

HØRINGSNOTAT

14. januar 2021
2021-722

Notat om høringssvar til udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Transportministeriet hørte den 8. juli 2021 en række myndigheder og organisationer over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven). Høringsfristen udløb den 16. august 2021.

Der blev efterfølgende indgået politisk Aftale om regulering af lastestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021.

Transportministeriet sendte herefter et revideret udkast til lovforslag i en supplerende høring i perioden fra den 9. november 2021 til den 23. november 2021. I det følgende redegøres for indkomne høringssvar i omvendt kronologisk rækkefølge fra begge høringer. Lovforslaget følger på en række punkter op på den indgåede aftale og Transportministeriet henviser derfor i det følgende flere gange til den oven for nævnte aftale.

- Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Brintbranchen, Dansk Erhverv, Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance), Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Industri (DI), Dansk Vand- og Spildevandsforening, De Danske Bilimportører, Drivkraft Danmark, DTL, Esbjerg Kommune, E.On, FDEL, FDM, Forsyningstilsynet, Fredensborg Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederikssund Kommune, Gentofte Kommune, Haderslev Kommune, Herlev Kommune, Horsens Kommune, KL, Kolding Kommune, Københavns Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Lyngby-Taarbæk Kommune, Norddjurs Kommune, Norlys, Odense Kommune, OK a.m.b.a., Region Hovedstaden (Copenhagen Electric), Share Now, Sperto ApS, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.



- Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Bilbrancheråd, Forbrugerrådet Tænk og Rigsrevisionen.

- Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget:

Albertslund Kommune, Allerød Kommune, Arbejdstilsynet, Assens Kommune, AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), Ballerup Kommune, Bilbranchen, Billund Kommune, Biogas Danmark, Bornholms Regionskommune, Brøndby Kommune, Brønderslev Kommune, Clever, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Energi, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Parkeringsforening, Dansk Vejforening, Datatilsynet, DI Transport, DPT, Dragør Kommune, DTU Transport, Egedal Kommune, Energiklagenævnet, Energinet, Energitilsynet, ERFAGRUPPEN-bilsyn, Fanø Kommune, Favrskov Kommune, Faxe Kommune, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Fredericia Kommune, Frederikshavn Kommune, Furesø Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Greve Kommune, Gribskov Kommune, Guldborgsund Kommune, Halsnæs Kommune, Hedensted Kommune, Helsingør Kommune, Herning Kommune, Hillerød Kommune, Hjørring Kommune, HMN Naturgas I/S, Holbæk Kommune, Holstebro Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hørsholm Kommune, Ikast-Brande Kommune, Ishøj Kommune, ITD, Jammerbugt Kommune, Kalundborg Kommune, Kerteminde Kommune, Køge Kommune, Langeland Kommune, Lejre Kommune, Lemvig Kommune, Lolland Kommune, Læsø Kommune, Mariagerfjord Kommune, Middelfart Kommune, Morsø Kommune, NOAH-Trafik, Nordfyns Kommune, Nyborg Kommune, Næstved Kommune, Odder Kommune, Odsherred Kommune, Rambøll, Randers Kommune, Rebild Kommune, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Ringkøbing-Skjern Kommune, Ringsted Kommune, Roskilde Kommune, Rudersdal Kommune, Rødovre Kommune, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Samsø Kommune, SEAS NVE, Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Skive Kommune, Slagelse Kommune, SLD, Solrød Kommune, Sorø Kommune, Spirii, Stevn Kommune, Struer Kommune, Svendborg Kommune, Syddjurs Kommune, Sønderborg Kommune, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Tesla, Thisted Kommune, Trafikforbundet, Tønder



Kommune, Tårnby Kommune, Vallensbæk Kommune, Varde Kommune, Vejen Kommune, Vejle Kommune, Vesthimmerlands Kommune, Viborg Kommune, Viggo HQ ApS, Vordingborg Kommune, Ærø Kommune, Ørsted A/S og Aabenraa Kommune.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne eksterne høringssvar til udkastet til lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører lovforslaget, indgår ikke i notatet. Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

1. Overordnede betragtninger

2. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) bifalder en regulering af kommunernes ageren på markedet, hvor alle aftaler om tildeling af retten til at virke som operatør af ladestandere på offentlige arealer og med offentligt tilskud skal indgås på markedsvilkår, da det skaber større klarhed og trækker udrulningen af ladeinfrastrukturen i en mere markedsbaseret retning.

Dansk Erhverv bemærker, at standardisering af ladeinfrastrukturen, herunder prisen gennemsnitsigtighed, oversigt over ledige ladepladser og flere betalingsmuligheder, kan understøtte udrulningen af ladeinfrastrukturen, men det er afgørende, at forskning, udvikling og produktion af alternative drivmidler fortsat understøttes.

Danske Regioner kvitterer for, at en række af høringsspartens bemærkninger fra 1. høring er imødekommet.

De Danske Bilimportører bemærker, at lovforslaget bør være i overensstemmelse med den kommende nye forordning om infrastruktur for alternative drivmidler, der skal erstatte det eksisterende AFI-direktiv.

Drivkraft Danmark bakker overordnet set op om lovforslaget, som vil sikre øget konkurrence på lademarkedet til gavn for forbrugere.



Frederiksberg Kommune ser generelt positivt på lovforslaget, idet flere af kommunens tidligere bemærkninger er indarbejdet.

KL kvitterer for, at en række af KL's bemærkninger fra 1. høring er imødekommet.

Københavns Kommune er tilfreds med, at en række af kommunens bemærkninger fra 1. høring er imødekommet, men understreger dog, at der stadig er en række begrænsninger i forhold til at yde kommunal medfinansiering og til at stille kommunens ladestander tilgængelige for offentligheden.

Odense Kommune ønsker at støtte den grønne omstilling og at sikre udrulningen af ladestander i Odense og hilser generelt lovforslaget velkommen.

Norlys bakker samlet set op om lovforslaget, da en revision af lovgivningen skal sikre, at udrulningen og driften af ladestanderinfrastrukturen sker på mest hensigtsmæssig vis for markedet og for brugerne.

Aalborg Kommune takker for, at flere af kommunens kommentarer fra 1. høring er taget til efterretning.

1. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) bemærker, at branchen bifalder en regulering af kommunernes ageren på markedet, hvor alle aftaler om tildeling af retten til at virke som operatør af ladestander på offentlige arealer og med offentligt tilskud skal indgås på markedsvilkår, da det skaber større klarhed og trækker udrulningen af ladeinfrastrukturen i en mere markedsbaseret retning.

De Danske Bilimportører støtter overordnet formålet med lovforslaget, som skal bidrage til en forstærket indsats for udrulningen af infrastrukturen for alternative drivmidler og til at sikre fri konkurrence blandt udbydere af alternative drivmidler.

E.On hilser ambitionen om at gøre det lettere at lade sin elbil op velkommen. Det skal være lige så nemt at køre elbil som at køre benzin- og dieslbiler.

Gentofte Kommune finder det u hensigtsmæssigt, at høringen over lovforslaget finder sted midt i sommerferieperioden. Gentofte



Kommune er enig i, at der er behov for en omstilling af transportsektorens energiforbrug til alternative drivmidler, og at ny lovgivning vedrørende ladestandere skal støtte op om dette formål, men er imidlertid tvivlende over for, om lovudkastet i tilstrækkeligt omfang forbedrer vilkårene for opstilling af ladestandere og dermed i nødvendigt omfang understøtter den ønskede udvikling.

Haderslev Kommune vurderer, at lovforslaget vil sikre borgerne gode muligheder for opladning og vil få flere borgere til at vælge en elbil til gavn for miljø og klima.

Herlev Kommune skriver, at en ændring af den nuværende lovgivning er glædeligt ventet, da lovgivningen indtil nu har gjort det meget svært for kommunerne at bidrage til den grønne omstilling af transport.

Horsens Kommune finder det positivt, at AFI-lovens bestemmelser om offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer foreslås udvidet, da området trænger til klarhed og mulighed for at opsætte krav mellem kommune og operatør om fx roaming, for at kommunerne kan medvirke til at understøtte omstillingen til elbiler.

KL finder, at det er et udmærket lovforslag, hvor kommunerne blandt andet får hjemmel til at udføre udbud og tildele ladeoperatører ret til at drive ladestandere på offentlige arealer. KL ønsker, at kommunerne skal have optimale rammer for at kunne bidrage til udrulningen af en effektiv landsdækkende ladeinfrastruktur, og at lovforslaget som følge heraf bør justeres.

Københavns Kommune ser positivt på ambitionen om at fremme udbredelsen af ladeinfrastruktur til alternative drivmidler i Danmark. Kommunen stiller dog spørgsmålstejn ved, om lovforslaget med en detaljeret regulering af markedet og manglende muligheder for, at kommuner kan bidrage aktivt til at accelerere udviklingen på området, i tilstrækkelig grad indfrier formålet med AFI-direktivet og fremmer en bred udvikling af markedet for alternative drivmidler.

Landdistrikternes Fællesråd bemærker, at lovgivningen indeholder flere gode elementer, som understøtter tilgængeligheden af ladepladser for borgere.



Odense Kommune hilser generelt lovforslaget velkommen og ønsker, at lovforslaget vedtages hurtigst muligt, så kommunens planlægning og dialog med interessenter ikke måtte afvente en beslutning i folketinget.

Norlys bakker samlet set op om udkastet til lovforslag, da det er et skridt i den rigtige retning til at styrke den danske ladeinfrastruktur, hvilket vil sikre en nemmere, billigere og hurtigere grøn omstilling af bilparken.

Region Hovedstaden er bekymret for den administrative proces i lovforslaget.

Share Now skriver, at lovforslaget er et skridt i den rigtige retning, men at det ikke når i mål med ambitionerne. Share Now roser regeringen for at foreslå lovgivning, der har til formål at støtte og styrke udbredelsen af elbiler i samfundet.

