligningen lettes. Disse krav finder anvendelse på alle ladepunkter, der er etableret fra den 13. april 2024.

Operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW skal efter artikel 5, stk. 4, ved ladestationerne, der drives af dem, gøre oplysningerne om ad hoc-prisen og alle priskomponenterne tydelige og let tilgængelige, så slutbrugerne har kendskab til disse oplysninger, inden de indleder en opladningssession, og prissammenligningen lettes. Af bestemmelsen følger det videre, at de relevante priskomponenter skal angives i følgende rækkefølge:

- pris pr. kWh
- pris pr. minut
- pris pr. session, og
- eventuelle andre priskomponenter, der finder anvendelse.

Desuden følger det af AFI-forordningens artikel 5, stk. 5, at udbydere af mobilitetstjenester forud for påbegyndelsen af en planlagt opladningssession skal stille alle prisoplysninger, der er specifikke for den pågældende

opladningssession, til rådighed for slutbrugerne ved hjælp af frit tilgængelige, bredt understøttede elektroniske midler, idet der klart skelnes mellem alle priskomponenter, herunder gældende e-roamingomkostninger og andre gebyrer eller afgifter, der anvendes af mobilitetstjenesteudbyderen.

Ydermere følger det af AFI-forordningens artikel 5, stk. 7, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter senest den 14. oktober 2024 skal sikre, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, der drives af dem er digitalt forbundne.

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

3.4.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

AFI-forordningen indeholder bestemmelser om betalingsløsninger, der gælder både for ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW og ladepunkter med en effekt på under 50 kW. Forordningen stiller i artikel 5, stk. 1, som nærmere omtalt i pkt. 3.4.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger krav om, at opladning på ad hoc-basis på offentligt tilgængelige ladepunkter, der etableres fra den 13. april 2024, skal være mulig ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i EU.

AFI-loven indeholder som nævnt i pkt. 3.4.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger til § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 regler om betalingsløsninger både for ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW og ladepunkter med en effekt på under 50 kW.

Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at forordningen ikke giver mulighed for at opretholde de eksisterende regler i AFI-lovens § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 som følge af reglerne i forordningens artikel 5, stk. 1. Det foreslås derfor, at reglerne ophæves, jf. lovforslagets § 1, nr. 8. Formålet med forslaget er således at bringe dansk ret i overensstemmelse med EU-retten. Forslaget om ophævelse af de nævnte regler vil også betyde, at AFI-loven ikke vil udmønte de dele af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, som angår betalingsløsninger.

AFI-forordningen vil ligesom AFI-loven stille krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der

UDKAST

anvendes til betalingstjenester, herunder mindst betalingskortlæsere eller enheder med en kontaktløs funktion.

Forslaget vil således samlet set betyde, at AFI-loven ikke vil indeholde regler om krav til betalingsløsninger.

Det foreslås endvidere at ophæve bestemmelsen i AFI-lovens § 7, stk. 4, hvorefter operatører af ladepunkter kan indgå længerevarende aftaleforhold med kunder om levering af opladningstjenester. Det er under henvisning til, at AFI-forordningen i bl.a. artikel 5, stk. 2, giver mulighed for, at operatører af ladepunkter kan udbyde kontraktbaserede opladningsløsninger.

Endvidere foreslås det at ophæve AFI-lovens § 7, stk. 5, hvoraf det følger, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis. Forslaget beror på, at AFI-forordningen indeholder en bestemmelse i artikel 5, stk. 1, hvoraf et tilsvarende krav følger.

AFI-forordningen indeholder i artikel 5, stk. 4, for ladepunkter med en effekt på 50 kW eller derover krav om bl.a. visning af ad hoc-prisen pr. kWh ved ladestationerne. For offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW indeholder AFI-forordningen krav om, at operatøren ved ladestationerne gør ad hoc-prisen og alle priskomponenter tydelige og let tilgængelige.

Bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 10 giver mulighed for at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris, herunder om at reglerne for en periode ikke finder anvendelse for allerede etablerede offentligt tilgængelige ladepunkter. Bemyndigelsesbestemmelsen er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Som nævnt i pkt. 3.4.1. vil operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter senest den 14. oktober 2024 skulle sikre, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, der drives af dem er digitalt forbundne, og at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, som drives af dem, og som er bygget efter den 13. april eller renoveret efter den 14. oktober 2024, giver mulighed for intelligent opladning.

Det er Transportministeriets vurdering, at det forhold, at AFI-forordningen regulerer krav til prisinformation indebærer, at de gældende regler herom ikke vil kunne opretholdes. Det foreslås derfor, at bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 10 ophæves.

Forslaget vil således også betyde, at bestemmelser fastsat ved bekendtgørelse i medfør af AFI-lovens § 10, og som beror på »Aftale om regulering af ladestandermarkedet« ikke vil kunne opretholdes.

Forslaget vil således skulle sikre, at reglerne i AFI-lovens bringes i overensstemmelse med AFI-forordningen.

For nærmere om overgangsregler henvises til lovforslagets § 1, nr. 14, og § 2, stk. 2, og dertilhørende bemærkninger.

3.5. Gennemførelse af internationale regler og EU-regler

3.5.1. Gældende ret

Det følger af AFI-lovens § 11, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning af elektriske køretøjer og priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 11, jf. Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 112 som fremsat, side 61, følger det, at det er hensigten, at bestemmelsen hovedsageligt skal anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Endvidere følger det, at al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser på grundlag af bestemmelsen, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder under iagttagelse af lovens anvendelsesområde. Det betyder, at transportministeren ikke i medfør af bestemmelsen vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering ikke er forenelig med lovens anvendelsesområde.

Efter bemyndigelsesbestemmelsen er bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v., bekendtgørelse nr. 1073 af 28. juni 2022 om ordregiveres indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og bekendtgørelse nr. 1010 af 27. juni af 2022 om

krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler til transport udstedt.

3.5.2. AFI-forordningen

AFI-forordningen indeholder ikke bestemmelser, hvoraf det direkte følger, at medlemsstaterne pålægges at vedtage regler om bestemte forhold i relation til forordningen. Forordningen indeholder dog et mindre antal bestemmelser, hvoraf det fremgår, at medlemsstaterne skal sikre bestemte forhold i relation til AFI-forordningen. Det gælder eksempelvis artikel 19, stk. 3, om prissammenligning. Af bestemmelsen følger det, at når brændstofpriserne vises på en tankstation, sikrer medlemsstaterne, at der vises en sammenligning mellem de relevante enhedspriser, hvor det er relevant, navnlig for brint, til orientering efter den fælles metode til sammenligning af enhedsprisen for alternative drivmidler, jf. punkt 10.3 i bilag II.

3.5.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede løsning

Som nævnt i pkt. 2. i lovforslagets almindelige bemærkninger er det Transportministeriets vurdering, at AFI-forordningen alene i begrænset omfang giver mulighed for at vedtage regler i tilknytning til AFI-forordningen, da forordningens regler i udgangspunktet må anses for dækkende.

I tilknytning til bl.a. AFI-forordningens artikel 19 og 20 er det Transportministeriets opfattelse, at der vil blive behov for fastsættelse af regler, som i dansk national henseende vil skulle understøtte de nævnte artikler.

Efter AFI-forordningens artikel 19, stk. 3, skal medlemsstaterne sikre prissammenligning, hvilket kan medføre behov for fastsættelse af supplerende regler. Reglerne, der forventes at være behov for at fastsætte, vurderes som altovervejende hovedregel at skulle være af administrativt karakter. AFI-forordningens artikel 20 vedrører datalevering. Ud over de foreslåede ændringer af AFI-lovens § 12 og forslaget til lovens nye § 12 a, vil der kunne opstå behov for at kunne fastsætte bestemmelser, som skal understøtte dataleveringen efter forordningens artikel 20.

Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse som også nævnt i pkt. 3.4.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger, at det fremadrettet vil være AFI-forordningen, som vil regulere krav om ad hoc-opladning af elektriske køretøjer og krav til prisinformation. Tilsvarende vurderes krav til brugerinformation også i det væsentligste være reguleret af forordningen, jf. dog ovenfor om artikel 19, stk. 3.

Det foreslås derfor at ændre § 11, således at det kommer til at følge af bestemmelsen, at transportministeren vil kunne fastsætte regler, som vil skulle understøtte AFI-forordningens anvendelse.

3.6. Datalevering

3.6.1. Gældende ret

Transportministeren kan efter AFI-lovens § 12, stk. 1, fastsætte regler om, at ejere af tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, ejere af offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, herunder data om priser, geografisk placering, effekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning med ad hoc-pris for opladning og den samlede købspris, tilgængelighed og driftsstatus. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at oplysninger efter 1. pkt. skal offentliggøres og videregives i et bestemt format og en bestemt kvalitet og med en bestemt hyppighed.

Endvidere følger det af AFI-lovens § 12, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om, at videregivelse, distribution og udstilling af data efter stk. 1 kan ske til og af myndigheder under Transportministeriet eller efter forhandling med den relevante minister til og af myndigheder under andre ministerier.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 12, stk. 1, jf. Folketingstidende 2021-2022, tillæg A, L 112 som fremsat, side 28 og 29, følger, at bemyndigelsesbestemmelsen skal understøtte implementeringen af AFI-direktivets artikel 7, stk. 7. I tilknytning hertil er det oplyst, at bemyndigelsesbestemmelsen imidlertid er bredere formuleret end AFI-direktivets artikel 7, stk. 7. Endvidere følger det af bemærkningerne, at AFI-lovens § 12, stk. 1, vil kunne anvendes til at understøtte gennemførelse af AFI-direktivets øvrige brugerinformationsbestemmelser.

Bemyndigelsesbestemmelserne i AFI-lovens § 12, stk. 1 og 2, er udmøntet i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. I bekendtgørelsens kapitel 6 er fastsat regler om indsamling af data. Af bekendtgørelsen følger det, at det er Færdselsstyrelsen, som er myndighed i forhold til bl.a. modtagelse af data.

3.6.2. AFI-forordningen

AFI-forordningens artikel 20 vedrører databestemmelser.

Af AFI-forordningen artikel 20, stk. 1, følger det, at medlemsstaterne udpeger en identifikationsregistreringsorganisation. Endvidere følger det af bestemmelsen, at identifikationsregistreringsorganisationen udsteder og forvalter unikke identifikationskoder til som minimum at identificere operatører af ladepunkter og udbydere af mobilitetstjenester senest den 14. april 2025.

I forhold til udpegning af en identifikationsregistreringsorganisation følger det af præambelbetragtning 70 til AFI-forordningen, at Kommission bør udstede tekniske retningslinjer for oprettelsen af sådanne organisationer på grundlag af resultaterne af IDACS.

AFI-ordningens artikel 20, stk. 2, indeholder en opregning af de statiske og dynamiske datatyper, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed om drivmiddelinfrastrukturen senest den 14. april 2025. Kommissionen kan efter forordningens artikel 20, stk. 6, vedtage delegerede retsakter om at ændre artikel 20, stk. 2, for at medtage yderligere datatyper.

Af AFI-forordningens artikel 20, stk. 3, følger det, at hver operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler eller i overensstemmelse med aftalerne mellem dem, ejeren af disse opretter en applikationsprogrammeringsgrænseflade (API), der giver gratis og ubegrænset adgang til data, der er omfattet af artikel 20, stk. 2. Oplysningerne om API'en skal indsendes til de nationale adgangspunkter. API'en for hver operatør eller ejer skal opfylde de fælles tekniske krav, der er fastsat af Kommissionen i de delegerede retsakter, der er omfattet af AFI-forordningens artikel 20, stk. 6, for at muliggøre en automatiseret og ensartet dataudveksling mellem operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere og databrugere.

