

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport¹

Kapitel 1

*Anvendelsesområde og definitioner***§ 1.** Loven finder anvendelse for:

- 1) Ladestandere til elektriske køretøjer.
- 2) Tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og søfartøjer.
- 3) Faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer.

§ 2. I denne lov forstås ved:

- 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 bl.a. elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)) og flydende gas (LPG).
- 2) 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 genoplades eksternt.
- 3) Ladestander: En grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen.
- 4) Normal ladestander: En ladestander, 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.
- 5) Højeffektladestander: En ladestander, 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) Offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation: En ladestander eller tankstation til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.
- 8) Tankstation: En optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg.
- 9) LNG-tankstation: En optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.
- 10) Opladningstjeneste: Tjeneste i form af opladning af elektriske køretøjer ved en ladestander.

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, EU-Tidende 2014, nr. L 307, side 1.

- 11) Operatør af ladestander: Virksomhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en ladestander, som leverer en opladningstjeneste til brugere, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.
- 12) Udbyder af opladningstjenester: Virksomhed, som udbyder opladningstjenester til slutbrugeren fra en ladestander, hvor virksomheden ikke selv er operatør.
- 13) 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 en længerevarende forretningsforbindelse med operatøren af ladestanderen ud over blot at købe tjenesten.

Kapitel 2

Sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere

§ 3. Aftaler mellem offentlige ordregivere, der er omfattet af udbudsloven, og en operatør af ladestandere om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere skal indgås på markedsvilkår.

Stk. 2. Aftaler efter stk. 1 kan maksimalt indgås for en periode af 10 år. Aftalen kan dog omfatte en kontraktperiode på op til 15 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur taler herfor.

Stk. 3. Ved indgåelse af aftale efter stk. 1 skal ordregiveren sikre, at de priser, som operatøren opkræver, er rimelige og ikkediskriminerende.

Stk. 4. Der kan ved indgåelse af aftale efter stk. 1 stilles krav til serviceniveau.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte regler om indgåelse af aftaler efter stk. 1, herunder om standardvilkår for aftaler samt herunder standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser efter stk. 3.

Kapitel 3

Kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladestandere og levering af opladningstjenester

§ 4. Ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere, herunder etablering af offentligt tilgængelige ladestandere, der anlægges eller er anlagt på arealer, som kommunen eller regionen har rådighed over, kræver i overensstemmelse med reglerne i § 3 en aftale mellem kommunalbestyrelsen eller regionsrådet og en operatør af ladestandere.

Stk. 2. En vejmyndighed kan ikke efter § 80 i lov om offentlige veje give tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på det offentlige vejareal.

§ 5. I forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4 kan kommunalbestyrelsen og regionsrådet yde betaling til operatøren af ladestandere, såfremt

- 1) etablering af ladestandere eller levering af opladningstjenester finder sted for at opfylde kommunens eller regionens forpligtelser i anden lovgivning,
- 2) de økonomiske midler er modtaget fra enten staten, EU eller private med henblik på at etablere ladestandere på kommunens eller regionens arealer,
- 3) de økonomiske midler stammer fra indtægter, som kommunen eller regionen tidligere har modtaget i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4,

- 4) ladestanderen primært anvendes til opladning af kommuners eller regioners egne elektriske køretøjer,
- 5) adgangen til at yde betaling følger af regler fastsat af transportministeren, jf. stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ud over de i stk. 1, nr. 1-4, nævnte tilfælde inden for visse rammer kan yde betaling til operatøren af ladestandere i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4.

§ 6. §§ 4 og 5 gælder tilsvarende for kommunale fællesskaber, som er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Kapitel 4

Betalingsløsninger ved opladning af elektriske køretøjer

§ 7. Operatører af ladestandere skal for offentligt tilgængelige ladestandere, som er beliggende på offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst en af følgende:

- 1) Betalingskortlæsere.
- 2) Enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort.

Stk. 2. For ladestandere omfattet af stk. 1 med en effekt på under 50 kW er operatøren undtaget fra stk. 1, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Stk. 3. Operatører af ladestandere, som gør brug af undtagelse efter stk. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med udbydere af opladningstjenester enten

- 1) direkte efter § 8 eller
- 2) indirekte via tilmelding af ladestanderen hos en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester efter § 9.

§ 8. En operatør af en offentligt tilgængelig ladestander, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 3, nr. 1, skal indgå aftale med udbydere af opladningstjenester, som er anført på den i stk. 3 nævnte liste, såfremt udbyderen anmoder herom.

Stk. 2. I forbindelse med udbud af opladningstjenester skal operatøren anvende de standarder for funktioner til udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester, som er omhandlet i stk. 4.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler for en liste over udbydere af opladningstjenester.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om standarder for funktioner til udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.

§ 9. En operatør af en offentligt tilgængelig ladestander, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 3, nr. 2, skal tilmelde ladestanderen hos mindst en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester, jf. stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om platforme for handel med opladningstjenester.

Kapitel 5

Krav til skiltning af priser ved opladning af elektriske køretøjer

§ 10. Transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris.

Kapitel 6

Gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler

§ 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, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter 1. pkt. også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

Kapitel 7

Modtagelse, distribution og udstilling af data

§ 12. Transportministeren kan fastsætte regler, der forpligter ejere af offentligt tilgængelige tankstationer, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladestandere til at offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder bl.a. data om priser samt data om geografisk placering, adgang til brug af betalingskort, skiltning af listepriis og brugerens samlede køb i display, samt driftsstatus.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler, der forpligter danske bilimportører til at offentliggøre og videregive oplysninger om solgte køretøjer.

§ 13. Klima-, energi- og forsyningsministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler om indsamling og sammenstilling af måledata og stamdata fra målepunkter tilkoblet offentligt tilgængelige ladestandere til brug for offentlige myndigheders planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelige ladestandere. Der kan endvidere fastsættes regler om offentliggørelse af den indsamlede data.

Kapitel 8

Administrative bestemmelser

§ 14. Transportministeren kan fastsætte regler om, at administrative forskrifter fastsat i medfør af denne lov, som indeholder krav til virksomheder og produkter, og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan opnås.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, skal være gældende, selv om de ikke foreligger på dansk.

§ 15. Transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

§ 16. Transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af regler udstedt i medfør af loven.

§ 17. Transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler udstedt i medfør af loven.

Kapitel 9

Straffebestemmelser

§ 18. I regler, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 10

Lovens ikrafttræden og territorial gyldighed

§ 19. Loven træder i kraft den 1. april 2022.

Stk. 2. Lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler ophæves.

Stk. 3. Hvis det offentlige har givet tilladelse eller tilsagn om tilskud til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere inden lovens ikrafttræden, eller etableringen af en offentligt tilgængelig ladestander er omfattet af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, finder §§ 7-9 alene anvendelse for sådanne ladestandere, såfremt ladestanderen etableres den 1. juli 2022 eller derefter, jf. dog stk. 4.