Aalborg Kommune hilser lovforslaget velkomment og bakker fuldt ud op om, at der skabes et tydeligere lovgrundlag på området.

Aarhus Kommune støtter lovforslaget, som understøtter kommunernes dagsorden for omkostningseffektiv omstilling til fossilfri transport.

Transportministeriet bemærker, at der overordnet set er opbakning til lovforslaget fra høringsparterne.

2. Lovforslagets anvendelsesområde

2.1. Brinttankstationer

2. høring:

Brintbranchen mener, at der i reguleringen i højere grad bør tages højde for brinttankstationer i stedet for et næsten eksklusivt fokus på ladestandere, og at de regler, der foreslås for ladestandere, også bør gælde for brinttankstationer. Brintbranchen er ikke enig i beskrivelsen af, at der ikke skulle være interesse for kommunal og regional involvering i etableringen af brinttankstationer.

Dansk Erhverv bemærker, at der forventes at komme en større revision af AFI-direktivet som følge af Europa-Kommissionens klimapakke "Fit for 55". Af det nuværende forslag fremgår det, at medlemslandene pålægges krav om at tilvejebringe en brintinfrastruktur til den tunge landtransport. Dansk Erhverv opfordrer til,



at der allerede nu opsættes de nødvendige rammevilkår, så den grønne tank- og ladeinfrastruktur kan blive udrullet hurtigst muligt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget primært indeholder regler, der vedrører etablering og drift af offentligt tilgængelige ladepunkter på offentlige arealer. Det kan forventes, at optankning af gas og brint også fremover primært vil finde sted på tankanlæg anlagt på private arealer. Det er i forlængelse heraf Transportministeriets vurdering, at der ikke aktuelt er behov for, at reguleringen også omfatter etablering af tankstationer til optankning af gas og brint på offentlige arealer, hvorfor lovforslaget ikke indeholder regler herom, hvilket er tilføjet i lovbetænkningerne.

Lovforslagets bemyndigelser vil som hidtil kunne anvendes til at fastsætte regler om bl.a. tekniske specifikationer, brugerinformation og indsamling og udstilling af data om bl.a. brinttankstationer med henblik på at implementere Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFI-direktivet).

2.2. Faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer

2. høring:

Danske Havne bemærker, at det skal være klarere, hvilke havne der hører under hvilke bestemmelser i lovforslaget, samt at landstrøm enten skal behandles eksplicit i lovforslaget eller alternativt tages ud for at skabe klare rammevilkår for havnene.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ud fra de enkelte bestemmelser i lovforslaget må afgøres, hvorvidt en kommunalt ejet havn er omfattet af bestemmelserne, og herunder om en kommunalt ejet havn på markedsvilkår kan indgå aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter til elektriske køretøjer på havnens arealer efter lovforslagets bestemmelser.

Det bemærkes, at lovforslagets kapitel 2-4 finder anvendelse for ladepunkter til elektriske køretøjer, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, og ikke for opladningsfaciliteter til skibe. Lovforslaget indeholder endvidere ikke regler om, i hvilket omfang en kommunalt ejet havn kan etablere og drive et landstrømsanlæg. Efter lovforslagets bemyndigelser vil der dog som hidtil kunne fastsættes regler



om tekniske specifikationer for faciliteter til strømforsyning til skibe med henblik på at implementere AFI-direktivet.

2.3. Opladning til elcykler

1. høring:

Kolding Kommune finder det uheldigt, at lovforslaget tilsyneladende kun regulerer elbiler, men ikke elcykler, kabinescootere o.lign., selvom den slags køretøjer også udgør en stigende transportform for mange danskere.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslagets anvendelsesområde er fastlagt ud fra de former for infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, der er omfattet af AFI-direktivet. AFI-direktivet indeholder f.eks. ikke tekniske specifikationer, som opladningsfaciliteter til elcykler, kabinescootere o.lign. skal leve op til.

3. Lovforslagets definitioner

2. høring:

Frederiksberg Kommune foreslår, at der i definitionsbestemmelsen tilføjes en definition af arealer, som kommunen eller regionen har rådighed over.

FDEL bemærker, at det synes uhensigtsmæssigt, såfremt én fysisk ladestander med to ladeudtag skal defineres som to ladestander i AFI-lovens forstand.

Sperto ApS foreslår, at definitionen af alternative drivmidler i lovforslagets § 2, nr. 1, forenkles til mere letforståeligt dansk. For så vidt angår definitionen af ladestander foreslås det, at der i loven skelnes mellem "ladestander" og "ladepunkter". Sperto bemærker endvidere, at definitionerne af normal ladestander og højeffektladestander i lovforslagets § 2, nr. 4 og 5, ikke er tidssvarende, da der ikke skelnes mellem, om ladestanderen yder vekselstrøm (AC) eller jævnstrøm (DC). Sperto foreslår endvidere, at en operatør af ladestander betegnes som en ladeoperatør, og at en udbyder af opladningstjenester betegnes som en serviceudbyder eller betalingsudbyder.

1. høring:



FDEL finder, at det er positivt, at ladeplads teknisk defineres i loven, men efterlyser en entydig definition.

Frederiksberg Kommune foreslår, at der indføres en tydelig definition af, hvilke arealer der er omfattet af loven.

KL ser gerne, at begrebet ladepunkt defineres selvstændigt i lovforslaget, og bemærker, at definitionen på en ladeplads er uklart beskrevet.

Norlys opfordrer til, at lovforslagets definition af ladeplads præciseres yderligere.

Aarhus Kommune mener, at begrebet ladepunkt også bør defineres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den foreslåede definition af ladestander i lovforslagets § 2, nr. 3, er justeret efter den 1. høring over lovforslaget. Det er Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt at lægge sig op ad den definition af ladestander, der anvendes i AFI-direktivet. Det vil således oftest være relevant at fastsætte regler for den grænseflade, der kan oplade et elektrisk køretøj ad gangen, og ikke for det samlede fysiske anlæg. Efter 2. høring over lovforslaget og efter høringsparternes bemærkninger foreslår Transportministeriet imidlertid, at grænsefladen som hidtil betegnes som et ladepunkt. Denne terminologi er blevet indarbejdet i lovforslaget. Et ladepunkt foreslås som følge heraf defineret som en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen. Det samlede fysiske anlæg, som vil kunne bestå af et eller flere ladepunkter, vil kunne betegnes som en ladestation. Som følge af den ændrede definition er der efter Transportministeriets opfattelse ikke behov for selvstændige definitioner af ladestander eller ladeplads.

Transportministeriet finder endvidere ikke, at der er behov for at indsætte en definition i definitionsbestemmelsen om, hvilke arealer der er omfattet af loven. Det følger således af lovforslagets enkelte bestemmelser og bemærkninger hertil, hvilke arealer de enkelte bestemmelser gælder for.

For så vidt angår definitioner af alternative drivmidler, normalt ladepunkt og højeffektladepunkt, bemærkes det, at Transportministeriet så vidt muligt har lagt sig op ad definitionerne i AFI-direktivet.



4. Sikring af markedsvilkår ved indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter

2. høring:

Dansk Erhverv bemærker, at reglerne ikke tager højde for, hvem der er ansvarlig for en evt. udbygning af elnettet og de dertilhørende omkostninger. Dansk Erhverv opfordrer til, at kommuner og regioner kan påtage sig de økonomiske meromkostninger.

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) støtter, at kommunerne skal identificere og udbyde arealer til opsætning af ladestandere i en markedsdialog med operatører, og at kommunerne ikke skal drive kommerciel virksomhed med ladestandermarkedet, men det bør fremgå af lovforslaget, hvad der sker med de eksisterende aftaler, samt at kommunerne fortsat kan udrulle ladeinfrastruktur gennem annoncering og ikke alene gennem udbud.

Dansk Industri (DI) finder, at markedsmekanismerne skal drive markedet og prissætningen.

Dansk Vand- og Spildevandsforening bemærker, at de kommunalt ejede vand- og spildevandsforsyninger allerede er forpligtet til efter vandsektorloven at indgå aftaler på markedsvilkår.

Frederiksberg Kommune bemærker, at der ud over servicekrav og f.eks. æstetiske krav også sagligt bør kunne stilles krav om, at en part mod at etablere ladefaciliteter på kommercielt bæredygtige lokaliteter også forpligtes til at etablere ladefaciliteter på ikke kommercielt bæredygtige lokaliteter.

Drivkraft Danmark er tilfreds med, at lovforslaget gør det klart, at fremtidige aftaler om ladestandere på offentlig grund eller med offentlig støtte skal indgås på markedsvilkår. Drivkraft Danmark mener, at reglerne om markedsvilkår også bør omfatte eksisterende aftaler. Drivkraft Danmark efterlyser klare regler for afskrivning og overdragelse af infrastrukturen til en anden operatør.

Københavns Kommune finder, at kommunen selv bør kunne beslutte at gennemføre annoncering eller udbud. Der efterlyses en klarere definition af, hvad der forstås ved markedsvilkår. Kommunen er tilfreds med, at lovforslagets forhold til gæsteprincippet er blevet tydeliggjort.



Odense Kommune ser gerne, at det tydeliggøres i lovforslaget, om aftalerne skal indgås via udbud, og om udbud skal være forsøgt, før kommuner kan medfinansiere. Kommunen ønsker det endvidere gjort klart, om allerede opsatte ladestandere også skal i udbud, hvis de skal gøres offentligt tilgængelige, og om operatøren i denne forbindelse skal godtgøre kommunen for etableringsomkostninger ved de allerede etablerede ladestandere.

Norddjurs Kommune finder det glædeligt, at lovforslaget giver kommuner mulighed for udbud og markedsprøvning og efterfølgende disponering af midler til ladestandere. Kommunen opfordrer til, at der udarbejdes vejledninger og skabeloner for udbud.