Efter AFI-forordningens artikel 20, stk. 4, skal medlemsstaterne senest den 31. december 2024 sikre, at de data, som er omfattet af artikel 20, stk. 2, er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle databrugere via deres nationale adgangspunkter i overensstemmelse med delegeret forordning (EU) 2022/60 og de supplerende bestemmelser, der kan vedtages

efter artikel 20, stk. 7. Videre følger det af artikel 20, stk. 4, at når medlemsstaterne aggregerer data under deres nationale adgangspunkter, kan de levere disse data til et fælles europæisk adgangspunkt ved hjælp af en API.

Kommissionen opretter ifølge AFI-forordningens artikel 20, stk. 5, senest den 31. december 2026 et fælles europæisk adgangspunkt, der skal fungere som en dataportal, der letter adgangen til de data, der er omfattet af artikel 20, stk. 2, fra de forskellige nationale adgangspunkter.

AFI-forordningens artikel 20, stk. 6, giver som nævnt Kommissionen mulighed for at vedtage delegerede retsakter for at ændre artikel 20, stk. 2, for at medtage yderligere datatyper. Forordningens artikel 20, stk. 6, giver endvidere mulighed for, at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter, der supplerer AFI-forordningen til at fastsætte fælles tekniske krav til en fælles applikationsgrænseflade.

Endelig følger det af AFI-forordningens artikel 20, stk. 7, at Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter specifikationer, der supplerer dem, der er fastsat i Kommissionens delegerede retsakt forordning (EU) 2022/670, vedrørende det dataformat, den hyppighed og den kvalitet, som data skal stilles til rådighed i. Endvidere kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede procedurer, der muliggør tilgængelighed af og adgang til de data, der kræves i henhold til AFI-forordningen.

3.6.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som nævnt i pkt. 3.6.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger vil AFI-forordningen 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. AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, indeholder en opregning af, hvilke statiske og dynamiske data, der skal stilles til rådighed. Videre regulerer forordningen også, at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter om at ændre artikel 20, stk. 2, for at medtage yderligere datatyper.

AFI-forordningen indeholder også bestemmelser om, hvordan oplysninger skal stilles til rådighed, og Kommissionen efter AFI-forordningens artikel 20, stk. 7, kan vedtage gennemførelsesretsakter om det dataformat, den hyppighed og den kvalitet, som data efter artikel 20, stk. 3, bør stilles til rådighed i.

Endelig indeholder AFI-forordningen et krav om, at medlemsstaterne skal udpege en identifikationsregistreringsorganisation.

AFI-loven indeholder i § 12, stk. 1, som nævnt i pkt. 3.6.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at ejere af tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, ejere af offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, herunder data om priser, geografisk placering, effekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning med ad hoc-pris for opladning og den samlede købspris, tilgængelighed og driftsstatus. Endvidere kan ministeren fastsætte regler om, at de nævnte oplysninger skal offentliggøres og videregives i et bestemt format og en bestemt kvalitet og med en bestemt hyppighed.

I lyset af ovenstående er det Transportministeriets vurdering, at det vil være AFI-forordningen, der som udgangspunkt fremadrettet regulerer, hvilke data operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler eller, ejerne heraf, skal stille til rådighed, og hvorledes disse data stilles til rådighed. Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse, at der er et mindre rum for nationalt at vedtage eller fastsætte regler, som vil kunne understøtte tilgængeliggørelsen af data fra drivmiddelindustrien.

Det foreslås derfor at ophæve AFI-lovens § 12, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, og indsætte et nyt stk. 1 i lovens § 12, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at myndigheder under Transportministeriet eller, efter forhandling med den relevante minister, myndigheder under andre ministerier, kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2. Endvidere foreslås det, at transportministeren fastsætte regler om videregivelse af data om og fra den alternative drivmiddelinfrastruktur. Lovens § 12, stk. 3, vil herefter blive § 12, stk. 2.

Det foreslåede § 12, stk. 1, skal f.eks. give mulighed for, at en myndighed under Transportministeriet eller et andet ministerium efter forhandling med den relevante minister vil have mulighed for at stille en API til rådighed, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, vil kunne anvende.

Det foreslås videre, at der indsættes en ny § 12 a i AFI-loven, hvorefter transportministeren udpeger en identifikationsregistreringsorganisation som nævnt i AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt. Endvidere foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse og forvaltning af identifikationskoder.

Det forventes, at en styrelse under Transportministeriet vil blive udpeget som identifikationsregistreringsorganisation.

Den foreslåede bemyndigelse vil skulle anvendes til fastsætte administrative regler, som understøtter forvaltningen af AFI-forordningens artikel 20, stk. 1.

3.7. Tilsyn

3.7.1. Gældende ret

Det fremgår af AFI-lovens § 16, at transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelse af AFI-loven og de i medfør heraf fastsatte regler.

Endvidere følger det af AFI-lovens § 17, at transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af AFI-loven og de i medfør heraf fastsatte regler.

Reglerne i AFI-lovens §§ 16 og 17 giver således mulighed for at fastsætte regler om tilsyn, herunder med de forhold, som er omfattet af regler, der implementerer AFI-direktivet.

Bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. er bl.a. udstedt i medfør af bemyndigelsesbestemmelserne i AFI-lovens §§ 16 og 17. Af bekendtgørelsens § 19, stk. 1, følger det, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af bekendtgørelsen samt overholdelse af AFI-lovens § 7, stk. 1. Endvidere følger det af bekendtgørelsens § 19, stk. 2, at såfremt udbydere af opladningstjenester og udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester, der er optaget på de lister, der er nævnt i bekendtgørelsens § 11, stk. 1, og § 14, stk. 1, ikke medvirker ved at afgive nødvendige oplysninger for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 19, stk. 1, kan Færdselsstyrelsen træffe afgørelse om at tage udbyderne af de nævnte lister.

UDKAST

AFI-loven indeholder ikke bestemmelser om overvågning efter AFI-forordningen af markedet for opladningsinfrastruktur samt evt. urimelig handelspraksis, der påvirker forbrugerne.

Det følger af §§ 3 og 4 i markedsføringsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 866 af 15. juni 2022 om markedsføring (herefter markedsføringsloven), at erhvervsdrivende skal udvise god erhvervsskik og god markedsføringsskik under hensyntagen til forbrugere, erhvervsdrivende og almene samfundsinteresser.

Efter markedsføringslovens § 5 må en erhvervsdrivendes handelspraksis ikke indeholde urigtige oplysninger eller i kraft af sin fremstillingsform eller på anden måde vildlede eller kunne forventes at vildlede gennemsnitsforbrugeren, uanset om oplysningerne er faktisk korrekte.

Efter markedsføringslovens § 6 må en erhvervsdrivende ikke vildlede ved at udelade eller skjule væsentlige oplysninger eller præsentere væsentlige oplysninger på en uklar, uforståelig, dobbeltydig eller uhensigtsmæssig måde.

Overtrædelse af markedsføringslovens §§ 5 og 6 kan straffes med bøde, jf. § 37.

Endvidere følger det af markedsføringslovens § 25, stk. 1, at Forbrugerombudsmanden navnlig ud fra hensynet til forbrugerne fører tilsyn med, at loven og regler udstedt i medfør af loven overholdes. Videre følger det af § 25, stk. 2, at Forbrugerombudsmanden fra enhver kan kræve alle oplysninger, som skønnes nødvendige for Forbrugerombudsmandens virksomhed, herunder til afgørelse af, om et forhold falder ind under lovens bestemmelser. Ydermere følger det af sidstnævnte bestemmelse, at Forbrugerombudsmanden kan kræve oplysningerne meddelt inden for en kort frist, når det gælder sammenlignende reklame, eller når det efter omstændighederne skønnes påkrævet. Forbrugerombudsmanden kan dog ikke anvende markedsføringslovens § 25, stk. 2, i sager, hvor sagen tages op med henblik på strafferetlig forfølgelse, typisk sager over overtrædelse af markedsføringslovens §§ 5 og 6.

Endelig kan Forbrugerombudsmanden fører tilsyn efter reglerne i markedsføringsloven, selv om der gælder sektorspecifik lovgivning, hvor der er udpeget en tilsynsmyndighed, medmindre andet er fastsat ved lov, jf. Højesterets dom af 4. juli 2013 (U.2013.294).

3.7.2. AFI-forordningen

AFI-forordningen indeholder bestemmelser om overvågning af markedet for opladningsinfrastruktur samt eventuel urimelig handelspraksis, der påvirker forbrugerne.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 6, 1. pkt., at medlemsstaterne sikrer, at deres myndigheder regelmæssigt overvåger markedet for opladningsinfrastruktur, og navnlig at de overvåger, at operatører af ladepunkter og udbydere af mobilitetstjenester overholder artikel 5, stk. 3 og 5. Endvidere følger det af artikel 5, stk. 6, 2. pkt., at medlemsstaterne også bestræber sig på at sikre, at deres myndigheder regelmæssigt overvåger eventuel urimelig handelspraksis, der påvirker forbrugerne.

AFI-forordningens artikel 5, stk. 3 og 5, er nærmere omtalt i pkt. 3.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvortil der henvises.

Af præambelbetragtning 34 i AFI-forordningen følger det, at når Kommissionen reviderer forordningen, bør den træffe foranstaltninger, hvis markedsudviklingen kræver det, såsom begrænsninger af tjenester for slutbrugere, tjenester, der vildleder forbrugerne og hæmmer prisgennemsigtigheden, eller forretningspraksis, der kan begrænse konkurrencen.

3.7.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

AFI-forordningen indeholder i artikel 5, stk. 6, bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sikre, at deres myndigheder regelmæssigt overvåger markedet for opladningsinfrastruktur og eventuel urimeligt handelspraksis. I lovforslaget foreslås overvågning benævnt tilsyn, idet dette begreb synes at være mere i overensstemmelse med dansk sprogbrug for at påse overholdelse af bestemte regler.

AFI-forordningen indeholder ikke bestemmelser, hvoraf det eksplicit følger, at medlemsstaterne skal fastsætte sanktions- og håndhævelsesbestemmelser for overtrædelse af AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og træffe foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse, at Danmark som medlemsstat vil være forpligtet til at påse, at kravene i AFI-forordningen efterleves.

Det foreslås derfor, at bemyndigelsesbestemmelserne i AFI-lovens §§ 16 og 17 udvides, således at transportministeren ud over at kunne fastsætte regler om tilsyn med og påbud ved manglende overholdelse af AFI-loven og regler

fastsat i medfør heraf også vil kunne fastsætte regler om tilsyn med og påbud ved manglende overholdelse af AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Forslaget vil medføre, at transportministeren også vil kunne fastsætte regler om tilsyn med markedet for opladningsinfrastruktur og navnlig af, at operatører af ladepunkter og udbydere af mobilitetstjenester overholder AFI-forordningens artikel 5, stk. 3 og 5.

Det er forventningen, at Færdselsstyrelsen vil skulle varetage tilsynet og vil skulle meddele påbud ved manglende overholdelse af reglerne på området.

De foreslåede bestemmelser vil ikke omfatte tilsyn med overholdelse af AFI-forordningens artikel 5, stk. 6, 2. pkt., under henvisning til, at Forbrugerombudsmanden kan føre tilsyn efter reglerne i markedsføringsloven, jf. pkt. 3.7.1. i lovforslagets almindelige bemærkningerne.

3.8. Straffebestemmelser

3.8.1. Gældende ret

Det fremgår af AFI-lovens § 18, stk. 1, at overtrædelse af AFI-lovens § 7, stk. 1, straffes med bøde. Lovens § 7, stk. 1, indeholder krav til betalingsløsninger.

Endvidere fremgår det af AFI-lovens § 18, stk. 2, at i regler, der udstedes i medfør af AFI-loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

I bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav om til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler er der fastsat regler i medfør af AFI-lovens § 18, stk. 2. Af bekendtgørelsens § 22 følger det, at med bøde straffes den, der undlader at efterkomme et påbud udstedt i medfør af bekendtgørelsens § 21.