Stk. 4. For offentligt tilgængelige ladestandere, der er omfattet af en tilladelse eller tilsagn om tilskud givet af det offentlige inden lovens ikrafttræden eller af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, og som er etableret inden 1. juli 2022, jf. stk. 3, får lovens bestemmelser om betalingsløsninger for ladestandere efter §§ 7-9 virkning fra det tidspunkt, hvor aftalen, tilladelsen eller tilsagnet udløber, dog senest den 1. januar 2026.

Stk. 5. For offentligt tilgængelige ladestandere, der er omfattet af en tilladelse eller tilsagn om tilskud givet af det offentlige inden lovens ikrafttræden eller af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, og som er etableret inden 1. juli 2022, kan transportministeren med virkning fra 1. januar 2026 fastsætte regler om rimelige og ikkediskriminerende priser.

Stk. 6. Regler fastsat i medfør af lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af denne lov.

§ 20. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
 - 2.1. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer
 - 2.2. Regulering af offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1. Lovens anvendelsesområde
 - 3.1.1. Ladestandere til elektriske køretøjer
 - 3.1.1.1. Gældende ret
 - 3.1.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.1.2. Tankstationer og LNG-tankstationer
 - 3.1.2.1. Gældende ret
 - 3.1.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.1.3. Faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer
 - 3.1.3.1. Gældende ret
 - 3.1.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.2. Definitioner
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3. Regulering af offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer
 - 3.3.1. Sikring af markedsvilkår ved indgåelse af aftale om retten til at virke som operatør af ladestandere på offentlige arealer
 - 3.3.1.1. Gældende ret
 - 3.3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.2. Kommuners og regioners opgaver vedrørende etablering af ladestandere og levering af opladningstjenester
 - 3.3.2.1. Gældende ret
 - 3.3.2.1.1. Offentligt tilgængelige ladestandere på kommuneveje
 - 3.3.2.1.2. Ladestandere til kommunens og regionens eget brug
 - 3.3.2.1.3. Ladestandere i tilknytning til kommunale og regionale bygninger
 - 3.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.2.2.1. Kommuners og regioners indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale eller regionale arealer
 - 3.3.2.2.2. Finansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale og regionale arealer
 - 3.3.3. Betalingsløsninger for ladestandere
 - 3.3.3.1. Betaling med betalingskort
 - 3.3.3.1.1. Gældende ret
 - 3.3.3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3.3.2. Udbud af opladningstjenester (roaming)
 - 3.3.3.2.1. Gældende ret

- 3.3.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.4. Krav til skiltning af priser for opladning
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.5. Gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler
 - 3.5.1. Gældende ret
 - 3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.6. Indsamling og udstilling af oplysninger om infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler
 - 3.6.1. Gældende ret
 - 3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 3.7. Administrative bestemmelser og straf
 - 3.7.1. Offentliggørelse af standarder uden kundgørelse i Lovtidende
 - 3.7.1.1. Gældende ret
 - 3.7.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.7.2. Delegation og klageadgang
 - 3.7.2.1. Gældende ret
 - 3.7.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.7.3. Tilsyn, påbud og straf
 - 3.7.3.1. Gældende ret
 - 3.7.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.7.3.2.1. Vejledende bødeniveau for udvalgte overtrædelser
- 4. Konsekvenser for FN's verdensmål
- 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
 - 5.1. Principper for digitaliseringsklar lovgivning
- 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
 - 6.1. Principper for agil erhvervsrettet regulering
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne
- 8. Klimamæssige konsekvenser
- 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
- 10. Regionale konsekvenser
- 11. Forholdet til EU-retten
 - 11.1. Forholdet til statsstøttere reglerne
 - 11.2. Forholdet til AFI-direktivet
- 12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
- 13. Sammenfattende skema

1. Indledning

Klimaloven fastsætter et mål om, at Danmark skal reducere drivhusgasudledningen med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990, og at Danmark skal være et klimaneutralt samfund senest i 2050. I de kommende år skal transportsektoren i lighed med andre sektorer reducere sin udledning af drivhusgasser. For at Danmark kan sikre en grøn omstilling af transportsektoren, samtidig med at transportsystemet fortsat sikrer høj mobilitet, er der behov for en omstilling af transportsektorens energiforbrug til alternative drivmidler. Med henblik på at understøtte dette formål fremsættes forslag til ny lovgivning om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Lovforslaget erstatter den gældende lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler som ændret ved lov nr. 791 af 4. maj 2021 (herefter AFI-loven).

Lovforslaget bemyndiger ligesom den eksisterende AFI-lov transportministeren til at gennemføre EU-retsakter m.v. inden for det sagsområde, som er beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (herefter AFI-direktivet). Bestemmelserne i den gældende AFI-lov om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, brugerinformation, ad hoc-opladning og priser for opladning samt lovens administrative bestemmelser og straffebestemmelser foreslås videreført med enkelte ændringer.

Bestemmelserne om offentligt tilgængelige ladestandere foreslås udvidet, herunder at der etableres en hjemmel i sektorlovgivningen for kommuners og regioners aktiviteter på dette område. Det foreslås, at kommuner og regioner kan indgå aftale med private operatører af ladestandere om ret til at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer på offentlige arealer, samt at disse aftaler skal indgås på markedsvilkår. Med henblik på at sikre, at der blandt andet i yderområderne er et marked for at opsætte ladestandere, vil kommuner og regioner på egne arealer få mulighed for at yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftaler med operatører af ladestandere. Med henblik på at undgå konkurrenceforvridning samt ikke at hæmme private investeringer i offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur vil betaling skulle gives inden for kommunens eller regionens egen anlægsramme og indtil videre alene kunne foretages i en begrænset årrække til og med 2024.

For at styrke implementeringen af AFI-direktivet er det hensigten at åbne markedet for opladning og skabe transparente priser. Målet er at give brugere af elektriske køretøjer en nem adgang til at bruge et samlet netværk af offentligt tilgængelige ladestandere, hvor opladningen kan gennemføres på ad hoc-basis til rimelige og ikke-diskriminerende priser. Det foreslås derfor, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal stille betalingsløsninger til rådighed, herunder ved på hurtigladere at acceptere almindelige betalingskort, når ladestanderen er etableret på offentlige arealer, eller når en ladestander er etableret med tilskud fra det offentlige. Ligeledes skal der i et elektronisk display på offentligt tilgængelige ladestandere skiltes med en listepriis pr. kWh og den samlede købspris.

Da der foreslås fastsat et betydeligt antal nye bestemmelser og en udvidelse af eksisterende bestemmelser i AFI-loven, har Transportministeriet fundet det hensigtsmæssigt at fremsætte et forslag til en ny hovedlov frem for en ændringslov til den gældende AFI-lov.

Da der foreslås fastsat en ny hovedlov med en række nye bestemmelser, påtænker Transportministeriet at evaluere loven efter 2-3 år. De foreslåede nye regler vil på dette tidspunkt 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.

2. Lovforslagets baggrund

2.1. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer

AFI-direktivet har til formål at fremme en bred udvikling af markedet for alternative brændstoffer med henblik på at minimere afhængigheden af olie og begrænse de miljømæssige virkninger af transport.