Aalborg Kommune finder det af hensyn til kommunernes budgetlægning problematisk, at lovforslaget først forventes at træde i kraft i april 2022. Kommunen henstiller til, at vejledning m.v. om markedsvilkår er klar til kommunerne primo 2022.

1. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) foreslår, at lovforslaget præciseres, så det fremgår, at der ved en ladeplads forstås én parkeringsplads med én ladestander. I så fald kan høringsparten bakke op om denne bestemmelse.

Dansk Industri (DI) bakker op om den kommercielle tilgang og bifalder en udbudsbaseret udrulning af infrastrukturen. DI finder det dog uhensigtsmæssigt, at der er én operatør, der vinder hele destinationen.

De Danske Bilimportører bakker overordnet op om de foreslåede bestemmelser om tildeling af ret til at virke som operatør af en ladestander.

Drivkraft Danmark er tilfredse med, at det i lovforslaget gøres klart, at fremtidige aftaler om ladestandere på offentlig grund eller med offentlig støtte skal indgås på markedsvilkår. Drivkraft Danmark bemærker, at det kan være problematisk, hvis én operatør vinder et samlet udbud.

DTL mener, at det er meget vigtigt, at tildeling af ladepladser på offentlige arealer sker på markedsvilkår.

Esbjerg Kommune hilser tildelingen af ret til opladning på markedsvilkår velkommen. Det er imidlertid usikkert, om lovgivningen



giver mere konkurrence og åbenhed i et marked, som lige nu er præget af meget få aktører.

E.On foreslår, at udbud sker pr. lokation i et centralt register og ikke pr. kommune.

Frederiksberg Kommune bemærker, at der sagligt bør kunne stilles krav om, at en part mod at etablere ladefaciliteter på kommercielt bæredygtige lokaliteter også forpligtes til at etablere ladefaciliteter på ikke kommercielt bæredygtige lokaliteter. Kommunen bemærker endvidere, at ladestandere drevet af forskellige operatører bør kunne etableres i umiddelbar nærhed af hinanden.

Frederikssund Kommune skriver, at der skal være mulighed for at kunne foretage en annullering af aftale ved anden anvendelse af arealet.

Gentofte Kommune anfører, at kravet om markedsvilkår kan hindre den ønskede udvikling. Det er uklart for kommunen, om lovforslaget betyder, at kun de første operatører skal betale markedsprisen. Kommunen forstår ikke, hvordan kommuner kan give et statsligt tilskud videre, når der skal indgås aftale på markedsvilkår.

KL støtter som udgangspunkt, at udrulning af ladeinfrastruktur skal ske på markedsvilkår, og at kommunerne ikke skal være operatører af offentligt tilgængelige ladestandere. KL bemærker at lovforslaget ikke behandler, hvilke muligheder kommunerne har for at opsige aftaler, og hvilke krav der kan stilles i udbud.

Københavns Kommune ser gerne, at lovforslaget tager stilling til, om ladeinfrastrukturen og evt. nødvendige transformerstationer til anlægget kan/skal ligge på gæsteprincippet, og til hvordan udbuds-tilgangen kan anvendes til at få etableret ladeinfrastruktur på de mindre attraktive arealer.

OK a.m.b.a. er tilfredse med, at det i lovforslaget gøres klart, at fremtidige aftaler om etablering af ladestandere på offentlige lokationer eller med offentlig støtte skal ske på markedsvilkår.

Norlys mener, at det af hensyn til konkurrencen på markedet er afgørende, at kommuner og regioners tildeling af ret til at levere opladning på offentlige arealer sker ved udbud. Norlys gør endvidere opmærksom på en række problemstillinger i forbindelse med afslutning af ladeoperatørens aftaleperiode.



Aarhus Kommune bemærker, at det bør uddybes, hvad der menes med markedsvilkår i en lovmæssig sammenhæng.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der overordnet set er opbakning til de foreslåede bestemmelser om, at aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter skal indgås på markedsvilkår. Det forventes, at der i form af en bekendtgørelse vil blive fastlagt retningslinjer for udbudsformen, som vil være afhængig af kontraktens størrelse. Det påtænkes endvidere, at der udarbejdes en vejledning, hvor bl.a. afskrivningsvilkår vil blive beskrevet, ligesom det påtænkes, at der udarbejdes vejledende standardvilkår for kontrakter. Derudover vil den enkelte ordregiver i forbindelse med aftaleindgåelse kunne stille krav til eksempelvis serviceniveau og æstetisk. Det vil være op til den enkelte ordregiver at tilrettelægge udbuddet på den mest hensigtsmæssige måde, f.eks. kan en operatør forpligtes til samtidigt at etablere ladepunkter på kommercielt attraktive og kommercielt mindre attraktive placeringer. Potentielle operatører kan byde ind med enten en positiv eller negativ pris, hvilket er præciseret i lobemærkningerne.

En bestemmelse om, at der maksimalt ville kunne være en operatør pr. ladeplads, er taget ud efter 1. høring over lovforslaget, da den vurderes som overflødig.

Efter 1. høring over lovforslaget er der blevet tilføjet en beskrivelse af gæsteprincippet i vejlovens § 77 i bemærkningerne til lovforslagets § 3, stk. 1.

Det vil således være op til parterne i aftalen ved aftaleindgåelsen at fastlægge de nærmere vilkår for evt. efterfølgende opsigelse af aftalen, og hvad der skal ske, hvis et ladepunkt skal fjernes eller flyttes i løbet af aftaleperioden. Ved aftaleindgåelsen vil der også kunne aftales forhold om en efterfølgende operatørs evt. overtagelse af ikke-afskrevet udstyr ved aftaleperiodens ophør, i det omfang det er i overensstemmelse med reglerne om offentlige indkøb.

Efter 2. høring over lovforslaget er det endvidere blevet tilføjet, at tilladelser til etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter på det offentlige vejareal efter vejlovens § 80, som er givet af vejmyndigheden inden lovens ikrafttræden, udløber senest den 1. januar 2036.



Transportministeriet bemærker, at reglerne i lovforslaget vil skulle følges i forbindelse med en ny kontraktindgåelse. Lovforslaget forholder sig ikke i øvrigt til, hvorvidt og i hvilket omfang eksisterende kontrakter om ret til at virke som operatør af lade-punkter vil kunne kræves genforhandlet. Hvis et eksisterende lade-punkt, som en kommune eller region har etableret til egne køretøjer, skal gøres offentligt tilgængelig, vil det være en forudsætning, at reglerne i dette lovforslag følges i forbindelse med, at der indgås en aftale med en operatør af ladepunkter herom.

Det bemærkes endeligt, at forhold vedrørende elforsyning til ladepunkter er reguleret i anden lovgivning.

4.1. Maksimal aftaleperiode med operatøren

2. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance), De Danske Bilimportører, Københavns Kommune og Norlys bifalder, at kontraktperioden er blevet forhøjet. En enkelt høringspart finder dog et behov for præcisering af, hvad der f.eks. ligger i ekstraordinære investeringer.

Drivkraft Danmark bemærker, at en lang aftaleperiode kan bryde med princippet om, at offentlige myndigheder bør teste markedet med jævne mellemrum for at sikre konkurrencen og borgernes penge.

1. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) foreslår, at den maksimale løbetid i udbuddene på normalladere udvides til 10-12 år og på lynladestationer op til 15 år.

Danske Regioner bemærker, at tidsbegrænsningen på 8 og 12 år kan blive en barriere for etableringen af ladestandere.

Drivkraft Danmark anfører, at der med fordel kan sondres mellem destinationsladere og hurtig- og lynladere. Samtidig bør der være klare regler for afskrivningen og overdragelse af anlæggene.

E.On foreslår, at tidshorisonten fastsættes til 10 år med mulighed for 15 år ved ekstraordinære investeringer.



Frederiksberg Kommune anbefaler, at den maksimale kontraktperiode hæves til 15 år. Kommunen mener, at det er uklart, hvad der skal ske med opstillede ladestandere efter kontraktudløb.

KL og Aarhus Kommune bemærker, at der bør fastsættes tidsperioder for forskellige ladetyper.

Københavns Kommune foreslår, at den maksimale kontraktperiode øges til mindst 10 år.

Transportministeriet har på baggrund af høringssvarene til 1. høring over lovforslaget vurderet, at en maksimal aftalelængde på 10 år med mulighed for udvidelse af perioden til 15 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur taler herfor, vil være passende, hvilket også indgår i den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet. Lovforslaget er på denne baggrund justeret efter 1. høring.

Det er endvidere tilføjet i lovbemærkningerne, at bestemmelsen udgør en begrænsning af den almindelige aftalefrihed, hvorefter det generelt er op til aftalens parter at fastlægge den mest hensigtsmæssige varighed af kontrakten.

For så vidt angår spørgsmål om afskrivningsvilkår, og hvad der skal ske med opsatte ladepunkter efter kontraktudløb, henvises til Transportministeriets bemærkninger til høringsnotatets afsnit 4.

4.2. Rimelige og ikkediskriminerende priser for opladning

2. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) bifalder lovforslagets intention om at give elbilisterne let adgang til opladning, og at priserne skal være rimelige og ikke-diskriminerende, men opfatter imidlertid lovforslaget som et prisindgreb.

Dansk Industri (DI) ser ikke behov for prisregulering.

Drivkraft Danmark mener, at fokus bør være på at sikre ordentlige rammer for konkurrence ved at tage fat om problemets rod, som vurderes at være en afgiftsmæssig forskelsbehandling.

FDEL bemærker, at det bør overvejes at sikre mulighed for regulering af priserne i form af et prisloft.



FDM er fortalende for, at markedet grundlæggende vil regulere sig selv, men især i begyndelsen af et spirende marked kan der være behov for lovmæssig regulering.