Endelig fremgår det af AFI-lovens § 18, stk. 3, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter regler i straffelovens 5. kapitel.

3.8.2. AFI-forordningen

AFI-forordningen indeholder ikke regler om straf for overtrædelse af forordningens regler.

3.8.3. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås AFI-lovens § 7, stk. 1, ophævet som følge af, at det fremadrettet vil være AFI-forordningen, som regulerer krav til betalingsløsninger. I forlængelse heraf vil AFI-lovens straffebestemmelse i § 18, stk. 1, skulle ændres, så forholdet ikke vil være strafbelagt. AFI-lovens § 7 er nærmere omtalt i pkt. 3.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 8, hvortil der henvises.

Med AFI-forordningen følger en række krav til etablering af alternativ drivmiddelinfrastruktur. Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 18, stk. 1, ændres således, at manglende overholdelse af krav i forordningen kan straffes med bøde.

Det foreslås således, at operatører af ladepunkter, der ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1.-3. pkt., stk. 2, stk. 3, 1. og 2. pkt., stk. 4, 1., 3.-5. pkt., stk. 7, 8, 10 og 11, kan straffes med bøde. De nævnte bestemmelser i artikel 5 vedrører krav til opladningsinfrastruktur, herunder betalings- og prisforhold.

Tilsvarende foreslås det, at udbydere af mobilitetstjenester til ladepunkter skal kunne straffes med bøde, hvis de ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 5, som vedrører krav om rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende priser.

Endvidere foreslås det også, at operatører af brinttankstandere, der ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1-3, vil skulle kunne straffes med bøde. Bestemmelserne i artikel 7 vedrører brintoptankningsinfrastruktur, herunder betaling- og prisforhold.

Endelig foreslås det, at udbydere af mobilitetstjenester til brinttankstationer, der ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 4, 2. og 3. pkt., ligeledes vil skulle kunne straffes med bøde. Artikel 7, stk. 4, vedrører prisforhold.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 13.

4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Lovforslaget vurderes ikke at have væsentlige og relevante konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål for bæredygtig udvikling. Dette beror på, at lovforslaget i hovedsagen vil indebære, at krav, som knytter sig til

bl.a. ladeinfrastruktur, foreslås at udgå af AFI-loven som følge af AFI-forordningen.

Lovforslagets foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, herunder de foreslåede ændringer af lovens bestemmelser om tilsyn, understøtter ikke i sig selv FN's verdensmål. Det vurderes imidlertid, at regler, som udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser om f.eks. tilsyn indirekte vil understøtte efterlevelsen af AFI-forordningens krav til den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur. Det vurderes, at lovforslaget på denne baggrund vil kunne skabe rammer for at understøtte delmål 9.1 om at fremme udviklingen af en pålidelig, bæredygtig og robust drivmiddelinfrastruktur af høj kvalitet. Det vurderes endvidere, at lovforslaget på tilsvarende vis vil kunne understøtte delmål 13.1 om styrkelse af modstandskraft og tilpasningsevne til klimarelaterede risici.

5. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter

Det vurderes, at lovforslaget ikke har direkte regionale konsekvenser, herunder heller ikke for landdistrikter.

6. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil indebære ændringer i flere af de gældende bemyndigelsesbestemmelser i AFI-loven ligesom, at der med lovforslaget også foreslås nye bemyndigelsesbestemmelser. De foreslåede bemyndigelsesbestemmelser vil ikke i sig selv indebære økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Ved udstedelse af bekendtgørelser i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser vil økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige blive vurderet.

6.1. Principper for digitaliseringsklar lovgivning

Lovforslaget vurderes at overholde principperne for digitaliseringsklar lovgivning.

Transportministeriet finder, at særligt princip 4-6 bør fremhæves.

Princip nr. 4 vedrører sammenhæng på tværs i relation til ensartede begreber og genbrug af data. Lovforslaget vurderes at understøtte dette princip, idet det bl.a. foreslås at definere begreber i AFI-loven på samme måde som i

AFI-forordningen. Endvidere vil data, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere vil skulle stille til rådighed efter AFI-forordningen blive anvendt i tilsynsøjemed.

Ved udmøntning af lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vurderes det, at særligt princip 5 om tryk og sikker datahåndtering og princip 6 om anvendelse af offentlig infrastruktur vil være relevant.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet, som ikke overstiger bagatelgrænsen på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

OBR bemærker, at lovforslaget giver hjemmel til udstedelse af bekendtgørelser, som muligvis kan medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, jf. lovforslagets § 1, nr. 10 og 11, om henholdsvis ændring af AFI-lovens § 12 og indsættelse af en ny § 12 a.

Videre bemærker OBR, at lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vurderes at kunne medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, men det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at kvantificere disse. Der vil blive foretaget en vurdering af de administrative konsekvenser, i forbindelse med prøvhøringen af eventuelle bekendtgørelsesudkast som følger af de ovennævnte bemyndigelser.

Det forventes, at forslaget om ophævelse af reglerne i AFI-lovens kapitel 4 om bl.a. prisvisning kan medføre mindre byrdelettelser for operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, da de ikke længere vil være forpligtet til bl.a. at sikre løbende visning af samlede købspriser i digitale displays på ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW.

Transportministeriet har vurderet, at iværksætter- og innovationstjekket ikke er relevant for lovforslaget under henvisning til, at lovforslaget ikke påvirker virksomheders og iværksætteres muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier og innovation. OBR har ikke haft bemærkninger til denne vurdering.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslagets bestemmelser vurderes ikke at indebære administrative konsekvenser for borgerne.

9. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke i sig selv at indebære klimamæssige konsekvenser. Dette er under henvisning til, at formålet med lovforslaget er at tilpasse AFI-loven, således at loven ikke regulerer forhold, der er reguleret i AFI-forordningen.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser indebærer ikke i sig selv klimamæssige konsekvenser. Regler, som udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, vurderes dog i mindre omfang at kunne understøtte positive klimamæssige konsekvenser, da en øget anvendelse af alternative drivmidler forventes at ville bidrage til en udvikling, hvor flere forbrugere vil anvende alternative drivmidler.

10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslagets bestemmelser indebærer ikke i sig selv miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vurderes heller ikke i sig selv at indebære miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

Regler, som udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, vil dog i mindre omfang kunne forventes at understøtte positive miljømæssige konsekvenser, da en øget anvendelse af alternative drivmidler eksempelvis vil reducere miljøskadelige luftpartikler.

Lovforslaget forventes ikke at have naturmæssige konsekvenser.

11. Forholdet til EU-retten

Som nævnt i pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er formålet med lovforslaget at bringe dansk lovgivning i overensstemmelse med EU-retten i forlængelse af vedtagelsen af AFI-loven, som finder anvendelse fra den 13. april 2024. Som følge af AFI-forordningens vedtagelse vil AFI-loven ikke skulle indeholde bestemmelser, som gennemfører direktiv 2014/94/EU, da direktivet ophæves med forordningen. Med lovforslaget foreslås en række bestemmelser i AFI-loven derfor ophævet eller ændret således, at AFI-loven fremadrettet ikke vil regulere forhold, der er omfattet af

UDKAST

forordningen, som f.eks. krav til betalingsinstrumenter og mulighed for opladning på ad hoc-basis.

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 8. december 2023 til den 5. januar 2024 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

...

13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		Lovforslaget vurderes at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.

UDKAST

Klimamæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	<p>Formålet med lovforslaget er at bringe dansk lovgivning i overensstemmelse med EU-retten i forlængelse af vedtagelsen af AFI-forordningen. Som følge af AFI-forordningens vedtagelse vil AFI-loven ikke skulle indeholde bestemmelser, som gennemfører direktiv 2014/94/EU, da direktivet ophæves med forordningen. Med lovforslaget foreslået en række bestemmelser i AFI-loven derfor ophævet eller ændret således, at AFI-loven fremadrettet ikke vil regulere forhold, der er omfattet af forordningen for.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej x

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af fodnote 1 til lovens titel, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, EU-Tidende 2014, nr. L 307, side 1.

Af fodnote 2 til lovens titel fremgår det, at loven indeholder bestemmelser, der som udkast har været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/153/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation) (herefter informationsproceduredirektivet).

Af artikel 25, stk. 1, i AFI-forordningen følger det, at bl.a. direktiv 2014/94/EU ophæves med virkning fra den 13. april 2024.

Det forhold, at AFI-forordningen ophæver AFI-direktivet, betyder, at AFI-loven ikke vil skulle indeholde bestemmelser, som gennemfører direktivet. Det betyder videre, at AFI-lovens titel ikke vil skulle indeholde en note med henvisning til EU-Tidende om bestemmelser, der gennemføres ved loven. Endvidere vil AFI-lovens titel ikke skulle indeholde en note om den tidligere gennemførte notificering efter informationsproceduredirektivet.

Forordninger gælder ifølge TEUF artikel 288 umiddelbart i medlemsstaterne og må som udgangspunkt ikke gennemføres i national ret. I de tilfælde, hvor det er nødvendigt, kan dele af en forordning imidlertid gengives i loven.

Med dette lovforslag foreslås det som nævnt i bl.a. pkt. 1. i lovforslagets almindelige bemærkninger at fastsætte supplerende regler til AFI-forordningen i AFI-loven. Dette medfører ifølge Transportministeriet et behov for at give visse af forordningens bestemmelser med definitioner af centrale begreber. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, hvori det er beskrevet, hvilke begreber fra AFI-forordningen, som foreslås anvendt i AFI-loven.

UDKAST

Det foreslås at ophæve *fodnote 1* og *2* til lovens titel og i stedet indsætte en ny fodnote til lovens titel.

Med lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås det, at det af den nye fodnote til AFI-lovens titel vil skulle fremgå, at der i AFI-loven er medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1. Af fodnoten foreslås det videre at skulle fremgå, at ifølge TEUF artikel 288 gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat, og at gengivelsen af disse bestemmelser i loven således udelukkende er begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

Til nr. 2

AFI-loven finder anvendelse for ladepunkter til elektriske køretøjer, tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og fartøjer og faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer, jf. loven § 1, stk. 1. Endvidere finder AFI-loven anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer, jf. lovens § 1, stk. 2.

Den gældende AFI-lov udgør grundlaget for implementering af dele af AFI-direktivet og gennemførelse af andre retsakter, som følger deraf.

Den gældende AFI-lov indeholder ikke bestemmelser om, at loven finder anvendelse i forhold til AFI-forordningen. Som anført i pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger foreslås det, at AFI-loven kommer til at indeholde bestemmelser, som supplerer AFI-forordningen. Videre foreslås det, at lovens anvendelsesområde tilpasses i forhold til den foreslåede begrebsanvendelse.

Det foreslås, at AFI-lovens § 1 affattes således, at loven finder anvendelse på ladepunkter til elektriske køretøjer, tankstationer til køretøjer og fartøjer og strømforsyning fra land til fartøjer.

Endvidere foreslås, at loven supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (AFI-forordningen) og dertilhørende delegerede retsakter.

Endelig foreslås det, at lovens § 12, stk. 3, der bliver § 12, stk. 2, finder anvendelse for bilimportører.

UDKAST

Forslaget om, at AFI-loven finder anvendelse i forhold til elektriske køretøjer er en videreførelse.

Endvidere er øvrige foreslåede ændringer i forhold til AFI-lovens § 1, stk. 1, udtryk for tilpasninger i forhold til AFI-forordningen.