Direktivet pålægger blandt andet medlemsstaterne at udarbejde nationale politikrammer for udvikling af markedet, for så vidt angår alternative brændstoffer i transportsektoren og etablering af den relevante infrastruktur, jf. direktivets artikel 3. Danmark offentliggjorde den 26. januar 2017 den

danske politikramme, der kan tilgås via Transportministeriets hjemmeside. Politikrammen blev i 2017 notificeret til Europa-Kommissionen i overensstemmelse med kravene i AFI-direktivet. Danmark forelagde endvidere den 18. november 2019 en rapport om gennemførelsen af den nationale politikramme for Kommissionen i overensstemmelse med direktivets artikel 10, stk. 1.

Ud over kravet om udarbejdelse af en national politikramme fastsætter direktivet en række tekniske specifikationer og krav til infrastrukturen for alternative drivmidler, mærkningsbestemmelser og krav til brugerinformation, som medlemsstaterne er forpligtet til at implementere i national ret. I direktivets artikel 4 fastsættes således nærmere krav til elektricitetsforsyning til transport, i direktivets artikel 5 fastsættes nærmere krav til brintforsyning til vejtransport, i direktivets artikel 6 fastsættes nærmere krav til naturgasforsyning til transport, og i artikel 7 fastsættes nærmere regler om og krav til brugerinformation. Infrastruktur for alternative drivmidler dækker over infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, herunder f.eks. ladestandere til elektriske køretøjer og brint- eller gastankstationer m.v.

Som led i ambitionen om et klimaneutralt Europa inden 2050 arbejdes der i EU på at opnå en CO₂-reduktion på 55 pct. set i forhold til 1990-niveau inden 2030. For at indfri de fælleseuropæiske klimaambitioner har Europa-Kommissionen den 14. juli 2021 fremsat en "Fit for 55"-lovpakke, der 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 om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov"). En ny AFI-forordning er et centralt element i "Fit for 55"-lovpakken.

Det er Transportministeriets forventning, at en AFI-forordning bl.a. kan medføre nye tekniske specifikationer, skærpede krav til interoperabilitet og bindende minimumskrav til etableringen af infrastruktur til transmission af alternative drivmidler. Såfremt Europa-Kommissionens forslag vedtages, forventes det, at det gældende AFI-direktiv vil blive ophævet, og forordningen vil efterfølgende være direkte gældende i national ret.

2.2. Regulering af offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer

Adgangen til opladning er af væsentlig betydning for, om bilisterne ønsker at købe og bruge elektriske køretøjer. Det er usikkert, hvor meget ladeinfrastruktur der skal udrulles frem mod 2030 for at understøtte 775.000 grønne biler, som indgår i Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, eller ved den i aftalen fastsatte politiske ambition om 1 mio. grønne biler. Det vil afhænge af udviklingen i bilernes rækkevidde og opladningshastighed samt kørsels- og opladningsmønstre m.v.

Adgangen til opladning er af væsentlig betydning for, om bilister ønsker at købe et elektrisk køretøj. Behovet for offentlig tilgængelighed til opladning af elektriske køretøjer knytter sig især til de længere rejser i bil samt elektriske køretøjer uden adgang til opladning ved egen parkering. Godt 5 pct. af alle bilrejser i Danmark ligger ud over 150 km hver vej, hvorfor det kun er en mindre del af bilrejserne, hvor der vil være behov for opladning undervejs. Det er derfor forventningen, at langt størstedelen af opladningen af elektriske køretøjer vil finde sted på elbilejerens egen parkeringsplads på hjemmeadressen, hvor der typisk i forbindelse med elbilkøbet kan etableres en privat markedsbaseret opladningsfacilitet. Omkring tre fjerdedele af danske familier med bil kan derved forholdsvis enkelt få adgang til hjemmeopladning.

Omkring en fjerdedel af de danske familier med bil har omvendt ikke adgang til egen parkeringsplads. Her parkeres bilen i enten et fælles parkeringsanlæg eller ved kantstenen. Markedet forventes også her at kunne levere en betydelig del af behovet for opladning i form af offentligt tilgængelige ladestandere.

Det er imidlertid usikkert, i hvilket omfang og med hvilken hastighed markedet vil komme til at dække behovet for udrulning af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur. Usikkerhed om opladning af elektriske køretøjer frem mod 2030 kan medvirke til at afholde en del af danskerne fra at træffe et grønnere valg, når de skifter bil, ligesom oplevede mangler i udbuddet af offentligt tilgængelige ladestandere samtidig indebærer et tab af mobilitet for elbilejerne, da de ikke fuldt ud kan udnytte elbilens potentialer.

Det er et politisk ønske at gøre det lige så nemt for danskerne at køre i biler, der anvender alternative drivmidler, som det er at køre i fossile biler. Det er således ambitionen at gøre elektriske køretøjer til et nemt alternativ for flere af de familier, som ønsker sig en mere bæredygtig mobilitetsform, men hvor tilgængeligheden til ladeinfrastruktur udgør en hindring for den grønne omstilling. Med dette lovforslag gennemføres der en række justeringer i rammerne for markedet, ligesom der sker en afklaring af, hvilken rolle kommuner og regioner kan spille ved lokalt at understøtte offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

Med lovforslaget følges der op på de anbefalinger, som Kommissionen for grøn omstilling af personbiler (Bilkommissionen) afgav til regeringen i Delrapport 2 - Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur af 12. februar 2021.

Lovforslaget følger ligeledes op på Aftale om regulering af ladestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021.

Lovforslaget skal endvidere ses i forlængelse af elementerne i Aftale om udmøntning af pulje til grøn transport i 2020 af 3. april 2020 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet, samt elementerne i Aftale om udmøntning af pulje til grøn transport af 25. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet.

Endelig følger lovforslaget op på de klimasamarbejdsaftaler, som regeringen har indgået med regionerne og 26 kommuner. I aftalerne har regeringen blandt andet ”forpligtet sig til at arbejde for at skabe hjemmel til kommunalt tilskud til infrastruktur for alternative drivmidler, idet de juridiske og økonomiske implikationer ved en sådan hjemmel dog først skal kortlægges”.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Lovens anvendelsesområde

Med AFI-loven er der i dag skabt et grundlag for implementering af AFI-direktivet og gennemførelse af andre retsakter, der følger deraf. AFI-lovens anvendelsesområde vedrører som følge heraf implementering af tekniske krav til infrastruktur til transmission af alternative drivmidler og brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. AFI-direktivet har til formål at fremme en bred udvikling af markedet for alternative drivmidler med henblik på at minimere afhængigheden af olie og begrænse de miljømæssige virkninger af transport.

AFI-loven finder anvendelse for offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, tankanlæg og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer, jf. lovens § 1.

3.1.1. Ladestandere til elektriske køretøjer

3.1.1.1. Gældende ret

Offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 1, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7, defineret som en ladestander til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, jf. herved også definitionen i AFI-direktivets artikel 2, som der ved afgrænsningen af lovens anvendelsesområde er taget udgangspunkt i.