Norlys mener, at den foreslåede bemyndigelse til transportministeren til at sikre rimelige og ikkediskriminerende priser for forbrugere er et godt og nødvendigt tiltag.

Aalborg Kommune foreslår, at bestemmelsen om rimelige og ikkediskriminerende priser indarbejdes i lovforslagets § 3, stk. 5.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det indgår i den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet, at der er behov for at implementere AFI-direktivets bestemmelser om rimelige og ikkediskriminerende priser. Det følger endvidere af aftalen, at transportministeren bemyndiges samtidig til at fastsætte regler, der kan sikre rimelige og ikkediskriminerende priser for brugerne gennem standardiserede vilkår, som skal anvendes af kommuner, regioner og staten, når de indgår aftale om tildeling af ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter på offentligt areal.

Det er endvidere Transportministeriets opfattelse, at den offentlige part i aftalen skal have en selvstændig forpligtelse til ved aftaleindgåelsen at sikre, at operatøren ikke vil tage urimelige og diskriminerende priser, herunder ved i aftalen at indføre de standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, der påtænkes fastsat, hvilket er tilføjet i lobemærkningerne.

Det er endvidere tilføjet i lobemærkningerne, at der vil kunne fastsættes regler om rimelige og ikkediskriminerende priser for opladning ved offentligt tilgængelige ladepunkter på private arealer med henblik på at implementere AFI-direktivets artikel 4, stk. 10. Det forventes, at fastsættelse af evt. regler om rimelige og ikkediskriminerende priser for offentligt tilgængelige ladepunkter på private arealer vil afvente Konkurrencerådets analyse af konkurrencen på markedet for opladning af elbiler, som blev igangsat i oktober 2021.

5. Kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter og ret til at virke som operatør

2. høring:



Dansk Vand- og Spildevandsforening ser gerne, at det ved lov tydeliggøres, at kommunalt ejede forsyninger har mulighed for at indgå aftaler om etablering af ladestandere ved brug af private operatører.

Drivkraft Danmark finder det positivt, at kommuner og regioner ifølge lovforslaget ikke kan fungere som ladeoperatør og sælge overskudsstrøm til forbrugere og erhvervsliv.

FDM er tilfredse med, at kommunerne og regionerne bringes i spil som afgørende aktører.

Frederiksberg Kommune ønsker belyst, hvorvidt kommunalt ejede forsyningsselskaber/serviceselskaber kan etablere infrastruktur for alternative drivmidler. Kommunen ønsker endvidere belyst, om lovforslagets §§ 4 og 5 gælder for forsyningsselskaber/serviceselskaber, som ejes af kommunen.

Københavns Kommune ønsker en præcisering af, hvad det betyder, at lovforslagets § 4 ikke omfatter ladestandere, der "er forbeholdt enkelte grupper af brugere".

Odense Kommune ser gerne, at det tydeliggøres, hvad der menes med arealer, som kommunen har rådighed over.

1. høring:

Dansk Industri (DI) bakker op om reguleringen af kommunernes ageren.

De Danske Bilimportører finder det fornuftigt, at der indføres sektorlovgivning om kommunernes og regionernes tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere.

Drivkraft Danmark finder det positivt, at kommuner og regioner ifølge lovforslaget ikke kan fungere som ladeoperatør og sælge overskudsstrøm til forbrugere og erhvervsliv.

E.On støtter, at kommuner skal kunne lave udbud på lokationer, hvor de ønsker ladestandere.

FDM er enig i, at det vil være hensigtsmæssigt at tilvejebringe en generel hjemmel til, at kommuner og regioner kan indgå aftale med private om etablering og drift af offentligt tilgængelige ladestandere.



Frederikssund Kommune bemærker, at det skal sikres, at operatørens opgaver holdes adskilt fra kommunens øvrige el-afregning.

KL skriver, at nogle områder, hvor der ikke er kommerciel interesse, kan komme i klemme, hvis offentligt ejede selskaber, herunder forsyningsselskaber, ikke må etablere ladeinfrastruktur.

Københavns Kommune er positivt indstillet over for at kunne udbyde arealer til etablering af ladeinfrastruktur og derved bidrage til en større spredning på etablering af ladeinfrastruktur over byen og samtidig bidrage til gennemsigtighed om kommunens planer for markedet.

Landdistrikternes Fællesråd er positivt stillede over for forslaget om, at kommuner og regioner kan sikre udbredelsen af ladestandere på offentlige arealer.

Norlys anser det som en fornuftig ordning at give kommuner og regioner mulighed for at udpege arealer, hvorpå de ønsker ladeløsninger, men begreberne omkring aftale og tildeling bør afklares.

Region Hovedstaden støtter, at der etableres hjemmel til at tildele operatører ret til at opsætte og drive ladestandere på regionens matrikler, men Region Hovedstaden mener, at etablering og drift af ladestandere på parkeringsarealer allerede efter gældende ret må kunne anses for accessorisk virksomhed efter kommunalfuldmagten og myndighedsfuldmagten.

Share Now er positive over for, at der gennemføres en generel sektorlovgivning, der giver kommuner og regioner klare beføjelser.

Aalborg Kommune bakker op om, at kommunerne ikke skal have hjemmel til at etablere eller drive offentligt tilgængelige ladestandere.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der overordnet set er opbakning til de foreslåede bestemmelser. Det bemærkes, at lovforslagets §§ 4-6 gælder for den kommunale og regionale forvaltning og for kommunale fællesskaber, der er omfattet af kommunestyrelseslovens § 60 (§ 60-selskaber). Det må afklares konkret, hvilke kommunalt og regionalt organiserede enheder der er omfattet af bestemmelserne.

Det bemærkes endvidere, at de foreslåede bestemmelser gælder for offentligt tilgængelige ladepunkter som defineret i lovforsla-



gets § 2, nr. 9. Det følger bl.a. af bemærkningerne til denne bestemmelse, at et offentligt tilgængeligt ladepunkt f.eks. kan omfatte privatejede ladepunkter, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladepunkter, der som led i delebilsordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladepunkter i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige. Ladepunkter, der giver private brugere mulighed for fysisk adgang ved hjælp af en godkendelse eller et abonnement, er også at betragte som offentligt tilgængelige. Ladepunkter, der ikke er offentligt tilgængelige, vil fortsat være omfattet af de hidtil gældende regler.

For så vidt angår de arealer, hvor kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan indgå aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter, følger det af lovbemærkningerne, at kommunen eller regionen skal have rådighed over arealerne på en sådan måde, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan bestemme, at der kan etableres ladepunkter på arealet.

Det bemærkes endeligt, at AFI-loven ikke tager stilling til kommuners og regioners eventuelle muligheder for at etablere, drive eller yde støtte til etablering af ladepunkter efter kommunal- og myndighedsfuldmagtsregler eller efter miljøbeskyttelsesloven.

5.1. Etablering og drift af ladepunkter til brug for opladning af kommuners og regioners egne køretøjer, herunder ladestanderbekendtgørelsen

2. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) mener, at det bør præciseres, at kommuners egne ladestandere efter udbud må anvendes af medarbejdere og borgere. Dertil bør lovforslaget udvides med, at medarbejdere må bruge kommuners egne ladestandere, når ladestanderen er semioffentlig. Endelig bør det tydeligt fremgå, at også eksisterende ladestandere opsat på kommunal grund udbudssættes, og dermed fremadrettet kan bruges af medarbejdere og borgere.

De Danske Bilimportører finder det fornuftigt, at der åbnes for, at kommuner og regioner kan gøre egne ladere offentligt tilgængelige i tidsrum, hvor de ikke selv benytter dem.



KL er ærgerlig over, at et afsnit om, at kommuner og regioner bør gøre deres ladestandere offentligt tilgængelige, der indgår i den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet, ikke indgår i en bestemmelse i lovforslaget. KL opfordrer Transportministeriet og Indenrigs- og Boligministeriet til at samarbejde om at få tilvejebragt hjemmel til, at kommuner kan tilbyde kommunale medarbejdere og gæster adgang til lade faciliteter.

Københavns Kommune mener, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis loven kan bidrage til at sikre, at arbejdsmaskiner kan oplades via den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur. Kommunen er tilfreds med en tilføjelse i lovbemærkningerne om, at kommuner bør gøre ladestandere til egne køretøjer offentligt tilgængelige.

Norddjurs Kommune opfordrer til, at det overvejes at udskyde fristen for opfyldelsen af ladestanderbekendtgørelsen.

Aalborg Kommune bemærker, at det er en stor logistisk opgave at gøre ladestandere etableret til egne køretøjer offentligt tilgængelige.

1. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) foreslår, at kommuner og regioner får mulighed for at etablere ladestandere reserveret til egne medarbejdere. Høringsparten foreslår, at operatørens godtgørelse, kan ske som en løbende årlig betaling efter udbud.

Danske Regioner, Fredensborg Kommune, Horsens Kommune, Københavns Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune mener, at det er uhensigtsmæssigt, at ladeinfrastruktur, som kommuner og regioner etablerer efter ladestanderbekendtgørelsen, kun må anvendes af myndighedens egne køretøjer.

Esbjerg Kommune ser det som positivt, at muligheden for at sælge overskudskapacitet fjernes, ligesom kommunen finder det positivt, at det er præciseres, at en privat ladeoperatør kan tildeles retten til at tilbyde opladning til private og medarbejdere.

FDEL finder det uheldigt, hvis ladestandere etableret efter ladestanderbekendtgørelsen ikke kan gøres offentligt tilgængelige.

KL bemærker, at kommunernes mulighed for at stille ladestandere etableret efter ladestanderbekendtgørelsen til rådighed for offentligheden begrænses. KL gør endvidere opmærksom på, at kommunerne som arbejdsgiver efterspørger at kunne tilbyde opladning til



medarbejdere. KL mener endvidere, at loven bør behandle, hvordan kommunerne kan sælge overskudskapacitet fra kommunale ladestandere.