AFI-forordningen foreslås suppleret med et mindre antal bestemmelser, som foreslås at indgå i AFI-loven. Som følge heraf foreslås det, at AFI-lovens anvendelsesområde udvides, således at det kommer til at følge af loven, at den indeholder bestemmelser, som supplerer AFI-forordningen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1.5. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 2

I AFI-lovens § 2 defineres lovens tekniske begreber. Af bemærkningerne til lovens § 2, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 43, følger det, at ud af bestemmelsens 15 definitioner, tager ni af definitionerne udgangspunkt i AFI-direktivet med henblik på at sikre korrekt implementering af direktivet. Herudover er seks begreber, som ikke følger af AFI-direktivet (offentlig ordregiver, opladningstjeneste, operatør af lade-punkt, udbyder af opladningstjenester, digital platform for handel med opladningstjenester og opladning på ad hoc-basis) defineret i § 2, da begreberne anvendes i AFI-loven.

Med lovforslaget foreslås det, at der i AFI-loven indsættes bestemmelser, som supplerer AFI-forordningen. Det foreslås derfor, at AFI-loven anvender de samme definitioner, som anvendes i AFI-forordningen.

I AFI-forordningens artikel 2 defineres 72 begreber. Størstedelen af de begreber, som defineres i den gældende AFI-lov, indgår i AFI-forordningens definitionsbestemmelse. Definitionerne af begreberne er dog ikke ens.

For at understøtte en enkel og klar begrebsanvendelse i AFI-loven foreslås det, at AFI-lovens begreber defineres på samme måde som i AFI-forordningen. Det foreslås dog også at videreføre et begreb, som ikke defineres i AFI-forordningen.

Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 2 nyaffattes.

(Til § 2, nr. 1)

UDKAST

Alternative drivmidler er i AFI-lovens § 2, nr. 1, defineret som brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvis erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder elektricitet, brint, bio-brændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, herunder biometan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)), og flydende gas (LPG).

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 1, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 43, at definitionen af alternative drivmidler svarer til definitionen heraf i AFI-direktivets artikel 2, nr. 1, idet AFI-direktivet dog anvender betegnelsen alternative brændstoffer i den danske sprogversion. Betegnelsen alternative drivmidler er dog anvendt i AFI-loven, idet denne betegnelse vurderedes at være en mere retvisende samlebetegnelse for de brændstoffer og energikilder, der i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport og bidrager til dekarbonisering i transportsektoren, da elektricitet eksempelvis ikke forbrændes som et konventionelt fossilt brændstof i en forbrændingsmotor, men i stedet omdannes til energi via elektromagnetisk kraft.

I AFI-lovens § 2, nr. 1, anvendes betegnelsen alternative drivmidler således i stedet for alternative brændstoffer, mens selve definitionen i § 2, nr. 1, fortsat svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 1.

Det foreslås, at definitionen af alternative drivmidler i *nr. 1*, affattes således, at der ved alternative drivmidler forstås brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i den energi, der anvendes til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder:

- a) Alternative drivmidler til nulemissionskøretøjer, -tog, -fartøjer eller -luftfartøjer i form af
 - i) elektricitet,
 - ii) brint og
 - iii) ammoniak.
- b) Vedvarende brændstoffer i form af
 - i) biomassebrændsel, herunder biogas, og biobrændstoffer som defineret i henholdsvis artikel 2, nr. 27, 28 og 33, i direktiv (EU) 2018/2001 og
 - ii) syntetiske og paraffinske brændstoffer, herunder ammoniak, fremstillet af vedvarende energi.

UDKAST

- c) Ikkevedvarende alternative drivmidler og fossile overgangsbrændstoffer i form af
 - i) naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG))
 - ii) flydende gas (LPG) og
 - iii) syntetiske og paraffinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi.

Den foreslåede definition af alternative drivmidler svarer til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 4, idet der dog er foretaget mindre tilpasninger af sproglig karakter.

Den foreslåede definition indeholder ligesom den gældende definition en opregning af de brændstoffer eller energikilder, der anses for at udgøre alternative drivmidler. Typerne af alternative drivmidler er i den foreslåede definition kategoriseret i modsætning til den gældende definition.

I den foreslåede definition er de alternative drivmidler inddelt i tre kategorier.

(Til § 2, nr. 2)

Det foreslås i nr. 2, at flydende metan defineres som LNG, flydende biogas eller syntetisk flydende metan, herunder blandinger af disse brændstoffer.

Den foreslåede definition er ny og skal ses i sammenhæng med den foreslåede definition af alternative drivmidler i lovens § 2, nr. 1, hvori begrebet indgår.

Den foreslåede definition af flydende metan svarer til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 34.

(Til § 2, nr. 3)

Elektrisk køretøj er i AFI-lovens § 2, nr. 2, defineret som et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt.

UDKAST

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 2, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 44, at definitionen af elektrisk køretøj svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 2.

Endvidere følger det af bemærkningerne til § 2, nr. 3, at et typisk elektrisk køretøj vil være en almindelig elbil (BEV).

Det foreslås, at definitionen af elektrisk køretøj i *nr. 3* affattes således, at der ved elektrisk køretøj forstås et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt.

Den foreslåede definition af elektrisk køretøj svarer til definitionen af samme begreb i AFI-forordningens artikel 2, nr. 22.

Den foreslåede definition svarer med en mindre justering til den gældende definition. Med den foreslåede definition foreslås det at anvende »oplades« i stedet for »genoplades«.

Det er som nævnt ovenfor i bemærkningerne til den gældende § 2, nr. 2, anført, at et typisk elektrisk køretøj vil være en almindelig elbil (BEV). Et elektrisk køretøj kan dog også omfatte tunge køretøjer som f.eks. lastbiler.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte lette såvel som tunge køretøjer. Disse begreber er defineret i AFI-forordningen, men foreslås ikke defineret i AFI-loven, da begreberne ikke anvendes i loven.

Den foreslåede definition af elektrisk køretøj er således i al væsentlighed en videreførelse af den gældende definition af begrebet.

(Til § 2, nr. 4)

Ladepunkt er i AFI-lovens § 2, nr. 3, defineret som en grænseflade, der er i stand til at oplade et elektrisk køretøj ad gangen.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 3, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 44, at definitionen af ladepunkt svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 3, med de ændringer, at betegnelsen ladepunkt er anvendt i stedet for ladestander, samt at det ikke fremgår af definition i AFI-loven, at et ladepunkt kan udskifte batteriet til et elektrisk køretøj.

UDKAST

Endvidere følger det af bemærkningerne til den gældende bestemmelse, at grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan bestå af flere stik-kontakter eller køretøjskoblere, så længe en af dem opfylder de tekniske specifikationer i AFI-direktivet, således at multistandardopladning muliggøres, jf. herved AFI-direktivets præambelbetragtning 33. Grænsefladen kan enten være fast eller mobil.

Desuden følger det af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, stk. 3, at et ladepunkt ligesom den gældende AFI-lovs definition af en ladestander ikke vil betegne det samlede fysiske anlæg, men derimod alene den grænseflade, der gør det muligt at overføre elektricitet til et enkelt elektrisk køretøj ad gangen. Det samlede fysiske anlæg, som vil kunne bestå af et eller flere ladepunkter, vil kunne betegnes som en ladestation.

Endvidere følger det af bemærkningerne, at begrebet ladepunkter efter denne lov omfatter både normale ladepunkter og højeffektladepunkter. Begreberne er defineret i lovens § 2, nr. 4 og 5. Videre følger det, at definitionen omfatter både offentligt tilgængelige og ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter. Afgrænsningen af, hvornår et ladepunkt betragtes som offentligt tilgængeligt, foretages efter definitionen i § 2, nr. 9. I AFI-direktivets artikel 4, stk. 4, fastlægges, at normale ladestander samt højeffekt-ladestander til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, der er opstillet eller fornyet den 18. november 2017 eller derefter, skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i direktivets bilag II, og de specifikke sikkerhedskrav, der gælder på nationalt plan.

Det foreslås, at definitionen af ladepunkt i *nr. 4*, affattes således, at der ved ladepunkt forstås en fast eller mobil grænseflade, med eller uden tilslutning til elnettet, til overførsel af elektricitet til et elektrisk køretøj, som selv om den kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper, kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen, og som udelukker anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer.

Den foreslåede definition af ladepunkt svarer til AFI-forordningens definition i artikel 2, nr. 48.

I forhold til den gældende definition af ladepunkt foreslås det at indgå som en del af definitionen, at grænsefladen kan være såvel fast som mobil.

UDKAST

Den foreslåede definition indebærer endvidere, at det vil komme til at fremgå af selve bestemmelsen, at et ladepunkt kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper. Et centralt element i definitionen vil dog fortsat være, at et ladepunkt kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen.

Et nyt element i definitionen vil være, at et ladepunkt ikke vil omfatte anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer. En lignende modifikation indgår i definitionen af normalt ladepunkt i AFI-lovens § 2, nr. 4, hvoraf det følger, at der ved normalt ladepunkt forstås et ladepunkt, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på højst 22 kW, bortset fra anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, som installeres i private hjem, eller hvis primære formål ikke er at genoplade elektriske køretøjer.

Den foreslåede definition af ladepunkt foreslås at skulle omfatte såvel offentligt tilgængelige som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter. Begrebet offentligt tilgængeligt ladepunkt er nærmere omtalt i bemærkningerne til forslaget til AFI-lovens nye definition af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler, jf. nedenfor.

(Til § 2, nr. 5)

En tankstation er i AFI-lovens § 2, nr. 7, defineret som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof med undtagelse af LNG kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. Definitionen omfatter således ikke optankningsfaciliteter til LNG (flydende naturgas). Begrebet LNG-tankstation er selvstændigt defineret i AFI-lovens § 2, nr. 8.

Definitionen på en tankstation svarer ifølge bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 45, til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8.

Det foreslås, at definitionen af tankstation i *nr. 7* affattes således, at der ved begrebet forstås et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstandere.

Til (§ 2, nr. 6)

AFI-lovens § 2, nr. 9, indeholder en definition af offentligt tilgængeligt ladepunkt eller tankstation. Ved begrebet forstås ladepunkt eller tankstation

UDKAST

til forsyning med et alternativt drivmiddel, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 9, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 46, følger det, at definitionen svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, med den ændring, at det ikke fremgår af definitionen i § 2, nr. 9, at den ikkediskriminerende adgang er i hele Unionen.

Det følger endvidere af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 9, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 45 og 46, at en offentligt tilgængelig tankstation som nævnt i § 2, nr. 9, både kan omfatte en tankstation efter § 2, nr. 7, og en LNG-tankstation efter § 2, nr. 8.

Videre følger det af bemærkningerne til § 2, nr. 9, at i overensstemmelse med præambelbetragtning 26 i AFI-direktivet kan et offentligt tilgængeligt ladepunkt eller tankstation f.eks. omfatte privatejede ladepunkter eller tankstationer eller anordninger, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladepunkter eller tankstationer, der som led i delebilsordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladepunkter eller tankstationer i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige. Ladepunkter eller tankstationer, der giver private brugere mulighed for fysisk adgang ved hjælp af en godkendelse eller et abonnement, er også at betragte som offentligt tilgængelige i medfør af denne lov.

Endelig følger det også af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 9, at der ved ikkediskriminerende adgang forstås adgang til et ladepunkt eller tankstation, hvor anvendelsen ikke er begrænset til f.eks. en specifik producers køretøj. Ikkediskriminerende adgang kan dog omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

AFI-forordningen indeholder i artikel 2, nr. 45, en definition af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler. Ved begrebet forstås infrastruktur for alternative drivmidler, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative drivmidler er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative drivmidler.

UDKAST

Af præambelbetragtning 11 i AFI-forordningen følger det, at offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere f.eks. omfatter privatejede, offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere, der er placeret på offentlige eller private ejendomme, såsom offentlige parkeringsanlæg eller supermarkeders parkeringsanlæg. Videre følger det, at et ladepunkt eller en tankstander på privat ejendom, der er tilgængelig for offentligheden, også bør betragtes som offentligt tilgængelig i tilfælde, hvor adgangen er begrænset til en bestemt generel gruppe af brugere, f.eks. kunder. Ydermere følger det, at ladepunkter eller tankstandere til delebilordninger kun bør betragtes som offentligt tilgængelige, hvis de udtrykkeligt giver tredjepartsbrugere adgang. Endelig følger det, at ladepunkter eller tankstandere på privat ejendom, hvortil adgangen er begrænset til en afgrænset og bestemt gruppe af personer, såsom parkeringspladser ved en kontorbygning, som kun ansatte eller autoriserede personer har adgang til, ikke bør betragtes som offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere.

Definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 45, opregner ikke bestemte former for infrastruktur, men benytter formuleringen infrastruktur for alternative drivmidler. Det vurderes, at definitionen omfatter bl.a. ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler. Bestemmelsen i artikel 2, nr. 45, vurderes således at skulle ses i sammenhæng med bl.a. definitionen af ladepunkt i AFI-forordningens artikel 2, nr. 48, og definitionen i artikel 2, nr. 45, af alternative drivmidler. Definitionen i artikel 2, nr. 45, anses derfor for begrebsmæssigt at omfatte bl.a. offentligt tilgængelige ladepunkter og offentligt tilgængelige tankstandere, hvilket understøttes af præambelbetragtning 11.

Det foreslås, at offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler i *nr. 7* defineres som infrastruktur for alternative drivmidler, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative drivmidler er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative drivmidler.

Den foreslåede definition svarer således til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 45.

Definitionen i forslaget til AFI-lovens § 2, nr. 8, vil skulle ses i sammenhæng med definitionen af alternative drivmidler i forslaget til lovens § 2,

UDKAST

nr. 4, ligesom, at AFI-forordningens artikel 2, nr. 45, vurderes at skulle ses i sammenhæng med forordningens definition af alternative drivmidler i artikel 2, nr. 48.

Forslaget vurderes umiddelbart at medføre en udvidelse af f.eks., hvilke ladepunkter der vil blive betragtet som offentligt tilgængelige. Forslaget vil således få betydning i forhold til bl.a. AFI-lovens § 3, hvori begrebet indgår.

Af AFI-lovens § 3, stk. 1, følger det, at aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal indgås på markedsvilkår.

Den foreslåede definition ændrer dog ikke på, at offentlige ordregivere, som det har været tilfældet efter gældende ret, skulle tage stilling til, om en aftale skal omfatte etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter eller ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere eller gæster.

(Til § 2, nr. 7)

Offentlig ordregiver er i AFI-lovens § 2, nr. 10, defineret som ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver.

Offentlig ordregiver defineres i udbudsloven, jf. lovbekendtgørelsen nr. 10 af 6. januar 2023, som statslige, regionale og kommunale myndigheder, offentligretlige organer og sammenslutninger af en eller flere af disse myndigheder eller et eller flere af disse offentligretlige organer. Offentligretlige organer er defineret i udbudslovens § 24, nr. 27.

Begrebet offentlig ordregiver er ikke defineret i AFI-forordningen.

Begrebet offentligt ordregiver anvendes i AFI-lovens § 3, hvoraf det følger, at bl.a. aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter skal indgås på markedsvilkår.

UDKAST

Det foreslås, at offentlig ordregiver i *nr. 9* defineres som en ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver. Der er dermed tale om en videreførelse af definitionen i AFI-lovens § 2, nr. 10.

(Til 2, nr. 8)

Opladningstjeneste er defineret i AFI-lovens § 2, nr. 11, som tjeneste i form af opladning af elektriske køretøjer ved et ladepunkt. Af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 46, følger det, at levering af opladningstjenester dermed vil omfatte levering af strøm til elektriske køretøjer via et ladepunkt.

Begrebet er ikke defineret i AFI-direktivet.

Opladningstjeneste er defineret i AFI-forordningens artikel 2, nr. 53. Ved begrebet forstås salg eller levering af elektricitet, herunder relaterede tjenester, gennem et offentligt tilgængeligt ladepunkt.

Det foreslås, at AFI-forordningens definition anvendes i AFI-loven, idet begrebet indgår i definitionen af operatør af ladepunkt, jf. forslaget til AFI-lovens § 2, nr. 9.

Det foreslås derfor, at definitionen af opladningstjeneste i nr. 8, affattes således, at der ved begrebet forstås salg eller levering af elektricitet, herunder relaterede tjenester, gennem et offentligt tilgængeligt ladepunkt.

(Til 2, nr. 9)

Operatør af ladepunkt er defineret i AFI-lovens § 2, nr. 12, som en fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for forvaltningen eller driften af et ladepunkt, som leverer en opladningstjeneste til brugere, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 12, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 46, følger det, at der ved udarbejdelsen af definitionen delvis er taget udgangspunkt i artikel 2, nr. 33, i Kommissionens forslag COM (2021) 559 af 14. juli 2021 til AFI-forordningen, hvor en operatør af ladestander defineres som den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en ladestander, som leverer en ladetjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.

Operatør af ladepunkt er ikke defineret i AFI-direktivet.

Henset til, at definitionen i AFI-loven beror på den definition, som indgik i forslaget til AFI-forordningen, og begrebet har en central betydning i AFI-loven, foreslås det at anvende AFI-forordningens definition af begrebet i AFI-loven.

Det foreslås derfor, at operatør af et ladepunkt i *nr. 9* defineres som den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af et ladepunkt, og som leverer en opladningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.

(Til nr. 10)

Operatør af tankstander er ikke defineret i AFI-loven. Det foreslås, at begrebet defineres i *nr. 10* som den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en tankstander, og som leverer en optankningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 40.

(Til nr. 11)

Udbyder af mobilitetstjenester er ikke defineret i AFI-loven. Det foreslås, at begrebet defineres i loven som en juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladnings- og optankningstjenester.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 36.

(Til nr. 12)

Slutbruger er ikke defineret i AFI-loven. Det foreslås, at begrebet defineres som en fysisk eller juridisk person, der køber alternativt drivmiddel til direkte brug i et køretøj.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 24.

(Til nr. 13)

Strøm fra land til fartøjer er defineret i AFI-loven § 2, nr. 6. Af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 45, følger det, at lovens definition svarer til AFI-direktivets definition i artikel 2, nr. 6.

Det foreslås, at begrebet strømforsyning fra land defineres som strømfor- syning fra land gennem en fast eller mobil standardgrænseflade til søgå- ende skibe eller fartøjer til transport af indre vandveje, der ligger fortøjet ved kajen.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-forordningens arti- kel 2, nr. 64.

Til nr. 4

Overskriften til AFI-lovens kapitel 2 er sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren.

Det foreslås, at »offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren« i *overskriften* til kapitel 2 ændres til »ladepunkter«. Overskriften til lovens kapitel 2 vil herefter blive sik- ring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af lade- punkter.

Under folketingsbehandlingen af forslaget til AFI-loven, jf. Folketingsti- dende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 1, blev det foreslået, at kravet i AFI-lovens § 3, stk. 1, om sikring af markedsvilkår ved etablering af ladepunkter også skulle gælde for aftaler om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer, der tilhører den offentlige ordregivers medarbejdere eller gæster. Med ændringsforslaget blev det sikret, at i det omfang offentlige ordregivere ønsker, at der skal etableres ladepunkter, som ordregiverens medarbejdere og gæster kan be- nytte til opladning af deres private køretøjer, skal dette ske ved en aftale, som indgås på markedsvilkår, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, be- tænkning over L 112, side 2 og 3.

Det blev imidlertid ikke samtidig foreslået at tilpasse overskriften i AFI-lovens kapitel 2 således, at det fremgår, at kapitlet også omfatter ladepunkter, der ikke er offentligt tilgængelige. I den nugældende overskrift er det derfor ikke afspejlet, at AFI-lovens § 3 ikke blot omhandler offentligt tilgængelige ladepunkter, men også ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter, for så vidt angår ladepunkter, som er til brug for opladning af private køretøjer tilhørende den offentlige ordregivers medarbejdere og gæster, jf. lovens § 3, stk. 1.

Det foreslås derfor at anvende begrebet ladepunkter i overskriften til lovens kapitel 2, der omfatter såvel offentligt tilgængelige ladepunkter som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Den foreslåede ændring af overskriften til AFI-lovens kapitel 2 skal også ses i lyset af de foreslåede ændringer af AFI-lovens § 3, stk. 3 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 6.

De foreslåede ændringer af AFI-lovens § 3, stk. 3 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 5 og 6, vil betyde, at lovens § 3 ikke vil indeholde bestemmelser, der omhandler sikring af rimelige og ikke-diskriminerede priser. Det foreslås derfor, at overskriften også kommer til at afspejle dette ved, at denne del af overskriften udgår.

For nærmere om de foreslåede ændringer af AFI-lovens § 3, stk. 3 og 4, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5 og 6.

Til nr. 5

Det fremgår af AFI-lovens § 3, stk. 3, at ved indgåelse af aftale efter lovens § 3, stk. 1, skal offentlige ordregivere sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Af § 3, stk. 1, følger det, at aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal indgås på markedsvilkår.

Der henvises til pkt. 3.3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger for en nærmere beskrivelse af gældende ret i forhold til AFI-lovens § 3, stk. 3.

UDKAST

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 3, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. I præambelbetragtning 33 er det anført om priserne, som opkræves af operatørerne, at de bør være rimelige og ikke overstige omkostningerne plus en rimelig fortjeneste.

AFI-forordningen regulerer således ligesom AFI-loven, at de priser, som operatører af ladepunkter opkræver for brug af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige og ikkediskriminerende. Af AFI-loven følger det dog også, at de priser, som operatører opkræver for brug af ladepunkter til opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster, skal være rimelige og ikkediskriminerende.

Det foreslås, at AFI-lovens § 3, *stk. 3*, ophæves. Lovens § 3, *stk. 4*, vil herefter blive § 3, *stk. 3*.

Formålet med forslaget er i forhold til de offentligt tilgængelige ladepunkter at sikre, at AFI-loven ikke regulerer forhold, der er reguleret i AFI-forordningen og dermed at bringe dansk ret i overensstemmelse med AFI-forordningen fra det tidspunkt, hvor AFI-forordningen finder anvendelse.

Efter AFI-forordningen er det operatøren af de offentligt tilgængelige ladepunkter, der er forpligtet til at sikre, at de priser, som opkræves af brugere er rimelige og ikkediskriminerende. Det er Transportministeriets forståelse af AFI-forordningen, at AFI-forordningens artikel 5, *stk. 3*, også vil gælde i de tilfælde, hvor en offentlig ordregiver indgår aftale med en operatør af ladepunkter om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter.

Forslaget om ophævelse af AFI-lovens § 3, *stk. 3*, vil dog også betyde, at kravet om, at de priser, som operatører af ladepunkter opkræver for brug af ladepunkter til opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster, skal være rimelige og ikkediskriminerende, ikke vil være reguleret i AFI-loven. Som nævnt i pkt. 3.3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger er der tale om et nationalt indført krav. Som videre anført i det nævnte punkt i lovforslagets almindelige bemærkninger vurderes det ikke, at der er behov for at opretholde kravet i loven, da den offentlige ordregiver vil kunne sikre rimelige og ikkediskriminerende priser ved indgåelsen af aftale med operatøren af ladepunkter.

UDKAST

AFI-loven indeholder i § 3, stk. 4, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om indgåelse af aftaler efter lovens § 3, stk. 1, herunder om annoncering, udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.

Bemyndigelsesbestemmelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1073 af 28. juni 2022 om ordregiveres indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter. I bekendtgørelsens § 3 er der fastsat regler om aftalevilkår. Af bestemmelsen følger det, at offentlige ordregivere, som indgår aftale om retten til at virke som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter efter AFI-loven, skal sikre, at aftaler med operatørerne indeholder aftalevilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, medmindre bl.a. særlige forhold taler herfor.

Der er i medfør af AFI-lovens § 3, stk. 4, ikke fastsat regler om standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser i forhold til aftaler om etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende offentlige ordregiveres medarbejdere og gæster.