I overensstemmelse med præambelbetragtning 26 i AFI-direktivet kan en offentligt tilgængelig ladestander f.eks. omfatte privatejede ladestandere, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladestandere, der som led i delebilsordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestandere i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige og dermed omfattet af lovens anvendelsesområde. Ladestandere, 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 AFI-loven.

Ved ikkediskriminerende adgang forstås adgang til en ladestander, hvor anvendelsen ikke er begrænset til f.eks. en specifik producents køretøj. Ikkediskriminerende adgang kan dog omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Som eksempel på en diskriminerende adgang kan nævnes Teslas såkaldte superchargerstationer, der giver en diskriminerende adgang til Teslas egne køretøjer. Sådanne ladestandere er ikke omfattet af lovens anvendelsesområde.

Ved en ladestander forstås efter AFI-loven en grænseflade, der er i stand til at oplade mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til mindst ét elektrisk køretøj ad gangen. Grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan have flere stikkontakter eller køretøjskoblere, således at multistandardopladning muliggøres. I praksis er det i dag oftest muligt at oplade mere end en eldrevet bil ved hver ladestander, og det er således tilstrækkeligt, såfremt blot et af stikkene lever op til kravene fastsat i medfør af AFI-loven.

Ved elektrisk køretøj forstås efter AFI-loven et motorkøretøj, der er udstyret med drivaggregat, der indeholder mindst én ikke-perifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt. Et typisk elektrisk køretøj vil være en almindelig elbil.

Loven indeholder ikke hjemmel til at fastsætte regler om forhold, der vedrører ikke-offentligt tilgængelige ladestandere.

AFI-direktivet indeholder i artikel 2 en række definitioner, herunder af en ladestander, normal ladestander og højeffektladestander. Der henvises til beskrivelsen heraf i bemærkningerne til den foreslåede § 2.

3.1.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at regulere ladestandere til elektriske køretøjer, herunder betalingsløsninger for ladestandere og kommuners og regioners mulighed for at indgå aftale om etablering offentligt tilgængelige ladestandere og levering af opladningstjenester, i forslaget til ny AFI-lov. Den gældende AFI-lov anvendes således i dag til at fastsætte regler om infrastruktur for alternative drivmidler, herunder ladestandere, og regler om betalingsløsninger for ladestandere og kommuners og regioners opgaver i forbindelse med offentligt tilgængelige ladestandere vil derfor passe godt sammen med den eksisterende regulering af ladestandere i AFI-loven.

Efter den gældende bestemmelse om anvendelsesområde i AFI-lovens § 1 kan loven anvendes til at fastsætte regler for infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler med henblik på at opfylde Danmarks EU-retlige og internationale forpligtelser.

Regler om betalingsløsninger for ladestandere og kommuners og regioners mulighed for at indgå aftale om etablering af offentligt tilgængelige ladestandere og levering af opladningstjenester følger imidlertid ikke af Danmarks EU-retlige og internationale forpligtelser. Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at fastlægge et bredere anvendelsesområde for den foreslåede nye lov, så loven og regler udstedt i medfør heraf også kan regulere ladestandere til elektriske køretøjer, når reguleringen ikke følger af Danmarks EU-retlige eller internationale forpligtelser.

Det er i forlængelse heraf Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at anvende de samme definitioner af ladestandere til elektriske køretøjer i forbindelse med den rent nationale regulering af ladestandere, som anvendes i AFI-loven i dag, herunder ved fastlæggelse af, hvornår en ladestander er at betragte som offentligt tilgængelig.

AFI-loven indeholder ikke i dag hjemmel til at fastsætte regler om ikke-offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer. Det er dog Transportministeriets vurdering, at implementeringen af visse af AFI-direktivets bestemmelser også bør finde anvendelse for ikke-offentligt tilgængelige ladestandere, selvom det ikke fremgår eksplicit af de pågældende artikler i AFI-direktivet, at de finder anvendelse for ikke-offentligt tilgængelige ladestandere, herunder de tekniske specifikationer og sikkerhedskrav, der henvises til i AFI-direktivets artikel 4, stk. 4.

Det er derfor også på ovenstående baggrund Transportministeriets opfattelse, at lovens anvendelsesområde for ladestandere bør være bredere end den nuværende lov, således at loven finder anvendelse for såvel offentligt tilgængelige som ikke-offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 1, at loven finder anvendelse for ladestandere til elektriske køretøjer. Ved en ladestander forstås efter lovforslagets § 2, nr. 3, en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen. Et elektrisk køretøj foreslås defineret i lovforslagets § 2, nr. 2. Hvorvidt en ladestander kan betragtes som offentligt tilgængelig, fastlægges ud fra den foreslåede § 2, nr. 7.

Den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 1, indebærer, at transportministeren i medfør af loven vil kunne fastsætte regler for såvel offentligt tilgængelige som ikke-offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer med henblik på at opfylde Danmarks EU-retlige og internationale forpligtelser. Den foreslåede udvidelse af anvendelsesområdet i forhold til den nugældende AFI-lov indebærer endvidere, at der i loven og i forskrifter udstedt i medfør heraf vil kunne fastsættes regler for offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, der ikke følger af Danmarks EU-retlige eller internationale forpligtelser. Det kan f.eks. være regler om betalingsløsninger for

ladestandere, eller om at kommuner og regioner kan indgå aftale med private operatører om etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale og regionale arealer og levering af opladningstjenester.

3.1.2. Tankstationer og LNG-tankstationer

3.1.2.1. Gældende ret

Tankanlæg er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 2, jf. Folketingstidende 2020-21, A, L 167 som fremsat, side 17, defineret som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Ved afgrænsningen af bestemmelsens anvendelsesområde er der taget udgangspunkt i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, 8 og 9. Ethvert brændstof omfatter både fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Tankanlæg er en samlet betegnelse for de tankstationer, der er omhandlet i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, 8 og 9. Bestemmelsens anvendelsesområde omfatter både offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer.

Bestemmelsen omfatter offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder bl.a. brint- og gastankstationer og optankningsfaciliteter til f.eks. skibe på havneanlæg. LNG-tankstationer er også omfattet af bestemmelsen.

En offentligt tilgængelig tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, defineret som en tankstation til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang i hele Unionen for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

En tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, defineret som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. LNG er naturgas eller biogas i flydende form.

En LNG-tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 9, defineret som en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

3.1.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets opfattelse, at anvendelsesområdet for AFI-lovens § 1, nr. 2, er hensigtsmæssig og bør videreføres. Det er dog Transportministeriets vurdering, at ordlyden af bestemmelsen bør justeres, således at bestemmelsen i højere grad lægger sig op ad AFI-direktivets definitioner.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 2, at loven finder anvendelse for tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og søfartøjer.

Ved tankstation forstås efter lovforslagets § 2, nr. 8, i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg.

Ved LNG-tankstation forstås efter lovforslagets § 2, nr. 9, i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 9, en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

Med den foreslåede præcisering af, at tankstationer og LNG-tankstationer både kan være til køretøjer og søfartøjer, tydeliggøres det, at bestemmelsen også finder anvendelse for f.eks. LNG-optankningsfaciliteter til skibe. Den foreslåede præcisering ændrer ikke på bestemmelsens anvendelsesområde, som vil omfatte de samme tankstationer som den gældende bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2.