Norlys ønsker en præcisering af, at aftaler mellem regioner/kommuner og private operatører skal indgås på markedsvilkår og med ikkediskrimination for øje.

Region Hovedstaden forstår ikke hvorfor muligheden for salg af overkapacitet fjernes.

Aalborg Kommune forudser, at de foreslåede regler vil være administrativt tunge og ser uudnyttet kapacitet som en mulig konsekvens.

Aarhus Kommune ser det som problematisk, at operatøren skal godtgøre kommunalbestyrelsen for midler, hvis ladestandere skal gøres offentligt tilgængelig.

Transportministeriet bemærker, at det fremgår af den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet, at lovforslaget justeres, således at kommuner og regioner inden for visse rammer får mulighed for at yde medfinansiering i udbud af ladeinfrastruktur på deres egne arealer. Lovforslaget er derfor justeret efter 1. høring, således at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ved indgåelse af aftaler efter § 4 kan yde betaling til operatøren af ladepunkter i en række nærmere opregnede tilfælde. Det gælder bl.a., såfremt etablering af ladepunktet eller levering af opladningstjenester finder sted for at opfylde kommunens eller regionens forpligtelser i anden lovgivning, eller hvis ladepunktet etableres med henblik på opladning af kommuners eller regioners egne elektriske køretøjer. Lovforslaget omhandler alene finansiering af ladepunktet i de tidsrum, hvor ladepunktet er offentligt tilgængelig.

Høringsparternes bekymringer vurderes dermed i sin væsentlighed imødegået. Det bemærkes dog, at kommuners og regioners mulighed for at stille ladepunkter til rådighed for medarbejdere og gæster ikke reguleres i lovforslaget.

Transportministeriet bemærker endvidere, at fornævnte aftaletekst indeholder en hensigtserklæring om, at kommuner og regioner stiller deres ladeinfrastruktur til rådighed for offentligheden, hvilket er gengivet i lobemærkningerne.



Det er endvidere præciseret i lovbemærkningerne, at lovforslagets § 4 giver kommuner og regioner hjemmel til at beslutte, at ladepunkter, som kommunen eller regionen med hjemmel i kommunal- og myndighedsfuldmagtsregler har etableret til brug for varetagelse af kommunale eller regionale opgaver, tillige kan gøres offentligt tilgængelige i tidsrum, hvor kommunen eller regionen ikke selv har brug for ladepunkterne. Det følger heraf, at kommuner og regioner skal følge reglerne i lovforslaget, når der indgås en aftale om ret til at virke som operatør af ladepunktet, herunder regler om, at aftaler skal indgås på markedsvilkår.

Det bemærkes endeligt, at lovforslaget ikke regulerer fristen for opfyldelse af ladestanderbekendtgørelsen.

5.2. Lovforslagets forhold til vejloven

2. høring:

KL opfordrer til, at det angives, hvorledes udløb af eksisterende tilladelser efter vejlovens § 80 skal håndteres i forhold til AFI-lovens øvrige bestemmelser.

1. høring:

Danske Regioner og Region Hovedstaden mener ikke, at det er hensigtsmæssigt, at alle ladeanlæg defineres som tankanlæg i vejlovens § 88.

Esbjerg Kommune ser gerne, at det bliver muligt for kommunerne at udbyde opsætningen af offentligt tilgængelige ladestandere på vejarealer på samme vis som offentlige arealer.

Gentofte Kommune, KL og Aarhus Kommune finder med forskellig argumentation, at der mangler begrundelser for ikke længere at tillade opsætning af ladestandere efter vejlovens § 80.

Københavns Kommune spørger, om forpligtelserne også gælder for ladestandere etableret på private fællesveje, herunder hvorvidt en ladestander på en privat fællesvej fortsat er omfattet af kravet om tilladelse til særlig råden efter privatvejslovens § 66.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er det Transportministeriets vurdering, at de eksisterende regler ikke giver kommuner og regioner tilstrækkelige muligheder for at medvirke til udrulningen af offentligt tilgængelige ladepunkter på lokalt plan. Det er hensigten, at lovforslaget fremover vil regulere



kommuners og regioners mulighed for at tillade etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter og levering af opladningstjenester på kommunale og regionale arealer, herunder også det område, som i dag reguleres af vejlovens § 80.

Efter 2. høring er det blevet præciseret i lovbemærkningerne, at de arealer, hvorpå kommunen kan indgå en aftale om ret til at virke som operatør af ladepunkter, bl.a. kan omfatte kommuneveje, hvor kommunen er vejmyndighed. Desuden har høringsparternes bemærkninger givet anledning til en uddybning i lovbemærkningerne af, hvad der vil ske, når en eksisterende tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter efter vejlovens § 80 udløber eller skal genforhandles. Derudover er der blevet tilføjet en ny bestemmelse i lovforslagets overgangsbestemmelse, der bestemmer, at eksisterende tilladelser til etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter efter vejlovens § 80 udløber senest den 1. januar 2036.

Det bemærkes endeligt, at lovforslaget ikke forholder sig til, hvordan ladepunkter kategoriseres i vejlovens § 88.

5.3. Offentliggørelse af kommuners og regioners planlægning af arealer til ladeinfrastruktur

2. høring:

Danske Regioner, KL, Københavns Kommune og Norrdjurs Kommune kvitterer for, at bestemmelsen om varslingen af to-årsplaner er udgået.

Drivkraft Danmark er uforstående over for, at den 2-årige periode er udgået.

Norlys ser gerne en varsling på 6 måneder i stedet for at fjerne kravet.

1. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance), Danske Regioner, Esbjerg Kommune, E.On, Fredensborg Kommune, Gentofte Kommune, Herlev Kommune, Horsens Kommune, KL, Kolding Kommune, Københavns Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Odense Kommune, Region Hovedstaden, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune finder det med varierende begrundelser positivt,



at kommuner og regioner fremlægger planer om, hvor de planlægger at udbyde retten til at opstille ladeinfrastruktur, men finder, at kravet om planlægning må ikke gå ud over fleksibiliteten.

Drivkraft Danmark finder det positivt, at kommuner og regioner som hovedregel skal melde ud, hvor de forventer, at der skal sættes ladestandere op inden for en 2-årig periode.

Norlys støtter formålet med planlægningskravet, men anbefaler, at lovtæksten præciseres, så det ikke kan forstås således, at kommuner og regioner kan tildele ret til at virke som operatør af ladestandere på et hvilket som helst tidspunkt inden for de kommende to kalenderår.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet, at forslaget til en lovbestemmelse om, at det stilles som krav, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet skal varsle deres planer om etablering af ladepunkter to år i forvejen, udgår. Det er endvidere aftalt, at det beskrives i lovbemærkningerne, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet offentliggør deres planer for etablering af ladepunkter.

Lovforslaget er justeret i overensstemmelse hermed. Transportministeriet forventer at udarbejde en vejledning for, hvorledes kommunerne og regionerne kan inddrage offentligheden i deres planer for etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter.

5.4. Kommuners og regioners betaling af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter i forbindelse med indgåelse af aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter

2. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) mener, at det bør præciseres i lovtæksten, at kommuner har ret til at finansiere ladestandere på offentlige arealer og ved offentlige bygninger, når udrulningen af ladestanderne konkurrenceudsættes. Der opfordres endvidere til, at byrådet får mulighed for på forhånd at afsætte en budgetramme til finansiering af ladestandere, så at markedsudrulningen ikke forsinkes.

Danske Regioner bemærker, at transportministeren i forbindelse med fastsættelsen af regler om regional medfinansiering bør give



regionerne gode muligheder for at kunne tilbyde besøgende o.a. på regionernes sygehuse, regionshuse mv. attraktive lade faciliteter.

Dansk Industri (DI) mener, at det er vigtigt, at offentligt tilskud ikke bliver konkurrenceforvridende, hvorfor tilskud til selve lade-standerne og tilskud til placering af ladestandere bør skilles ad.

De Danske Bilimportører bakker op om, at kommuner og regioner opnår bedre muligheder for at yde medfinansiering til udrulning af ladeinfrastruktur.

Frederiksberg Kommune opfordrer til, at der eksplicit i lovforslaget tildeles hjemmel til, at kommuner og regioner kan yde tilskud til etablering af ladestandere ud over de i § 5, stk. 1-4, nævnte tilfælde.

Drivkraft Danmark mener, at offentlig støtte til etablering af ladestandere både skal kunne gå til ladestandere på offentlige arealer og private arealer, så der ikke sker konkurrenceforvridning.

FDM opfordrer til, at statslige puljemidler ikke tildeles som én stor klump, da det risikerer at skævvride markedet. FDM opfordrer også til, at der oprettes en grøn statslig fond, der kan lånefinansiere den underjordiske investering eller alternativt give mulighed for, at omkostningen til tilslutningsbidrag betales af ladeoperatøren i rater.

KL kvitterer for, at en række af KL's bemærkninger fra 1. høring er imødekommet, herunder kommunernes mulighed for medfinansiering. KL bemærker, at § 5 er formuleret som en kumulativ bestemmelse, hvilket må være en fejl (også påpeget af Københavns Kommune). KL ønsker præciseret, hvad der menes med "ladestandere der primært anvendes til opladning af egne køretøjer". KL henstiller til, at det i lovforslaget præciseres, at kommunalbestyrelsen forlods gerne må afsætte en økonomisk ramme, som embedsværket efterfølgende administrerer uden yderligere politisk behandling. KL anbefaler endeligt, at kommunerne sikres automatisk låneadgang til etablering af ladestandere.