Med lovforslagets § 1, nr. 5, foreslås det af ophæve AFI-lovens § 3, stk. 3, om, at den offentlige ordregiver ved indgåelse af aftaler efter lovens § 3, stk. 1, skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Som følge heraf foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 6, i AFI-lovens § 3, *stk. 4*, at ændre »udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3«: »til udbud og standardvilkår for aftaler«. Forslaget vil betyde, at bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 3, stk. 4, ændres således, at transportministeren ikke kan fastsætte regler om standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.

Aftaler mellem offentlige ordregivere og operatører af ladepunkter om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter vil skulle ske inden for rammerne af AFI-forordningen.

Den foreslåede ændring af bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 3, stk. 4, vurderes ikke at være til hinder for, at en aftale mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster kan indeholde bestemmelser, som vil sikre rimelige og ikkediskriminerende priser.

Til nr. 7

Overskriften til AFI-lovens kapitel 3 er kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør.

Det foreslås, at »offentligt tilgængelige ladepunkter« udgår af *overskriften* til kapitel 3. Overskriften til lovens kapitel 3 vil herefter blive kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af ladepunkter og om ret til at virke som operatør.

Under folketingsbehandlingen af forslaget til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 1 og 2, blev det foreslået at nyaffatte forslaget til § 4 og ændre forslaget til § 5, således, at bestemmelserne også vil omhandle etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer, der tilhører den offentlige ordregivers medarbejdere eller gæster.

Det blev imidlertid ikke samtidig foreslået at tilpasse overskriften i AFI-lovens kapitel 3 således, at det fremgår, at kapitlet også omfatter ladepunkter, der ikke er offentligt tilgængelige. I den nugældende overskrift er det derfor ikke afspejlet, at bestemmelserne i lovens kapitel 3 ikke blot omhandler offentligt tilgængelige ladepunkter, men også ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter, for så vidt angår ladepunkter, som er til brug for opladning af private køretøjer tilhørende den offentlige ordregivers medarbejdere og gæster.

Det foreslås derfor at anvende begrebet ladepunkter i overskriften til AFI-lovens kapitel 3, der vil kunne omfatte såvel offentligt tilgængelige ladepunkter som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Til nr. 8

Overskriften til AFI-lovens kapitel 4 er betalingsløsninger og krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer. Kapitel 4 indeholder §§ 7-10.

(Til §§ 7-9)

AFI-lovens §§ 7-9, indeholder regler om krav til betalingsløsninger.

UDKAST

Hovedreglen i forhold til krav til betalingsinstrument findes AFI-lovens § 7, stk. 1, hvoraf det fremgår, at operatører af ladepunkter for opladning ved offentligt tilgængelige ladepunkter, som er beliggende på et offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalings-tjenester, herunder mindst via betalingskortlæsere med eller uden kontakt-løs funktion.

Af AFI-lovens § 7, stk. 2, følger det, at § 7, stk. 1, ikke finder anvendelse for ladepunkter med en effekt på under 50 kW, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Vælger operatører af ladepunkter at gøre brug af undtagelsen efter AFI-lovens § 7, stk. 2, skal de efter § 7, stk. 3, indgå aftale om udbud af opladningstjenester (dvs. roaming) med enten en udbyder af opladningstjenester efter lovens § 8 eller en udbyder af en digital platform for handel med opladningstjeneste efter lovens § 9.

Som anført i pkt. 3.4.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger udspringer regler i AFI-lovens § 7, stk. 1-3, af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«.

AFI-loven indeholder i §§ 8 og 9 krav til de aftaler om udbud af opladningstjenester, som operatørerne skal indgå, hvis der gøres brug af undtagelsesbestemmelsen i § 7, stk. 2. Operatører af ladepunkters adgang til at levere roaming følger af AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt.

Det fremgår af § 8, stk. 1, at en operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt, som gør brug af undtagelsesbestemmelsen i § 7, stk. 2, og som vælger at indgå aftale efter § 7, stk. 1, nr. 3, skal indgå aftale på sædvanlige aftalevilkår om udbud af opladningstjenester med udbydere af opladningstjenester, som er anført på den liste, som er nævnt i § 8, stk. 2, såfremt udbydere anmoder herom.

AFI-lovens § 8, stk. 2, indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om, at ministeren kan fastsætte en liste over udbydere af opladningstjenester, om offentliggørelse af listen og om kriterier for at blive opført på listen, herunder om efterlevelse af vandelskrav.

UDKAST

Transportministeren har efter bemyndigelsesbestemmelsen udstedt bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler. Bekendtgørelsens kapitel 4 indeholder nærmere regler om udbydere af opladningstjenester. Udbydere af opladningstjenester, der er opført på Færdselsstyrelsens liste over sådanne udbydere, vil efter anmodning have ret til at udbyde roaming fra de lade punkter, der er omfattet af § 8, stk. 1.

Endelig indeholder AFI-lovens § 8, stk. 3, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om brug af standarder til brug for udveksling af oplysninger, som skal anvendes mellem operatører af lade punkter og udbydere af opladningstjenester.

Efter bemyndigelsesbestemmelsen er der i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 fastsat regler om, at en operatør af et offentligt tilgængeligt lade punkt omfattet af AFI-lovens § 8 som minimum skal kunne anvende kommunikationsprotokollen OCPI til brug for udveksling af oplysninger mellem operatører af lade punkter og udbydere af opladningstjenester.

Det fremgår af AFI-lovens § 9, stk. 1, at en operatør af et offentligt tilgængeligt lade punkt, som gør brug af undtagelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 7, stk. 2, og som vælger at indgå aftale efter § 7, stk. 3, nr. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med mindst én udbyder af en digital platform for handel med opladningstjenester, som er anført på den liste, som er nævnt i § 9, stk. 2.

Endvidere indeholder § 9, stk. 2, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om, at ministeren kan fastsætte en liste over digitale platforme for handel med opladningstjenester, om offentliggørelse af listen og om kriterier for at blive opført på listen, herunder om platformens rækkevidde.

I medfør af bemyndigelsesbestemmelsen er der i kapitel 5 i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 fastsat regler om udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 2. pkt., at på offentligt tilgængelige lade punkter, der etableres fra den 13. april 2024, skal opladning på ad hoc-basis være mulig ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen. Efter bestemmelsen skal operatører af lade punkter ved disse standere acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst betalingskortlæsere, enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum

UDKAST

er i stand til læse betalingskort eller for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW: enheder, der anvender en internetforbindelse og giver mulighed for sikre betalingstransaktioner, såsom dem, der genererer en specifik Quick Response-kode.

Da AFI-forordningen således indeholder bestemmelser om betalingsløsninger for såvel offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW som offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt under 50 kW, foreslås det, at § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i AFI-loven ophæves.

Forslaget om at ophæve AFI-lovens § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 betyder, at det kun vil være AFI-forordningens bestemmelser i artikel 5 om betalingsløsninger, som vil gælde sammen med de tekniske specifikationer herom, som følger af forordningens bilag II.

(Til § 7, stk. 4)

Af AFI-lovens § 7, stk. 4, følger det, at operatører af ladepunkter kan indgå længerevarende aftaleforhold med kunder om levering af opladningstjenester, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 7, stk. 4, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 57, at bestemmelsen har til formål at implementere AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 2, at operatører af ladepunkter sikrer, når de tilbyder automatisk autentifikation ved et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der drives af dem, at slutbrugerne altid har ret til ikke at gøre brug af den automatiske autentifikation og i stedet enten kan oplade deres køretøj på ad hoc-basis, jf. stk. 1, eller anvende en anden kontraktbaseret opladningsløsning, der tilbydes ved dette ladepunkt. Videre følger det af bestemmelsen, at operatører af ladepunkter viser denne mulighed for slutbrugerne på en tydelig måde og tilbyder dem den på en hensigtsmæssig måde ved hvert offentligt tilgængeligt ladepunkt, der drives af dem, hvor de stiller automatisk autentifikation til rådighed.

Begrebet kontraktbaseret betaling er defineret i AFI-forordningens artikel 2, nr. 15, hvorved forstås betaling for en opladnings- eller optankningstjeneste fra slutbrugeren til en udbyder af mobilitetstjenester på grundlag af en kontrakt indgået mellem den pågældende slutbruger og den pågældende udbyder af mobilitetstjeneste.

UDKAST

Af bestemmelsen i AFI-forordningens artikel 5, stk. 2, følger det således, at operatører af ladepunkter har mulighed for at tilbyde kontraktbaserede opladningsløsninger. Formålet med forslaget er således at bringe AFI-loven i overensstemmelse med AFI-forordningen.

Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 7, stk. 4, ophæves.

(Til § 7, stk. 5)

Det fremgår af AFI-lovens § 7, stk. 5, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal give brugere af elektriske kørekøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

AFI-lovens § 7, stk. 5, implementerer AFI-direktivets artikel 4, stk. 9. Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 3.

Det er i de ovennævnte bemærkninger til AFI-lovens § 7, stk. 5, ikke nærmere uddybet, hvorledes bestemmelsen skal forstås.

Opladning på ad hoc-basis er defineret i AFI-lovens § 2, nr. 15, hvoraf det følger, at der ved begrebet forstås en opladningstjeneste, der købes af en bruger, uden at denne behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå et længerevarende aftaleforhold med operatøren af ladepunktet eller en udbyder af en opladningstjeneste ud over blot at købe opladningstjenesten. Ved opladningstjeneste forstås, jf. lovens § 2, nr. 11, en tjeneste i form af opladning af elektriske køretøjer ved et ladepunkt.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 15, jf. Folketingstidende 2021-21, tillæg A, L 112 som fremsat, side 47, følger det, at der ved udarbejdelsen af definitionen i § 2, nr. 15, delvis er taget udgangspunkt i artikel 2, nr. 40, i Kommissionens forslag COM (2021) 559 af 14. juli 2021 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU, hvor opladning på ad hoc-basis defineres som en opladningstjeneste, der købes af en slutbruger, uden at denne slutbruger behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå en længerevarende forretningsforbindelse med operatøren af denne ladestander ud over blot at købe tjenesten. Dette udkast til definition i Kommissionens forslag til AFI-forordning svarer med mindre ændringer til definitionen af opladning på ad hoc-basis i artikel 2, nr. 47, i den vedtagne AFI-forordning, jf. nedenfor.

UDKAST

I forhold til begrebet elektricitetsleverandør, som er anvendt i AFI-lovens § 7, stk. 5, bemærkes, at dette begreb i øvrigt ikke er anvendt i AFI-loven. AFI-loven angår i øvrigt forholdet mellem en bruger og en operatør af et ladepunkt eller en udbyder af en opladningstjeneste.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., at operatører af ladepunkter, der drives af dem, giver slutbrugere mulighed for på ad hoc-basis at oplade deres elektriske køretøjer. Opladning på ad hoc-basis er i AFI-forordningens artikel 2, nr. 47, defineret som en opladningstjeneste, der købes af en slutbruger, uden at denne slutbruger behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå i forretningsforhold med operatøren af dette ladepunkt, som går ud over blot at købe opladningstjenesten.

AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., må således anses for at skulle erstatte AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, idet det bemærkes, at forpligtelsen efter forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., er rettet mod operatører af ladepunkter.

Da AFI-forordningen således regulerer adgangen til opladning på ad hoc-basis, og at det er operatøren af offentligt tilgængelige ladepunkter, som forpligtelsen påhviler og således ikke ligeledes elektricitetsleverandører, foreslås det, at § 7, stk. 5, i AFI-loven ophæves.

Forslaget om ophævelse af AFI-lovens § 7, stk. 5, er således begrundet i, at AFI-forordningen indeholder et krav, om at operatører af ladepunkter på offentligt tilgængeligt ladepunkter, der drives af dem, skal give mulighed for opladning på ad hoc-basis. Formålet med forslaget er således at bringe AFI-loven i overensstemmelse med AFI-forordningen.