Det er hensigten, at det på bekendtgørelsesniveau vil kunne fastsættes, hvilke konkrete tankstationer administrative forskrifter udstedt i medfør af lovforslaget vil finde anvendelse for. Det vil f.eks. kunne fastsættes, at en bestemmelse alene finder anvendelse for offentligt tilgængelige tankstationer til forsyning med et alternativt brændstof. Det vil f.eks. kunne være relevant, hvis en bekendtgørelse skal gennemføre bestemmelser i AFI-direktivet, der udelukkende gælder for offentligt tilgængelige tankstationer som defineret i direktivets artikel 2, nr. 7. Hvorvidt en tankstation kan betragtes som offentligt tilgængelig, fastlægges ud fra den foreslåede § 2, nr. 7.

3.1.3. Faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer

3.1.3.1. Gældende ret

Optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 3, defineret som optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søgående skibe eller søfartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade, jf. herved også definitionen i AFI-direktivets artikel 2.

Strømforsyning fra land til fartøjer er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 6, defineret som strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade.

3.1.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets opfattelse, at anvendelsesområdet for AFI-lovens § 1, nr. 3, er hensigtsmæssig og bør videreføres.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 3, at loven finder anvendelse for faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer.

Ved faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer forstås efter lovforslagets § 2, nr. 6, i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 6, strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade.

Den foreslåede bestemmelse svarer til AFI-lovens § 1, nr. 3, med en enkelt sproglig justering.

3.2. Definitioner

3.2.1. Gældende ret

AFI-loven indeholder ikke en bestemmelse om definitioner. En række begreber er imidlertid defineret i bemærkningerne til AFI-loven, herunder f.eks. ladestander og tankanlæg. Der er ved afgrænsningen af de gældende definitioner i AFI-lovens bemærkninger taget udgangspunkt i definitionerne i AFI-direktivet. AFI-direktivets artikel 2 indeholder en række begreber, der anvendes i direktivet.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt at indsætte en definitionsbestemmelse i AFI-loven, hvorved AFI-direktivets definitioner kan gennemføres direkte i loven. Det er endvidere Transportministeriets vurdering, at en række øvrige begreber, som ikke følger af direktivet, men som anvendes i lovforslaget, bør defineres. Lovforslagets § 2, nr. 1-9, er en gennemførelse af AFI-direktivets definitioner, mens definitionerne i nr. 10-13 ikke følger af direktivet.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 2.

3.3. Regulering af offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer

3.3.1. Sikring af markedsvilkår ved indgåelse af aftale om retten til at virke som operatør af ladestandere på offentlige arealer

3.3.1.1. Gældende ret

Udbud af offentlige aftaler er omfattet af de nugældende udbudsretlige regler i medfør af udbudsloven, jf. lov nr. 1564 af 15. december 2015, tilbudsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 1410 af 7. december 2007, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF, som er implementeret ved bekendtgørelse nr. 1624 af 15. december 2015 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter, som er implementeret ved bekendtgørelse nr. 1625 af 15. december 2015 om tildeling af koncessionskontrakter. Disse regler er i det følgende benævnt ”de almindelige udbudsregler”. Aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere på et bestemt område vil således efter omstændighederne og aftalens konkrete indhold allerede være omfattet af de gældende udbudsregler.

Herudover gælder der for forvaltningsmyndigheder det almindelige forvaltningsretlige princip om saglig forvaltning, som medfører et forbud mod varetagelse af private hensyn, krav om overholdelse af ligebehandlingsprincippet og proportionalitetsprincippet samt krav til generel økonomisk forsvarlig forvaltning.

Hvis der ikke er fastsat regler herom i den skrevne lovgivning, skal kommuners adgang til at udleje arealer til et nærmere bestemt formål vurderes efter almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse - de såkaldte kommunalfuldmagtsregler - og, for så vidt angår regioner, de såkaldte myndighedsfuldmagtsregler.

Statslige myndigheders udlejning af arealer er reguleret af Finansministeriets budgetvejledning, hvoraf det fremgår, at statslige myndigheders lejeindtægter skal fastsættes således, at det for staten bedst mulige økonomiske resultat opnås.

Offentlige myndigheder er underlagt statsstøttere reglerne, som indebærer, at offentlige myndigheders aftaler, som ikke indgås på markedsvilkår, kan udgøre ulovlig statsstøtte. Statsstøtte er som udgangspunkt i strid med EU's regler for det indre marked, medmindre støtten kan tilrettelægges inden for rammerne af Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (gruppefritagelsesforordningen), Kommissionens forordning (EU) nr. 1407/2013 af 18. december 2013 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte (de minimis-forordningen) eller i form af en støtteordning, der er anmeldt til og godkendt særskilt af Europa-Kommissionen, inden den gennemføres. Offentlige myndigheder er ligeledes omfattet af konkurrencelovens § 11 a, hvorefter offentlige myndigheder ikke må yde konkurrenceforvridende offentlig støtte.

Offentlige myndigheder er også underlagt konkurrencereglerne, når de udøver økonomisk aktivitet, som har betydning for konkurrencen. Dette indebærer, at det vil være i strid med konkurrencelovens forbud mod misbrug af dominerende stilling, såfremt det offentlige opkræver en urimelig høj pris i tilfælde, hvor det offentliges areal er eneste reelle valgmulighed for en operatør af ladestandere. Der henvises i den forbindelse til reglerne i konkurrencelovens § 11.

3.3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets opfattelse, at det er vigtigt og gavnligt for udrulningen af ladeinfrastrukturen, at konkurrencen i udbygningen af ladeinfrastrukturen bliver understøttet af tiltag, som sikrer offentlighed og gennemsigtighed med offentlige ordregiveres indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere.

Det er Transportministeriets vurdering, at de enkelte aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere kan være omfattet af forskellige dele af de almindelige udbudsregler afhængigt af aftalens konkrete indhold og særligt opbygningen af kompensationsmodellen, hvor det bestemmes, hvilken part der har pligt til at betale for virksomhedens virke som operatør af ladestandere. Betalingen kan både gå fra virksomheden til det offentlige i form af eksempelvis en koncessionsafgift og omvendt i form af en betaling for levering af en tjenesteydelse afhængigt af de konkrete forhold.

Betalingen af en koncessionsafgift fra virksomheden til det offentlige vil eksempelvis være aktuelt ved kommercielt attraktive placeringer, hvor omsætningen kan bære operatørens investeringer samt genere et overskud. På placeringer, hvor etableringen af ladestandere ikke er kommercielt rentabelt, kan en betaling fra det offentlige til operatøren af ladestanderen være nødvendig for udbredelsen af ladeinfrastrukturen.

Det foreslås, at der stilles krav om, at alle aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere skal indgås på markedsvilkår.

Med den foreslåede ordning sikres det, at også aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere, som ikke er omfattet af udbudspligten i de almindelige udbudsregler, enten på grund af at aftalens indhold falder uden for anvendelsen af udbudsreglerne, eller på grund af, at aftalens

økonomiske omfang ligger under den relevante tærskelværdi, bliver omfattet af krav om markedsvilkår, som skal understøtte konkurrencen ved udbredelsen af ladeinfrastrukturen.