Københavns Kommune er tilfreds med muligheden for kommunal medfinansiering, men mener dog, at der fortsat er en række begrænsninger. Kommunen stiller spørgsmål ved det praktisk anvendelige i beskrivelsen i lovbemærkningerne til § 5, stk. 2, i forhold til at skulle gennemføre udbud, når der ikke er lagt op til betaling fra kommunens side.



Odense Kommune bemærker, at det kan blive en lang proces for kommunerne, før der kan opsættes ladestandere, hvis der ikke må afsættes anlægsmidler på forhånd, idet kommunen typisk kun afsætter anlægsmidler en gang om året.

Aalborg Kommune finder det positivt at kommuner kan støtte, at de ladestandere, der etableres efter bygningsreglementet, kan gøres offentligt tilgængelige, men finder det uklart, om det også er tilfældet efter 2024, og om det kræver et forudgående udbud.

1. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance), Danske Regioner, Esbjerg Kommune, E.On, FDEL, FDM, Frederiksberg Kommune, Haderslev Kommune, KL, Kolding Kommune, Københavns Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Lyngby-Taarbæk Kommune, Odense Kommune, Share Now og Aarhus Kommune opfordrer til, at kommunerne og regionerne for ikke at forsinke udrulningen i områder med lav kommerciel interesse får mulighed for at støtte opstilling af ladeinfrastruktur i områder, hvor udbud har vist, at ladeinfrastruktur ikke kan opstilles uden tilskud.

Dansk Industri (DI) bakker op om støtte baseret på statslige puljer, som vil bidrage til at sikre en bred og hensigtsmæssig landsdækkende udrulning af infrastrukturen til elbiler.

De Danske Bilimportører har ingen bemærkninger til, at kommunalbestyrelsen ikke kan anvende egne midler til at varetage opgaver, idet det antages, at dette er i overensstemmelse med den øvrige lovgivning om kommunernes styrelse mv.

Landdistrikternes Fællesråd er bekymret for, at loven ikke vil understøtte udbredelsen af ladestandere i landdistrikterne tilstrækkeligt og foreslår øremærkning af puljemidler til formålet.

Norlys bakker op om, at kommuner og regioner ikke kan anvende egne midler til at varetage ydelser af ladeløsninger, og peger på, at bestemmelsen også bør gælde for kommunalt ejede selskabers midler.

Region Hovedstaden finder, at et velfungerende marked på kort sigt med fordel kan understøttes af offentlig intervention, hvorfor regionerne ikke bør afskæres fra at benytte miljøbeskyttelsesloven til at yde støtte til opsætning af ladestandere til elbiler.



Aalborg Kommune anerkender, at kommunalfuldmagtsreglerne og statsstøttere reglerne forhindrer, at kommuner anvender egne midler, men opfordrer samtidig til, at der etableres statsfinansierede puljer, som kan sikre, at der etableres en jævn geografisk fordeling af ladestandere.

Transportministeriet bemærker, at det fremgår af den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet, at lovforslaget justeres, således at kommuner og regioner inden for visse rammer får mulighed for at yde medfinansiering i udbud af ladeinfrastruktur på offentlige arealer. Lovforslaget er derfor justeret efter 1. høring, hvilket imødekommer de synspunkter, som er udtrykt af et stort flertal af høringsparterne. Der har ikke været et politisk ønske om at give kommuner og regioner hjemmel til at foretage udbud på private arealer, ligesom der ikke har været et politisk ønske om at fastsætte regler for, hvilke omkostninger i forbindelse med et udbud den offentlige part vil kunne betale.

Lovforslaget indeholder ikke regler om, at bestemmelserne i lovforslagets § 5, stk. 1, nr. 1-4, er tidsbegrænset, og det vil derfor også være muligt efter reglerne i lovforslaget at yde betaling til, at ladepunkter opsat efter ladestanderbekendtgørelsen gøres offentligt tilgængelige, efter 2024. Da det er i forbindelse med aftaler efter lovforslagets § 4, at der kan ydes betaling efter lovforslagets § 5, vil det være et krav, at aftaler om ret til at virke som operatør af ladepunkter, der f.eks. er etableret til brug for opladning af kommuners og regioners egne køretøjer, indgås på markedsvilkår. Der henvises i øvrigt til høringsnotatets afsnit 5.1.

Det bemærkes endvidere, at begrundelsen for kommunal og regional medfinansiering i f.eks. yderområder med lav kommerciel interesse afhænger af løbende konkrete faglige vurderinger af markedssituationen, hvorfor det vurderes som hensigtsmæssigt at bemyndige transportministeren til at fastsætte de nærmere regler herfor ved bekendtgørelse.

For så vidt angår spørgsmålet om statsstøttere regler, bemærker Transportministeriet, at det er den enkelte kommunes eller regions ansvar, at EU's statsstøttere regler efterleves. Der henvises i øvrigt til lovforslagets afsnit om forholdet til statsstøttere reglerne.

Transportministeriet er enig i, at det er en fejl, at lovforslagets § 5 er formuleret som en kumulativ bestemmelse. Høringsparternes bemærkninger om besværlig administration har givet anledning til en justering af lovbemærkningerne, hvor det er tilføjet, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil kunne delegere beføjelsen



til at disponere midler til betaling af operatører til administrativt niveau. Det bemærkes endeligt, at lovforslaget ikke forholder sig til forhold vedrørende tildeling af statslige eller kommunale puljemidler til ladepunkter eller til kommuners låneadgang efter bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v.

6. Betalingsløsninger for opladning

2. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) mener, at lovforslaget med henblik på ikke at begrænse fremtidige betalingsløsninger bør indeholde en formulering om alternativer til kortbetaling og roaming, f.eks. ad-hoc betaling.

Dansk Industri (DI) mener, at det skal være nemt og enkelt at betale med alle gængse betalingskort, men finder, at kravet bør kunne opfyldes ved kontaktløs kortbetaling og digital/QR kodekortbetaling.

De Danske Bilimportører bakker op om krav til skiltning og nemme betalingsløsninger, men opfordrer til, at det tydeliggøres, hvilke ladestandere kravene til betalingsløsninger gælder for, og at der tages højde for kravene i udkastet til ny AFI-forordning.

Drivkraft Danmark støtter, at krav om betalingsløsninger og roaming alene gælder offentlige arealer og offentligt tilgængelige ladestandere med offentlig støtte, samt om, at der ikke både stilles krav om roaming og kortbetaling.

FDEL finder det positivt, at der sikres adgang til ad-hoc-betaling med betalingskort på højeffektladestandere, samt at normale ladestandere alene undtages fra kravet mod at give mulighed for roaming.

Københavns Kommune spørger, om offentligt tilgængelige ladestandere på private fællesveje er omfattet af bestemmelserne om betalingsløsninger.

Sperto ApS finder, at det bør præciseres, om der er krav til numerisk tastatur ved de kontaktløse terminaler.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet, at der med henblik på at ladestandermarkedet bliver åbent og transparent,



sker en justering af lovforslaget således, at der for ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW stilles krav om, at der er kortlæsere for almindelige betalingskort. Kravet omfatter alene offentligt tilgængelige ladepunkter på offentlige arealer og offentligt tilgængelige ladepunkter, som er etableret gennem modtagelse af offentligt tilskud, herunder tilskud fra EU. For ladepunkter med en effekt på under 50 kW kræves der ikke kortlæsere, hvis der i stedet gives adgang til bilateral roaming eller roaming gennem tredjepart. På denne baggrund er lovforslaget justeret efter 1. høring over lovforslaget.

Transportministeriet bemærker, at der er taget udgangspunkt 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 (forslag til ny AFI-forordning) ved udarbejdelsen af den foreslåede § 7, stk. 1, hvorfor der er taget højde for kravene til betalingsmuligheder i udkastet til ny AFI-forordning ved udarbejdelsen af bestemmelsen.

Det er Transportministeriets vurdering, at betalingskort er den mest gængse form for betalingsinstrument, som både danske og udenlandske brugere af elektriske køretøjer har adgang til. For at sikre en let og lige adgang til betaling for opladning ved offentligt tilgængelige ladepunkter på offentlige arealer for danske og udenlandske brugere er det derfor hensigten, at betalingskortlæseren skal være et fysisk apparat, og kravet om betalingskortlæsere vil således f.eks. ikke kunne opfyldes alene ved at tilbyde betaling via MobilePay, Apple Pay eller Internetbaserede løsninger m.v., hvilket er tilføjet i loubemærkningerne.

Det følger af reglerne om stærk kundauflysning, at der ved en fysisk betalingskortlæser skal være et tastatur – et såkaldt pin pad – hvor brugeren kan indtaste sin pincode. Der vil således være krav om numerisk tastatur ved de kontaktløse terminaler, hvilket er tilføjet i loubemærkningerne.

Det er ligeledes blevet præciseret i loubemærkningerne, hvilke arealer der er omfattet af bestemmelsen.

For så vidt angår offentligt tilgængelige ladepunkter etableret på private fællesveje, er det Transportministeriets opfattelse, at sådanne ladepunkter vil være omfattet af lovforslagets regler om betalingsløsninger, såfremt der er modtaget offentligt tilskud.

6.1. Roaming



2. høring:

Dansk Industri (DI) ser ikke behov for tvungen roaming, men finder det mere hensigtsmæssigt med tilgængelighed og enkle betalingsmuligheder for kunderne uanset operatør og kundeforhold.

FDEL finder det positivt, at der sikres adgang til ad-hoc-betaling med betalingskort på højteffektladestandere, samt at normale ladestandere alene undtages fra kravet mod at give mulighed for roaming.

Forsyningstilsynet bemærker, at det kan være hensigtsmæssigt at præcisere kriteriet omkring de 50 kW, således at ladestandere både defineres ud fra maksimalt effekttræk og maksimalt strømtræk.