Med lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås det dermed, at AFI-lovens *kapitel 4* ophæves.

(Til § 10)

AFI-loven indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris, herunder at reglerne for en periode ikke finder anvendelse for allerede etablerede offentligt tilgængelige ladepunkter.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 10, jf. Folketingstidende, tillæg A, L 112 som fremsat, side 59 og 60, at med henblik på at fremme et

UDKAST

åbent og transparent lademarked i Danmark og med henblik på at understøtte den eksisterende implementering af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, om let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende priser for opladning, påtænkes det, at der som noget nyt vil blive fastsat regler om, at der på offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW via et digitalt display skal skiltes med ad hoc-listeprisen for opladning pr. kWh, mens ad hoc-listeprisen for opladning pr. kWh på offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW skal vises via enten et digitalt display, på en hjemmeside eller app. Videre følger det, at der også vil kunne fastsættes regler om den ad hoc-pris, der skal skiltes med, skiltning af den samlede købspris, krav om skiltning i digitalt display samt overgangsbestemmelser i forhold til de regler, som fastsættes.

Af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet« ses det, at bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 10 i væsentlig grad også beror på indholdet af aftalen.

Som nævnt i pkt. 3.4.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger er AFI-lovens § 10 udmøntet i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

AFI-forordningen indeholder i artikel 5, stk. 4, som nærmere omtalt i pkt. 3.4.2. i de almindelige bemærkningerne til lovforslaget regler om visning og tilgængeliggørelse af pris for opladning. AFI-forordningens regler indeholder imidlertid ikke de samme krav til skiltning som følger af bekendtgørelsen. Bekendtgørelsen indeholder eksempelvis krav om prisvisning via et digitalt display.

Da forordningen imidlertid indeholder regler om prisinformation foreslås det, at AFI-lovens § 10 ophæves.

Til nr. 9

Det fremgår af AFI-lovens § 11, at transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning af elektriske køretøjer og priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Som nævnt i pkt. 3.5.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger har hensigten med AFI-lovens § 11 været, at bestemmelsen hovedsageligt skulle

anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Bemyndigelsesbestemmelsen har, som det ligeledes fremgår af nævnte punkt primært været anvendt i forhold til udstedelse af bekendtgørelser efter AFI-direktivet.

Med ophævelsen af AFI-direktivet som følge af AFI-forordningen vil der i langt mindre grad være behov for at fastsætte regler. Det vurderes således, at der alene i begrænset omfang vil blive behov for at fastsætte regler, som vil skulle understøtte Danmarks forpligtelser efter AFI-forordningen.

Det foreslås at ændre § 11, således at det kommer til at følge af bestemmelsen, at der vil kunne fastsættes regler, som vil skulle understøtte AFI-forordningens anvendelse.

Med lovforslagets § 1, nr. 11, foreslås det i § 11 at ændre »om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning af elektriske køretøjer og priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler« til: »eller træffe bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale regler eller EU-regler om forhold omfattet af denne lov, herunder AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.

Med den foreslåede ændring af er det hensigten, at der vil kunne fastsættes regler af primært administrativ karakter, som vil skulle understøtte AFI-forordningen.

Til nr. 10

Det fremgår af AFI-lovens § 12, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at ejere af tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, ejere af offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, herunder data om priser, geografisk placering, effekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning med ad hoc-pris for opladning og den samlede købspris, tilgængelighed og driftsstatus. Endvidere følger det af lovens § 12, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at oplysninger efter 1. pkt. skal offentliggøres

og videregives i et bestemt format og en bestemt kvalitet og med en bestemt hyppighed.

Som nævnt i pkt. 3.6.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger indeholder AFI-forordningen i artikel 20 bestemmelser om, hvilke data operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere eller ejere af disse standere skal tilgængeliggøre. Endvidere indeholder forordningen krav om, at dataudvekslingen mellem operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere og databrugere skal ske via en applikationsprogrammeringsgrænseflade (API) samt indsendelse af oplysninger om denne API til de nationale adgangspunkter. Ydermere indeholder forordningen bestemmelser, der vedrører det dataformat, den hyppighed og den kvalitet, som data omfattet af forordningens artikel 20, stk. 2, skal have.

AFI-forordningens artikel 20 og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter samt delegeret forordning (EU) 2022/670 vurderes derfor grundlæggende at ville udgøre reguleringsgrundlaget for dataudveksling. Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse som også anført i pkt. 3.6.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger, at der vil kunne være et mindre rum for nationalt at vedtage eller fastsætte regler, som vil skulle understøtte tilgængeliggørelsen af data.

Det foreslås, at AFI-lovens § 12, stk. 1 og 2, ophæves, og i stedet indsættes et nyt stk. 1, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at myndigheder under Transportministeriet eller, efter forhandling med den relevante minister, myndigheder under andre ministerier, kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2. Endvidere foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om videregivelse af data om og fra den alternative drivmiddelinfrastruktur.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil skulle anvendes til at fastsætte regler, som understøtter AFI-forordningens artikel 20. Endvidere vil forslaget f.eks. kunne give mulighed for, at en myndighed under Transportministeriet eller et andet ministerium efter forhandling med den relevante minister vil have mulighed for at stille en API til rådighed for operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere.

Til nr. 11

AFI-loven indeholder ikke regler om udpegning af en identifikationsregistreringsorganisation.

UDKAST

Det følger af AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt., at medlemsstaterne er forpligtet til at oprette en identifikationsregistreringsorganisation.

Det foreslås, at der i AFI-lovens § 12 indsættes en ny bestemmelse, hvorefter transportministeren udpeger en identifikationsregistreringsorganisation som nævnt i AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt., og transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om udstedelse og forvaltning af identifikationskoder.

Formålet med bemyndigelsesbestemmelsen er, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om identifikationskoder for ladeoperatørerne og udbydere af mobilitetstjenester.

AFI-forordningen medfører, at regler om identifikationskoder kommer til at erstatte de gældende krav til registrering af udbydere af mobilitetstjenester og udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester på lister, som forvaltes af Færdselsstyrelsen. Efter reglerne om betalingsløsninger i AFI-lovens §§ 7-9 følger der regler om optagelse på lister for udbydere af mobilitetstjenester og lister for udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester. Det skal i den sammenhæng imidlertid bemærkes, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse, jf. lovforslaget § 1, nr. 11, ikke vil vedrøre betalingsreglerne. For betalingsløsninger vil det fremadrettet være reglerne i AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, som finder anvendelse.

Det påtænkes, at Færdselsstyrelsens udpeges som identifikationsregistreringsorganisation. Det er endvidere forventningen, at kompetencen til at fastsætte regler i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive delegeret til Færdselsstyrelsen.

Det er hensigten, at bemyndigelsesbestemmelsen vil kunne anvendes til at fastsætte regler om krav i forhold til identifikationskoder inden for rammerne af forordningen.

Til nr. 12

Det fremgår af § 16 i AFI-loven, at transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af AFI-loven og de i medfør heraf fastsatte regler. AFI-lovens § 16 betyder, at transportministeren også kan fastsætte regler om tilsyn med de regler i loven og de i medfør heraf udstedte regler, som implementerer regler i AFI-direktivet.

UDKAST

Endvidere fremgår det af § 17 i AFI-loven, at transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af denne lov og de i medfør heraf fastsatte regler.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det påhviler Danmark som EU-medlemsstat at føre tilsyn med overholdelse af forordningens bestemmelser og dertilhørende retsakter.

AFI-loven indeholder ikke regler om tilsyn med regler i AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Det foreslås derfor i AFI-lovens §§ 16 og 17 at ændre »og de i medfør heraf fastsatte regler« til », de i medfør heraf fastsatte regler, AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.

Med lovforslagets § 1, nr. 11, vil transportministeren også kunne fastsætte regler om tilsyn med og påbud om overholdelse AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Forslaget om udvidelse af de gældende bemyndigelsesbestemmelser i AFI-lovens §§ 16 og 17 skal ses i forlængelse af de krav, som følger af bl.a. forordningens artikel 5, stk. 1-5, og artikel 20, stk. 2 og 3.

Forslaget vil endvidere indebære, at transportministeren også vil kunne fastsætte regler om tilsyn med markedet for opladningsinfrastruktur, og navnlig af, at operatører af ladepunkter og udbydere af mobilitetstjenester overholder AFI-forordningens artikel 5, stk. 3 og 5.

Det er forventningen, at det vil blive Færdselsstyrelsen, der vil skulle varetage tilsynsopgaven. Det følger af AFI-lovens § 15, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelser i medfør AFI-loven eller forskrifter i medfør heraf. Færdselsstyrelsen varetager i henhold til bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur tilsynsopgaver.

Forslaget vil ikke omfatte tilsyn efter AFI-forordningens artikel 5, stk. 6, 2. pkt., som følge af reglerne i markedsføringsloven. Om reglerne i markedsføringsloven henvises pkt. 3.7.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.7.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

UDKAST

Det fremgår af § 18, stk. 1, i AFI-loven, at med bøde straffes den, der overtræder § 7, sk. 1.

AFI-lovens § 7, stk. 1, foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 8.

Med lovforslagets § 1, nr. 12, foreslås det, at det kommer til at fremgå af AFI-lovens § 18, *stk. 1*, hvilke bestemmelser i AFI-forordningen, der vil skulle kunne straffes ved bøde.

Efter det foreslåede stk. 1, *nr. 1*, straffes med bøde den, der som operatør af ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1.-3. pkt., stk. 2, stk. 3, 1. og 2. pkt., stk. 4, 1., 3.-5. pkt., stk. 7, 8, 10 og 11.

Med forslaget til nr. 1, i AFI-lovens § 18, foreslås det bl.a., at manglende overholdelse af krav om opladning på ad hoc-basis, betalingsløsninger, rimelige og ikkediskriminerende priser samt visning og tilgængeliggørelse af priser skal kunne straffes med bøde.

Efter det foreslåede stk. 1, *nr. 2*, straffes med bøde den, der som udbyder af mobilitetstjenester til ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 5. Artikel 5, stk. 5, indeholder krav om rimelige og ikkediskriminerende priser.

Efter det foreslåede stk. 1, *nr. 3*, straffes med bøde den, der som operatør af brinttankstandere ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1-3. Artikel 7, stk. 7, indeholder krav om optankning på ad hoc-basis, betalingsløsninger, rimelige og ikkediskriminerende priser samt visning af priser.

Efter det foreslåede stk. 1, *nr. 4*, straffes med bøde den, der som udbyder af mobilitetstjenester til brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 4, 2. og 3 pkt. Artikel 7, stk. 4, indeholder krav om rimelige og ikkediskriminerende priser, og at prisoplysninger skal stilles til rådighed.

Til nr. 14

[Udestår]

Til § 2

UDKAST

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 13. april 2024. Forslaget til ikrafttræden beror på, at AFI-forordningen finder anvendelse fra den 13. april 2024, jf. AFI-forordningens artikel 26.

Forslaget vil medføre, at de dele af AFI-direktivet, som er implementeret i AFI-loven vil udgå ved lovens ikrafttræden den 13. april 2024. Det vil herefter være AFI-forordningen, som regulerer fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler. AFI-loven vil imidlertid med lovforslaget fra den 13. april 2024 komme til at indeholde et begrænset antal bestemmelser, som supplerer AFI-forordningen.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren kan fastsætte overgangsregler, herunder om krav til betalingsløsninger, ad hoc-prisen og visning af ad hoc-prisen ved offentligt tilgængelige ladepunkter, der er etableret inden den 13. april 2024.

Det vurderes, at der kan være et behov for overgangsregler i forbindelse med overgang til den nye lovgivning bl.a. henset til tidspunktet for etablering af ladepunkter.