De foreslåede regler om markedsvilkår skal betragtes i sammenhæng med de allerede gældende almindelige udbudsregler, som fortsat vil finde anvendelse for de aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere, som opfylder kriterierne for at være omfattet af de almindelige udbudsregler.

Transportministeren bemyndiges i den foreslåede ordning til at indføre regler om, hvordan markedsvilkårene opnås, herunder om at der skal ske obligatorisk annoncering af de aftaler, som ikke er omfattet af procedurereglerne i de almindelige udbudsregler.

Såfremt loven vedtages, forventes bemyndigelsen anvendt til at udstede en bekendtgørelse, hvori der fastlægges procedureregler for indgåelse af aftaler mellem offentlige ordregivere og operatører af ladestandere om retten til at virke som operatør af ladestandere, herunder regler om at annoncering i udgangspunktet bliver obligatorisk. Der kan dog også indføres en grænseværdi for obligatorisk annoncering, således at aftaler af begrænset omfang eksempelvis med en lav omsætning undtages annonceringspligten. Undtagelsen til annoncering vil dog ikke kunne undtage den konkrete aftale fra en eventuel udbudspligt i medfør af de almindelige udbudsregler.

For at sikre en regelmæssig og åben sondering af markedet for operatører af ladestandere foreslås det i lovforslaget, at aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere maksimalt kan have en varighed på 10 år, som dog kan udvides til 15 år, såfremt hensyn til ekstraordinære investeringer taler herfor.

Med lovforslaget skal ordregiveren ved aftaleindgåelse efter stk. 1 sikre sig, at de priser, som operatøren opkræver fra brugerne, er rimelige og ikkediskriminerende. Den foreslåede bestemmelse udgør en implementering af kravet om rimelige og ikkediskriminerende priser i AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, for så vidt angår aftaler om etablering af ladestandere og levering af opladningstjenester på offentlige arealer.

Transportministeren bemyndiges i den foreslåede ordning til at indføre regler om anvendelsen af standardvilkår i aftalerne om retten til at virke som operatør af ladestandere.

Der skal med henblik på at afdække, hvorledes bestemmelsen om rimelige og ikkediskriminerende priser i AFI-direktivet kan udmøntes i en bekendtgørelse om standardiserede vilkår i det offentliges aftaler med operatører af ladestandere, igangsættes et analysearbejde med inddragelse af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Såfremt loven vedtages, forventes bemyndigelsen anvendt til at udstede en bekendtgørelse, som forventes at kunne træde i kraft samtidig med loven. I bekendtgørelsen stilles krav om, at aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere skal indeholde en række nærmere definerede standardvilkår. Standardbetingelserne vil kunne dække væsentlige aspekter, som er relevante ved aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere, herunder specifikt vilkår om, at de priser, som operatøren opkræver, skal være rimelige og ikkediskriminerende.

3.3.2. Kommuners og regioners opgaver vedrørende etablering af ladestandere og levering af opladningstjenester

3.3.2.1. Gældende ret

Den skrevne lovgivning indeholder ikke i dag hjemmel til, at kommuner og regioner kan etablere og drive offentligt tilgængelige ladestandere og/eller udbyde varetagelsen af denne opgave til private. Etablering af offentlige tilgængelige ladestandere og levering af opladningstjenester er således efter de gældende regler en opgave, som alene kan varetages af private. Hvis private ønsker at varetage denne opgave på kommunale vejarealer, kræver det vejmyndighedens (kommunalbestyrelsens) tilladelse efter § 80 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. (herefter vejloven), jf. nedenfor.

Efter kommunal- og myndighedsfuldmagtsreglerne kan kommuner og regioner dog etablere og drive ladestandere til brug for opladning af de køretøjer, som myndighederne anvender til varetagelse af henholdsvis kommunale og regionale opgaver, mens byggeloven forpligter bygningsejere, herunder kommuner og regioner, til at etablere ladestandere og forberede parkeringspladser til etablering af ladestandere i forbindelse med visse bygninger.

3.3.2.1.1. Offentligt tilgængelige ladestandere på kommuneveje

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, nr. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til varig eller midlertidig anbringelse af affald, automater, boder, containere, hegn, materialer, materiel, løsøre, genstande, reklamer, skilte, skure, skurvogne, boder og lignende. Efter bestemmelsens stk. 2 kan vejmyndigheden opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Vejlovens bestemmelser, herunder vejlovens § 80, finder som udgangspunkt anvendelse på det areal, som vejmyndigheden har udskilt i matriklen som vejareal, jf. vejlovens §§ 60 og 61, uanset hvordan arealet fremstår i marken. Hvis det offentlige vejareal ikke er udskilt i matriklen, finder vejlovens bestemmelser anvendelse på det areal, som vejmyndigheden administrerer som en del af vejens areal, f.eks. kørebane, cykelsti, fortov, skille- og yderrabatter, skråningsanlæg og grøfter. Hvis der er tale om anbringelse af genstande på f.eks. parkeringspladser, er det dermed afgørende for vejlovens anvendelse, om parkeringspladsen administreres som en del af en kommunevej eller statsvej, eller om det er et areal ejet af kommunen, regionen, staten eller private.

Vejlovens § 80 er et udtryk for en anerkendelse af vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet. Bestemmelsen skal først og fremmest sikre, at det offentlige vejareal anvendes til de formål, hvortil det er erhvervet – det vil sige trafikale og andre alment anerkendte formål. Vejmyndigheden er dog ikke udelukket fra også at varetage andre hensyn i sin administration, herunder f.eks. være opmærksom på miljømæssige og klimatiske forhold.

Vejlovens § 80, stk. 1, indebærer, at vejmyndigheden kan meddele tilladelse til, at private etablerer og driver offentligt tilgængelige ladestandere på vejarealet, ligesom vejmyndigheden efter bestemmelsens stk. 2 har mulighed for at opkræve omkostningsdækket betaling herfor. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene, jf. vejlovens § 7. Regioner administrerer ikke offentlig vej.

Vejlovens § 80 forholder sig ikke til, om vejmyndigheden kan give sig selv tilladelse til at råde over vejarealet, herunder i et forretningsmæssigt øjemed, eller om vejmyndigheden kan gennemføre et offentligt udbud for nærmere specificerede former for råden over vejarealet.

Det må dog antages efter kommunalfuldmagtsreglerne, at det er en betingelse for, at en kommune kan udbyde en opgave, at kommunen lovligt kan varetage opgaven selv. Vejlovens § 80 giver ikke hjemmel til, at kommunalbestyrelsen som vejmyndighed kan etablere ladestandere eller levere opladningstjenester på det kommunale vejareal. Bestemmelsen giver heller ikke mulighed for, at kommuner kan gennemføre udbud i overensstemmelse med udbudsloven med henblik på at finde private aktører, der vil etablere ladestandere eller levere opladningstjenester på det kommunale vejareal, jf. herved transportministerens svar af 17. juni 2021 på Folketingets Social- og Ældreudvalgs spørgsmål nr. 246 af 22. januar 2021 (alm. del).