Drivkraft Danmark har gentaget sit høringssvar fra 1. høring om, at regler om roaming er symptombehandling, mens det reelle problem er all-inclusive-abonnementer. Høringsparten ser dog positivt på, at udbydere af opladningstjenester skal opfylde vandelskrav.

Norlys anser de foreslåede roamingregler som essentielle for et vel fungerende lademarked i fremtiden, og opfordrer til anvendelse af bilaterale roamingaftaler.

1. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance), Dansk Industri (DI), Drivkraft Danmark, DTL, E.On og OK a.m.b.a. kan ikke støtte en detailregulering af markedet med tvungen bilateral roaming. Flere høringsparter opfordrer til, at åbenhed og let tilgængelighed sikres ved anvendelse af gængse betalingsmidler som kreditkort m.v.

Danske Regioner, De Danske Bilimportører, Esbjerg Kommune, Fredensborg Kommune, Gentofte Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Herlev Kommune, KL, Københavns Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Norlys, Region Hovedstaden, Share Now, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune finder ud fra flere forskellige begrundelser, at forslaget til regulering kan skabe bedre muligheder for, at alle brugere af elbiler kan få adgang til alle ladestandere uanset kundeforhold.

Drivkraft Danmark bemærker, at regler om roaming er symptombehandling, mens det reelle problem er all-inclusive-abonnementer.



FDEL mener ikke, at reguleringen skal bygge på en forudsætning om, at man har et ladeabonnement. Desuden mener høringsparten at højhastighedsladere bør kunne fritages for roaming, hvis det er muligt at betale med almindelige betalingsmidler.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af aftale om regulering af ladestandermarkedet, at udkastet til lovforslag justeres således, at der for ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW stilles krav om, at der er kortlæsere for almindelige betalingskort. Kravet omfatter alene offentligt tilgængelige ladepunkter på offentlige arealer og offentligt tilgængelige ladepunkter, som er etableret gennem modtagelse af offentligt tilskud, herunder tilskud fra EU. For ladepunkter med en effekt på under 50 kW kræves der ikke kortlæsere, hvis der i stedet gives adgang til bilateral roaming eller roaming gennem tredjepart.

På denne baggrund er lovforslaget justeret efter 1. høring. Transportministeriet mener at kunne konstatere, at der er fundet en løsning, der imødekommer hovedparten af de hensyn, høringsparterne udtrykte i forbindelse med den 1. høring over lovforslaget.

Det er Transportministeriets vurdering, at der i praksis ikke vil være noget problem med at afgøre, om et givent ladepunkt vil være omfattet af kravet om kortlæser, eller om der kan vælges mellem kortlæser og roaming. Transportministeriet vurderer endvidere, at, hvorvidt de 50 kW opgøres i maksimalt effekttræk eller i maksimalt strømtræk, ikke har en betydning for, hvordan man skal leve op til reglerne om betalingsløsninger og digitalt display.

Det bemærkes endvidere, at der med henblik på at implementere AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt., direkte i loven er indsat en bestemmelse om, 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.

6.1.1. Ikkediskriminerende priser for roaming

2. høring:

FDM mener, at prisudviklingen på roaming bør følges tæt, og at det via regulering bør sikres, at ladeoperatøren ikke opkræver diskriminerende eller prohibitiv høj roamingpris for at få forbrugerne til at downloade operatørens egen app e.l.



Norlys anser roamingregler som essentielle for et velfungerende ladedemarket i fremtiden, herunder at der fastsættes rammer for prisfastsættelsen.

1. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) foreslår, at det er konkurrencelovens bestemmelser, der skal sikre ikke-diskriminerende adfærd eller misbrug af dominerende stilling.

De Danske Bilimportører finder det fornuftigt, at der sker en regulering, som sikrer ikke-diskriminerende priser for roamingtjenester.

E.On anbefaler, at priserne reguleres af markedskræfter i et marked i kraftig udvikling og med meget konkurrence.

FDEL bemærker, at det bør overvejes at skabe hjemmel til, at der kan fastsættes et prisloft på kantstensopladere opført med offentlig støtte eller beliggende på offentligt areal.

KL bemærker, at det bør fremgå tydeligere, hvilke muligheder kommunerne har for at vurdere, om priserne i forbindelse med roaming er ikke-diskriminerende.

Norlys mener, at det er afgørende, at prisfastsættelsen er ensformig og transparent, hvis roamingordningen skal have en effekt på konkurrencen i markedet. Høringsparten mener, at det bør gøres klart i lovteksten, at kunder skal have samme vilkår, uanset om de er kunder hos en roamingudbyder, eller om de er kunder hos en operatør. Høringsparten finder endeligt, at det er en god idé med et register over udbydere af opladningstjenester.

Share Now støtter, at der fastsættes regler om prissætning, men finder, at 2-3 år er for lang tid at vente på en evaluering af prissætningen, da der allerede i dag opleves ublu og uigennemskuelige priser på roaming.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bestemmelsen om, at de priser, som operatører af lade punkter kan opkræve fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester, skal være ikkediskriminerende, er udgået fra lovforslaget efter 1. høring over lovforslaget. Bestemmelsen er erstattet af kravet om, at operatører af lade punkter skal kunne modtage betalingsskort og skal skilte med ad hoc-prisen i et digitalt display i forbindelse med la-



depunktet. Bestemmelsen er desuden blevet erstattet af bestemmelsen om, at den offentlige ordregiver ved indgåelse af aftale på markedsvilkår skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver, er rimelige og ikkediskriminerende.

7. Krav om skiltning med priser for opladning m.v.

2. høring:

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance) bemærker, at det er misvisende at angive den samlede pris for opladning pga. forskellige abonnementsordninger, hvorfor det burde være tilstrækkeligt at vise priserne i en app.

Dansk e-Mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance), FDM, FDEL og Drivkraft Danmark mener, at kravene om prissammenligningsskilte på offentligt tilgængelige tankstationer og offentligt tilgængelige ladestandere er misvisende, overflødige og for så vidt angår ladestandere et udtryk for overimplementering. Organisationerne foreslår derfor, at kravet om prissammenligningsskilte udgår.

Dansk Industri (DI) er enig i, at der skal oplyses om priser, og at dette skal være synligt for kunderne, men mener, at det bør være tilstrækkeligt at vise priser og informere på mobiltelefonen.

Drivkraft Danmark bakker op om, at priserne skal fremgå tydeligt for forbrugerne og mener, at den foreslåede løsning kan give forbrugerne den gode information, som kendes fra brændstofmarkedet. Drivkraft Danmark foreslår dog, at kravene for både nye og eksisterende ladestandere udskydes et par år.

Norlys mener, at det bør være tilstrækkeligt, at priserne vises digitalt i en app eller på en hjemmeside, og opfordrer til, at det præciseres, hvornår den samlede købspris skal vises. Norlys mener, at fysiske skilte med QR-koder ikke er til gavn for forbrugerne eller branchen, og at en bedre løsning ville være en digital tilgang.

Sperto ApS bemærker, at et generelt krav om prismærkning kan blive meget byrdefuldt for ladeoperatører, og at priserne bør kunne angives på en hjemmeside.

1. høring:

De Danske Bilimportører og FDEL mener, at der bør kræves, at operatører af offentligt tilgængelige ladefaciliteter oplyser om priserne for opladning.



Norlys bakker op om, at brugerrelevant info om f.eks. priser og driftsstatus på ladestandere fremgår offentligt på et ikke-diskriminerende grundlag. Norlys mener dog, at de gældende regler om prissammenligningsskilte på ladestandere udgør en overimplementering af AFI-direktivet, og opfordrer til, at disse regler ændres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af aftale om regulering af ladestandermarkedet, at lovforslaget justeres således, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, at offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW skal skilte med listeprisen pr. kWh i digitalt display. Den samlede pris for brugerens køb af el til opladning for eventuelle gebyrer til roamingtjenester skal endvidere anføres i et display, som er tydeligt for forbrugeren. Offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på op til 50 kW kan vælge at give oplysningerne på hjemmeside eller app som alternativ til digitalt display.

Det er således et politisk ønske, at der skiltes med priser i digitalt display for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på 50 kW eller derover. Det er herunder et politisk ønske, at skiltningen skal foregå ligesom på konventionelle tankstationer, hvor det er den samlede pris inden rabatter, der angives.

Transportministeriet bemærker, at høringsparternes bemærkninger om, at kravet om digitalt display bør udskydes, har givet anledning til, at der påtænkes fastsat en overgangsordning i 2022, hvilket er indarbejdet i lovbemærkningerne.

Derudover har Transportministeriet justeret lovbemærkningerne således, at det fremgår, at der også vil kunne fastsættes regler om, at den ad hoc-listepris, der skal skiltes med, kan indeholde, hvor lang tid et elektrisk køretøj holder ved et givent ladepunkt.

Det bemærkes endvidere, at regler om, at der skal opsættes et prissammenligningsskilt på offentligt tilgængelige ladepunkter, ikke forventes at blive videreført, hvilket er tilføjet i lovbemærkningerne. Transportministeriet er således enig i, at prisgennemsigthed for opladning fremover vil kunne sikres via andre bestemmelser i lovforslaget. Kravet om prissammenligningsskilte på tankstationer har imidlertid et andet formål og følger direkte af AFI-direktivet, hvorfor det er hensigten at fastholde kravet om prissammenligningsskilte på tankstationer.



8. Indberetning af data om ladepunkter og tankstationer

2. høring:

Frederiksberg Kommune går ud fra, at levering af data om brug af ladestanderer også kan indgå som et sagligt vilkår for tildelingen af tilladelse, hvis klima-, energi-, og forsyningsministeren ikke forinden har fastsat bestemmelser herom.