Det vurderes, at der bl.a. kan blive behov for at fastsætte overgangsregler i forhold til de aftaler, som kan indgås efter AFI-lovens §§ 3 og 4, som følge af den foreslåede definition af offentlig tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler, jf. lovforslagets § 1, nr. 3.

Det er hensigten, at bemyndigelsen vil blive udmøntet ved bekendtgørelse.

Det nærmere behov for overgangsregler kan således ikke vurderes på nuværende tidspunkt, men vil blive analyseret i forbindelse med udarbejdelse af de udmøntende bekendtgørelser.

Til § 3

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland. Baggrunden er, dels at lovforslaget vedrører sagsområder, der er overtaget af Grønland og Færøerne, dels at lovforslaget supplerer en EU-forordning, og Færøerne og Grønland er ikke EU-medlemmer.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport foretages følgende ændringer:</p>
<p>1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, EU-Tidende 2014, nr. L 307, side 1.</p> <p>2) Loven indeholder bestemmelser, der som udkast har været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informations-procedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).</p>	<p>1. Fodnote 1 og 2 til lovens titel ophæves, og i stedet indsættes:</p> <p>»1) I loven er der medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.«</p>
<p>§ 1. Loven finder anvendelse for følgende:</p> <p>1) Ladepunkter til elektriske køretøjer.</p> <p>2) Tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og fartøjer.</p> <p>3) Faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer.</p>	<p>2. § 1 affattes således:</p> <p>»§ 1. Loven finder anvendelse på:</p> <p>1) Ladepunkter til elektriske køretøjer.</p> <p>2) Tankstationer til køretøjer og fartøjer.</p> <p>3) Strømforsyning fra land til fartøjer.</p>

UDKAST

<p><i>Stk. 2.</i> Loven finder tillige anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer.</p>	<p><i>Stk. 2.</i> Loven supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (AFI-forordningen) og dertilhørende delegerede retsakter</p> <p><i>Stk. 3.</i> Lovens § 12, stk. 2, finder anvendelse for bilimportører.«</p>
<p>§ 2. I denne lov forstås ved:</p> <p>1) Alternative drivmidler: Brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder elektricitet, brint, bio-brændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)), og flydende gas (LPG).</p> <p>2) Elektrisk køretøj: Et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikke-perifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt.</p> <p>3) Ladepunkt: En grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen.</p> <p>4) Normalt ladepunkt: Et ladepunkt, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på højst 22 kW,</p>	<p>3. § 2 affattes således:</p> <p>»§ 2. I denne lov forstås ved:</p> <p>1) Alternative drivmidler: Brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i den energi, der anvendes til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder:</p> <p>d) Alternative drivmidler til nulemissionskøretøjer, -tog, -fartøjer eller -luftfartøjer i form af</p> <p>i) elektricitet,</p> <p>ii) brint og</p> <p>iii) ammoniak.</p> <p>e) Vedvarende brændstoffer i form af</p> <p>i) biomassebrændsel, herunder biogas, og bio-brændstoffer som defineret i henholdsvis artikel 2, nr. 27, 28 og 33, i direktiv (EU) 2018/2001 og</p>

bortset fra anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, som installeres i private hjem, eller hvis primære formål ikke er at genoplade elektriske køretøjer.

5) Højeffekt-ladepunkt: Et ladepunkt, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW.

6) Strømforsyning fra land til fartøjer: Strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade.

7) Tankstation: En optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg.

8) LNG-tankstation: En optankningsfacilitet, hvor LNG (flydende naturgas) kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

9) Offentligt tilgængeligt ladepunkt eller tankstation: Et ladepunkt eller tankstation til forsyning med et alternativt drivmiddel, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

10) Offentlig ordregiver: Ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver.

11) Opladningstjeneste: Tjeneste i form af opladning af elektriske køretøjer ved et ladepunkt.

ii) syntetiske og parafinske brændstoffer, herunder ammoniak,

fremstillet af vedvarende energi.

f) Ikkevedvarende alternative drivmidler og fossile overgangsbrændstoffer i form af

i) naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG))

ii) flydende gas (LPG) og

iii) syntetiske og parafinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi.

2) Flydende metan: LNG, flydende biogas eller syntetisk flydende metan, herunder blandinger af disse brændstoffer.

3) Elektrisk køretøj: Et motor-køretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt.

4) Ladepunkt: En fast eller mobil grænseflade, med eller uden tilslutning til elnettet, til overførsel af elektricitet til et elektrisk køretøj, som selv om den kan have

<p>12) Operatør af lade punkt: Fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af et lade punkt, som leverer en opladningstjeneste til brugere, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.</p> <p>13) Udbyder af opladningstjenester: Fysisk eller juridisk person, som udbyder opladningstjenester til brugeren fra et lade punkt, hvor udbyderen af opladningstjenester ikke selv er operatør.</p> <p>14) Digital platform for handel med opladningstjenester: Tjeneste, som en operatør af lade punkter og en udbyder af opladningstjenester kan anvende til udveksling af oplysninger mellem disse i forbindelse med udbud af opladningstjenester til brugere.</p> <p>15) Opladning på ad hoc-basis: En opladningstjeneste, der købes af en bruger, uden at denne behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå et længerevarende aftaleforhold med operatøren af lade punktet eller en udbyder af en opladningstjeneste ud over blot at købe opladningstjenesten.</p>	<p>en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper, kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen, og som udelukker anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer.</p> <p>5) Tankstation: Et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstandere.</p> <p>6) Offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler: Infrastruktur for alternative drivmidler, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative drivmidler er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative drivmidler.</p> <p>7) Offentlig ordregiver: Ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver.</p> <p>8) Opladningstjeneste: Salg eller levering af elektricitet, herunder relaterede tjenester, gennem et offentligt tilgængeligt lade punkt.</p>
---	--

	<p>9) Operatør af et ladepunkt: Den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af et ladepunkt, og som leverer en opladningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne</p> <p>10) Operatør af tankstander: Den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en tankstander, og som leverer en optankningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.</p> <p>11) Udbyder af mobilitetstjenester: En juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladnings- og optankningstjenester.</p> <p>12) En slutbruger: En fysisk eller juridisk person, der køber alternativt drivmiddel til direkte brug i et køretøj.</p> <p>13) Strømforsyning fra land: Strømforsyning fra land gennem en fast eller mobil standardgrænseflade til søgående skibe eller fartøjer til transport af indre vandveje, der ligger fortøjet ved kajen.«</p>
<p><i>Kapitel 2</i> Sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør</p>	<p>4. I overskriften til kapitel 2 ændres »offentligt tilgængelige ladepunk-</p>

UDKAST

<p>af offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren</p>	<p>ter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren« til »ladepunkter«.</p>
<p><i>Stk. 3.</i> Ved indgåelse af aftaler efter stk. 1 skal den offentlige ordregiver sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende.</p>	<p>5. § 3, <i>stk. 3</i>, ophæves. Stk. 4 bliver herefter stk. 3.</p>
<p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren fastsætter regler om indgåelse af aftaler efter stk. 1, herunder om annoncering, udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.</p>	<p>6. I § 3, <i>stk. 4</i>, der bliver stk. 3, ændres »udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår for rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3« til: »udbud og standardvilkår for aftaler«.</p>
<p style="text-align: center;">Kapitel 3 <i>Kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør</i></p>	<p>7. I <i>overskriften</i> til kapitel 3 udgår »offentligt tilgængelige«.</p>
<p style="text-align: center;">Kapitel 4 <i>Betalingsløsninger og krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer</i></p> <p>§ 7. Operatører af ladepunkter skal for opladning ved offentligt tilgængelige ladepunkter, som er beliggende på et offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst via betalingskortlæsere med eller uden kontaktløs funktion, jf. dog stk. 2.</p>	<p>8. <i>Kapitel 4</i> ophæves.</p>

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse for ladepunkter med en effekt på under 50 kW, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Stk. 3. Operatører af ladepunkter, som gør brug af undtagelsen efter stk. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med en af følgende:

- 1) Udbydere af opladningstjenester efter § 8.
- 2) En udbyder af en digital platform for handel med opladningstjenester efter § 9.

Stk. 4. Operatører af ladepunkter kan indgå længerevarende aftaleforhold med kunder om levering af opladningstjenester, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.

Stk. 5. Alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

§ 8. En operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 2, og som vælger at indgå aftale efter § 7, stk. 3, nr. 1, skal indgå aftale på sædvanlige aftalevilkår om udbud af opladningstjenester med udbydere af opladningstjenester, som er anført på den i stk. 2 nævnte liste, såfremt udbydere anmoder herom.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter regler om, at ministeren kan fastsætte en liste over udbydere af opladningstjenester, om offentliggørelse af listen og om kriterier for at blive opført på listen, herunder om efterlevelse af vandelskrav.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter regler om brug af standarder til brug for udveksling af oplysninger, som skal anvendes mellem operatører af ladepunkter og udbydere af opladningstjenester.

§ 9. En operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 2, og som vælger at indgå aftale efter § 7, stk. 3, nr. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med mindst én udbyder af en digital platform for handel med opladningstjenester, som er anført på den i stk. 2 nævnte liste.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter regler om, at ministeren kan fastsætte en liste over digitale platforme for handel med opladningstjenester, om offentliggørelse af listen og om kriterier for at blive opført på listen, herunder om platformens rækkevidde.

§ 10. Transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris, herunder at reglerne for en periode ikke finder anvendelse for allerede

UDKAST

<p>etablerede offentligt tilgængelige ladepunkter.</p>	
<p>§ 11. Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning af elektriske køretøjer og priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.</p>	<p>9. I § 11 ændres »om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning af elektriske køretøjer og priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler« til: »eller træffe bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale regler eller EU-regler om forhold omfattet af denne lov, herunder AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.</p>
<p>§ 12. Transportministeren kan fastsætte regler om, at ejere af tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, ejere af offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, herunder data om priser, geografisk placering, effekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning med ad hoc-pris for opladning og den samlede købspris, tilgængelighed og driftsstatus. Ministeren kan</p>	<p>10. § 12, stk. 1 og 2, ophæves, og i stedet indsættes:</p> <p>»Transportministeren kan fastsætte regler om, at myndigheder under Transportministeriet eller, efter forhandling med den relevante minister, myndigheder under andre ministerier, kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om videregivelse af data om og fra den alternative drivmiddelinfrastruktur.</p> <p>Stk. 3 bliver herefter stk. 2.</p>

UDKAST

<p>endvidere fastsætte regler om, at oplysninger efter 1. pkt. skal offentliggøres og videregives i et bestemt format og en bestemt kvalitet og med en bestemt hyppighed.</p>	
<p>---</p>	<p>11. Efter § 12 indsættes: »§ 12 a. Transportministeren udpeger en identifikationsregistreringsorganisation som nævnt i AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt. <i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse og forvaltning af identifikationskoder.«</p>
<p>§ 16. Transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af denne lov og de i medfør heraf fastsatte regler.</p> <p>§ 17. Transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af denne lov og de i medfør heraf fastsatte regler.</p>	<p>12. I §§ 16 og 17 ændres »og de i medfør heraf fastsatte regler« til: », de i medfør heraf fastsatte regler, AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.</p>
<p>§ 18. Med bøde straffes den, der overtræder § 7, stk. 1.</p>	<p>12. § 18, <i>stk. 1</i>, affattes således: »Med bøde straffes den der 1) som operatør af ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1.-3. pkt., stk. 2, stk. 3, 1. og 2. pkt., stk. 4, 1., 3.-55. pkt., stk. 7, 8, 10 og 11, 2) som udbyder af mobilitetstjenester til ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 5,</p>

UDKAST

	<p>3) som operatør af brinttankstændere ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 1.-3. pkt.,</p> <p>4) som udbyder af mobilitetstjenester til brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 4, 2. og pkt.«</p>
§ 20.	[Udestår]

UDKAST