3.3.2.1.2. Ladestandere til kommunens og regionens eget brug

Hvis den skrevne lovgivning ikke indeholder hjemmel til eller er til hinder for en kommunal opgavevaretagelse, kan der være hjemmel til opgavevaretagelsen i almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse, de såkaldte kommunalfuldmagtsregler.

Det antages efter kommunalfuldmagtsreglerne, at det ikke er en kommunal opgave at drive erhvervsvirksomhed. En kommune vil dog efter kommunalfuldmagtsreglerne kunne finansiere og etablere ladestandere til brug for de elektriske køretøjer, som kommunen anvender til varetagelse af kommunale opgaver. En kommune vil endvidere, hvis der er tale om lovligt opstået overskudskapacitet, som kommunen ikke kan afskaffe, med hjemmel i kommunalfuldmagtsregler kunne sælge eventuel overskudskapacitet til markedspris. Det beror på en konkret vurdering, hvorvidt betingelserne for salg af overskudskapacitet er opfyldt.

Det antages på den baggrund endvidere, at kommuner ikke i dag med hjemmel i kommunalfuldmagtsregler kan etablere og drive ladestandere til brug i det offentlige rum eller med henblik på at tilgodese bestemte persongrupper, f.eks. ansatte eller gæster. Det gælder, uanset på hvilke vilkår aktiviteten drives, herunder f.eks. efter hvile i sig selv-princippet, jf. herved transportministerens svar af 17. juni 2021 på Folketingets Social- og Ældreudvalgs spørgsmål nr. 246 af 22. januar 2021 (alm. del).

Kommuner antages i vidt omfang at kunne overlade varetagelse af kommunale opgaver, som ikke har karakter af myndighedsudøvelse, til private, medmindre lovgivningen er til hinder herfor. Det er en betingelse, at den private udfører opgaven på samme vilkår, som gælder for kommunen. En kommune kan således overlade det til en privat aktør at etablere og drive ladestandere, som kommunen benytter til varetagelse af kommunale opgaver. En kommune kan imidlertid ikke ved at overlade en opgave til en privat udvide området for kommunens opgavevaretagelse. Det indebærer, at en kommune ikke i dag kan gennemføre et udbud eller indgå i et offentligt-privat samarbejde om etablering eller drift af ladestandere til ansatte og gæster eller til brug i det offentlige rum, idet kommunen ikke selv har hjemmel til at etablere og drive ladestandere til brug for de nævnte persongrupper eller i det offentlige rum.

Det må antages, at det samme gælder for kommuners opgavevaretagelse, for så vidt angår andre former for infrastruktur for alternative drivmidler til vejtransport.

Det er en forudsætning for regionernes opgavevaretagelse, at opgavevaretagelsen er hjemlet i sektorlovgivningen. Derudover skal opgaveområdet være beskrevet i § 5, stk. 1, i regionsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 1032 af 6. juli 2018. Det følger således af bestemmelsen i regionslovens § 5, stk. 1, jf. § 5, stk. 2, at de opgaver, en region skal kunne varetage, skal være hjemlet i og positivt afgrænset i

den i regionslovens § 5, stk. 1, nævnte sektorlovgivning. Det forhold, at regioner er offentlige myndigheder, der modtager offentlige bevillinger, og som varetager opgaver i henhold til lovgivningen, indebærer dog, at regionerne vil have mulighed for i overensstemmelse med lovgivningen på området at foretage dispositioner, der er nødvendige eller hensigtsmæssige for at varetage de pågældende opgaver. Det kaldes for regionernes ”myndighedsfuldmagt”. Som eksempler på opgaver, som regioner kan varetage i medfør af myndighedsfuldmagten, kan nævnes produktion af varer og tjenesteydelser til eget brug og salg af overskudskapacitet, køb og salg af fast ejendom m.v.

Det må på den baggrund antages, at regioner efter myndighedsfuldmagten kan finansiere og etablere ladestandere til brug for de elektriske køretøjer, som regionen anvender til varetagelse af regionale opgaver. Det må endvidere antages, at en region under samme betingelser som kommuner kan sælge eventuel overskudskapacitet herfra til markedspris.

3.3.2.1.3. Ladestandere i tilknytning til kommunale og regionale bygninger

Efter § 4 D, stk. 1, i byggeloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 1178 af 23. september 2016, kan boligministeren fastsætte regler om, at der i forbindelse med nybyggeri samt ved bestående bygninger skal etableres ladestandere til elektriske køretøjer og foretages forberedelse til etablering af sådanne ladestandere. Regler fastsat efter § 4 D, stk. 1, kan efter bestemmelsens stk. 2 alene omfatte bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser, ombygninger af bygninger med mere end 10 parkeringspladser og nybyggeri med mere end 10 parkeringspladser.

Bemyndigelsen i § 4 D er udnyttet til at fastsætte reglerne i bekendtgørelse nr. 181 af 5. marts 2020 om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen). Bekendtgørelsen indeholder de nærmere regler om etablering og forberedelse af parkeringspladser til ladestandere.

Byggeloven og regler udstedt i medfør heraf pålægger således bygningsejere, herunder kommuner og regioner, at etablere ladestandere og forberede parkeringspladser til etablering af ladestandere til elektriske køretøjer i forbindelse med visse større nybyggerier, ombygninger og bestående bygninger.

Herefter skal der for bestående bygninger med mere end 20 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, etableres mindst 1 ladestander senest den 1. januar 2025. Ved større ombygninger og nybyggeri af beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser, skal alle ombyggede parkeringspladser forberedes til ladestandere, mens der for bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal etableres mindst 1 ladestander og forberedes mindst hver femte ombyggede parkeringsplads til ladestandere.

Byggeloven og ladestanderbekendtgørelsen indeholder ikke regler om, at ladestanderne skal være offentligt tilgængelige. Det medfører, at det skal vurderes ud fra vejloven, kommunalfuldmagts- og myndighedsfuldmagtsreglerne, om ladestandere etableret til opfyldelse af kravet i ladestanderbekendtgørelsen kan gøres offentligt tilgængelige.

Byggelovens § 4 D og reglerne i ladestanderbekendtgørelsen gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2018/844/EU af 30. maj 2018 om ændring af direktiv 2010/31/EU om bygningers energimæssige ydeevne og direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet, EU-Tidende 2018, nr. L 156, side 75-91 (bygningsdirektivet).

3.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.3.2.2.1. Kommuners og regioners indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale eller regionale arealer

Det er Transportministeriets opfattelse, at kommuner og regioner kan spille en væsentlig rolle for etableringen af offentligt tilgængelige ladestandere på lokalt plan. Ved at stille kommunale eller regionale arealer til rådighed for fremtidige ladestandere medvirker kommuner og regioner til at imødekomme efterspørgslen efter opladning af elektriske køretøjer. Kommunen eller regionen kan i sine beslutninger varetage lokale planlægningshensyn, herunder hensyn til, at der etableres et basalt udbud af ladestandere i alle de dele af kommunen, hvor ejere og brugere af elektriske køretøjer primært mulighed for parkering sker som kantstensparkering. Kommuner og regioner vil således kunne medvirke til at skabe en større sikkerhed for borgerne om udrulningen af infrastrukturen til opladning, herunder hvor offentligt tilgængelige ladestandere opstilles, antallet, og hvilken dækning der kan forventes i de enkelte områder af landet.