KL støtter, at data indsamles på tværs af alle ladeoperatører, og at måle- og stamdata skal kunne indsamles til brug for planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

1. høring:

Danske Regioner finder det hensigtsmæssigt, hvis der stilles et åbent datasæt af høj kvalitet til rådighed, og, hvis datasættet indeholder realtidsdata om ladestanderens ledighed.

FDM kvitterer for, at der lægges op til, at operatører af offentligt tilgængelige ladestanderer skal indberette data om opladning til de relevante offentlige myndigheder, idet data om opladning er af afgørende betydning for omkostningseffektiv udrulning af ladeinfrastruktur.

Frederiksberg Kommune går ud fra, at levering af data om brug af ladestanderer også kan indgå som et sagligt vilkår for tildelingen af tilladelse, hvis klima-, energi-, og forsyningsministeren ikke forinden har fastsat bestemmelser herom.

KL støtter, at måle- og stamdata skal kunne indsamles til brug for planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur, samt at ladedata indsamles på tværs af alle ladeoperatører.

Norlys støtter muligheden for at forpligte operatører af offentligt tilgængelige ladestanderer til at videregive data. Norlys ønsker en bekræftelse af, at der udelukkende er tale om aggregeret data.

Region Hovedstaden er positivt indstillet overfor, at staten påtager sig opgaven med at indsamle ladedata på tværs af alle ladeoperatører.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det påtænkes, at de brugerrelevante data, som ladeoperatører skal afgive som følge



af bestemmelser i lovforslaget, vil blive udstillet i et åbent data-format, som dermed kan eksporteres og blive genbrugt og eksempelvis indgå i apps og GPS-systemer.

Det bemærkes endvidere, at det fremgår af lovbemærkningerne, at klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastlægge nærmere regler for offentliggørelse af data for elforbrug fra ladeoperatørs målepunkter tilkoblet offentligt tilgængelige lade-punkter. Det kan eksempelvis være i aggregeret form i afgrænsede geografiske arealer under hensyntagen til konkurrencemæssige forhold for ladeoperatørerne. Data om f.eks. geografisk placering af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstationer vil derimod ikke være i aggregeret form.

9. Evaluering af lovgivningen

2. høring:

FDM opfordrer til, at der oprettes et nationalt videnscenter med henblik på at sikre et velfungerende marked, hvor der investeres smart.

1. høring:

De Danske Bilimportører opfordrer ministeren til at følge udviklingen og løbende evaluere behovet for yderligere udvikling af infrastrukturen for alternative drivmidler og om nødvendigt justere.

KL mener, at det er en forudsætning for en effektiv udrulning af landsdækkende ladeinfrastruktur, at der oprettes et nationalt center for innovation og videndeling.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af lovforslagets indledende afsnit, at Transportministeriet påtænker at evaluere loven efter 2-3 år.

Det bemærkes endvidere, at det ligger uden for rammerne af dette lovforslag at tage stilling til evt. oprettelse af et nationalt videnscenter.

10. Lovforslagets overgangsbestemmelser

2. høring:



De Danske Bilimportører mener, at f.eks. krav om kortbetaling bør få virkning hurtigst muligt, og at overgangsperioden indtil 2026 kan være kortere.

Frederiksberg Kommune er bekymret over, at der i lovteksten og bemærkningerne mangler beskrivelse af overgangsbestemmelserne, for så vidt angår udløb af tilladelser efter vejlovens § 80.

Københavns Kommune ser gerne, at det i lovforslaget angives, hvorledes udløb af eksisterende tilladelser efter vejlovens § 80 skal håndteres i forhold til AFI-lovens øvrige bestemmelser.

Sperto ApS anbefaler, at overgangsordningerne for betalingskortlæsere lempes, så allerede planlagte projekter med bestilte ladestandere ikke rammes unødigt hårdt.

1. høring:

Frederiksberg Kommune bemærker, at der er behov for uddybning og præcisering af lovforslagets overgangsbestemmelse, og foreslår, at den foreslåede overgangsperiode indtil 2030 i stedet følger den maksimale aftaleperiode.

Gentofte Kommune finder det problematisk, at lovforslagets overgangsbestemmelse kun tager højde for kontrakter indgået før lovens ikrafttræden og ikke tager højde for tilladelser efter vejlovens § 80.

Københavns Kommune anbefaler, at der indføres en overgangsperiode, fx i den første halvdel af 2022, hvor der fortsat vil kunne gives tilladelser efter vejlovens § 80.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af aftale om regulering af ladestandermarkedet, at overgangsperioden for eksisterende ladepunkter løber til 1. januar 2026. Det medfører bl.a., at kravene til betalingsløsning fra 1. januar 2026 også vil omfatte eksisterende ladepunkter. Det indebærer endvidere bl.a., at tilladelser, som en kommune har givet til etablering af ladepunkter efter vejlovens § 80, vil 1. januar 2026 blive omfattet af de nye standardvilkår.

Transportministeriet vurderer ikke, at der skal udarbejdes en overgangsordning, således at der i en overgangsperiode fortsat ville kunne gives tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter efter vejlovens § 80.



Det bemærkes endvidere, at høringsparternes bemærkninger har givet anledning til en uddybning i lovbemærkningerne af, hvad der vil ske, når en eksisterende tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter efter vejlovens § 80 udløber eller skal genforhandles.

Derudover er der efter 2. høring over lovforslaget blevet tilføjet en ny bestemmelse i lovforslagets overgangsbestemmelse om, at eksisterende tilladelser til etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter på det offentlige vejareal efter vejlovens § 80 udløber senest den 1. januar 2036.

Det bemærkes, at ladepunkter, der er etableret inden lovforslagets ikrafttræden, vil kunne blive omfattet af flere bestemmelser i lovforslaget. Det kan f.eks. være regler om betalingsløsninger, regler om implementering af AFI-direktivet og indsamling af data m.v.

11. Udmøntning af regler ved bekendtgørelse

2. høring:

Frederiksberg Kommune er bekymret over, at en række regler i lovforslaget tildeler transportministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler, hvorfor retstilstanden er behæftet med stor usikkerhed.

1. høring:

Frederiksberg Kommune opfordrer til, at rammer og regler for markedsvilkår udarbejdes og sendes i høring hurtigst muligt, og opfordrer til, at der i bekendtgørelsen sikres mulighed for fleksibilitet.

Aalborg Kommune bemærker, at det er et komplekst område at navigere i som kommune, og kommunen har et ønske om, at den fremtidige bekendtgørelse følges op af en vejledning.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at en række bestemmelser i lovforslaget lægger op til en nærmere detailregulering og tekniske krav, ligesom fastsættelse af visse regler afhænger af løbende konkrete faglige vurderinger. Det er på denne baggrund Transportministeriets vurdering, at en række af de regler, der skal fastsættes, egner sig bedst til at blive fastsat på bekendtgørelsesniveau.



Det bemærkes endvidere, at Transportministeriet arbejder på, at relevante bekendtgørelser og vejledninger for f.eks. kommuners og regioners sikring af markedsvilkår kan træde i kraft hurtigst muligt efter lovforslagets ikrafttræden.

12. Lovforslagets sammenhæng med anden lovgivning

12.1. Sammenhæng med parkeringsregler

1. høring:

FDM ser gerne, at lovforslaget forholder sig til problematikken om, når biler parkerer på en elbilplads uden at oplade.

Kolding Kommune bemærker, at lovforslaget ikke giver kommunerne hjemmel til at reservere dele af en offentlig parkeringsplads til f.eks. hjemmeplejen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forhold vedrørende parkering ikke reguleres i AFI-loven.

12.2. Sammenhæng med planloven

1. høring:

KL finder, at der i arbejdet med udrulning af ladeinfrastruktur mangler et overordnet fokus på, hvordan kommunal- og lokalplaner kan bruges til at øge krav om ladeinfrastruktur i forbindelse med planlægning. Dette bør håndteres i forbindelse med den igangværende evaluering af planloven.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at høringspartens bemærkninger ikke vedrører dette lovforslag.

12.3. Sammenhæng med elforsyningsloven

2. høring:

Danske Regioner bemærker, at samspillet mellem lovforslaget og elforsyningsloven ikke synes at være afstemt, hvilket kan medføre, at kommuner og regioner vil være nødsaget til at afholde en række økonomiske omkostninger til anlæg af dobbelt eldistributionsnet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forhold vedrørende elforsyning ikke reguleres i AFI-loven. Transportministeriet vil dog tage kontakt til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet



med henblik på at afdække konsekvenserne af høringspartens bemærkninger.

13. Lovforslagets økonomiske konsekvenser

2. høring:

KL bemærker, at der ikke er modtaget økonomisk høring på sagen og tager derfor forbehold for eventuelle driftsøkonomiske konsekvenser i kommunerne.

Københavns Kommune bemærker, at muligheden for en kommunal indtægt fra aftaler indgået efter lovforslagets § 4 ikke fremgår af de almindelige bemærkningers afsnit om økonomiske konsekvenser for det offentlige.

1. høring:

KL bemærker, at der ikke er modtaget økonomisk høring på sagen og tager derfor forbehold for eventuelle driftsøkonomiske konsekvenser i kommunerne.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af de almindelige bemærkningers afsnit om økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige, at reglerne ikke forpligter kommunalbestyrelsen og regionsrådet til at indgå aftale med operatører af ladepunkter om ret til at virke som operatører af ladepunkter eller til at yde betaling herfor, og de økonomiske konsekvenser vil derfor alene relatere sig til kommuner og regioner, der frivilligt påtager sig dette. Reglerne forventes derfor ikke at udløse økonomiske konsekvenser i relation til det udvidede totalbalanceprincip (DUT).

14. Øvrige justeringer i lovforslaget

Transportministeriet bemærker, at der derudover er foretaget en række øvrige mindre justeringer, tilpasninger og udbygning af lovbemærkningerne efter 2. høring over lovforslaget.