Kommuner har allerede i dag som vejmyndighed hjemmel i vejlovens § 80 til at tillade, at private etablerer ladestandere og leverer opladningstjenester på det kommunale vejareal. Bestemmelsen finder dog kun anvendelse på arealer, der er udskilt som offentligt vejareal i matriklen, eller som administreres som en del af det offentlige vejareal, hvorfor der f.eks. kan være visse kommunalt ejede parkeringspladser, der ikke er omfattet af bestemmelsen. Da regioner ikke administrerer offentlig vej, kan regioner ikke med hjemmel i bestemmelsen tillade, at private etablerer ladestandere og leverer opladningstjenester på regionalt ejede arealer.

Formålet med de foreslåede regler i lovforslaget er bl.a. at give kommunalbestyrelsen og regionsrådet lov til aktivt at medvirke til udbredelsen af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer, herunder kommuneveje, på en gennemsigtig og ikke-konkurrenceforvridende måde, hvorfor det foreslås, at aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer skal indgås på markedsvilkår. Vejlovens § 80 giver ikke kommuner hjemmel til at gennemføre udbud efter udbudsloven med henblik på at finde private, der ønsker at anbringe genstande, herunder ladestandere, på kommunale veje.

Det er på ovenstående baggrund Transportministeriets vurdering, at de eksisterende regler ikke giver kommuner og regioner tilstrækkelige muligheder for at medvirke til udrulningen af offentligt tilgængelige ladestandere på lokalt plan.

På den baggrund er det Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at tilvejebringe en generel hjemmel til, at kommuner og regioner med henblik på at fremme tilgængeligheden til opladningsfaciliteter for borgerne under nærmere betingelser kan indgå aftaler med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

Hovedsigtet med de foreslåede regler er på denne baggrund at skabe en lovbestemt ramme, hvor kommuner og regioner kan fremme tilgængeligheden til offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer med det formål, at Danmark kan sikre en grøn omstilling af transportsektoren samtidig med, at et transportsystem med høj mobilitet bevares. Det er omvendt ikke et sigte med lovforslaget, at kommuner og regioner skal kunne optræde som operatører af offentligt tilgængelige ladestandere i konkurrence med kommercielle operatører på markedet.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det bør være frivilligt for den enkelte kommune eller region at beslutte, om den ønsker at udnytte muligheden i denne lov for at indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere. Kommunalbestyrelser og regionsråd vil dermed ikke med denne lov blive pålagt krav om at foranledige, at der etableres offentligt tilgængelige ladestandere på kommunens eller regionens arealer.

Det er endvidere Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at sikre, at der er en transparens i de offentlige myndigheders planer, således at eksisterende og potentielt kommende elbilejere får mulighed for at vurdere, om der vil være ladeinfrastruktur og en tilstrækkelig levering af opladningstjenester i området på længere sigt. Understøttelse af transparens kan ligeledes medvirke til at sikre, at potentielt kommende operatører af ladestandere, for hvem der kan være tale om omfattende investeringsbeslutning, gives mulighed for at indrette sig efter de kommende forretningsmuligheder. Endelig vil en transparens i planlægningen give mulighed for, at borgere såvel som potentielt kommende operatører af ladestandere over for kommunen eller regionen kan påpege eventuelle manglende placeringer, hvor der efter deres vurdering vil være et behov for levering af opladningstjenester, som kommunen eller regionen kan have overset.

El til elektriske køretøjer er i dag det mest anvendte alternative drivmiddel til personbiler. Der findes dog også andre former for alternative drivmidler til køretøjer som f.eks. gas og brint. Opladning af elektriske køretøjer sker typisk ved brugerens egen bopæl eller ved en parkeringsplads med adgang til ladestander. Markedssituationen er imidlertid anderledes for optankning af gas og brint, idet disse drivmidler oftest tankes på en tankstation, og optankning af gas og brint minder derfor om den markedssituation, der kendes fra optankning af fossile brændstoffer som benzin og diesel. Kommunerne og regionerne er ikke i dag involveret i etablering og drift af tankstationer. Det er i forlængelse heraf Transportministeriets vurdering, at der ikke aktuelt er efterspørgsel efter, at kommuner og regioner kan tillade, at der på kommunale eller regionale arealer etableres tankstationer, der udbyder gas eller brint, og lovforslaget indeholder derfor ikke regler herom.

Det er endvidere Transportministeriets opfattelse, at de foreslåede regler skal afgrænses således, at reglerne kun drejer sig om offentligt tilgængelige ladestandere, idet det er for sådanne ladestandere, at kommuner og regioner i dag har en begrænset hjemmel til at agere. Det betyder, at kommuner og regioner, der etablerer ladestandere til brug for opladning af kommunens eller regionens egne elektriske køretøjer, fortsat vil være omfattet af de hidtil gældende regler, herunder kommunalfuldmagts- og myndighedsfuldmagtsreglerne. Lovforslaget lovfæster således ikke kommunal- og myndighedsfuldmagtsreglerne, men vil udgøre en sektorlovgivning for så vidt angår offentligt tilgængelige ladestandere.

Der vil således fortsat være regulering af ladestandere på andre områder, som kan have betydning for kommuner og regioner, f.eks. kommunal- og myndighedsfuldmagtsreglerne samt i byggeloven og regler udstedt i medfør heraf.

Transportministeriet har overvejet, om ladestandere, som kan tjene et dobbelt formål som ladekapacitet til kommuner eller regioners egne køretøjer og som offentligt tilgængelig ladekapacitet, burde indebære, at ladestanderen skulle falde uden for bestemmelserne i dette lovforslag. Det kunne begrundes med, at ladeinfrastrukturens placering og dimensionering i nogle tilfælde udelukkende vil være bestemt ud fra hensynet til at sikre en forsyning med lademuligheder til myndighedens egne køretøjer, hvorfor det kunne anses for at være et uproportionalt reguleringstiltag, hvis sådanne ladestandere bliver omfattet af regulering i lovforslaget. Der kunne være en frygt for, at det i sidste ende fører til, at kommunen eller regionen vælger ikke at gøre sådanne ladestandere offentligt tilgængelige i f.eks. begrænsede tidsrum.

Transportministeriet finder imidlertid, at en klar afgrænsning, hvor alle offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer bliver omfattet af den samme regulering, vil være at foretrække. Dermed kan man undgå tilfælde, hvor der opstår tvivl om, hvorvidt en operatør af en offentligt tilgængelig ladestander har opnået retten til at virke som operatør på markedsvilkår, ligesom der ikke opstår tvivl om, hvilke regler for betalingsløsninger og krav til skiltning af priser m.v., som en sådan ladestander vil være omfattet af, idet de vil være omfattet af bestemmelserne i dette lovforslag.

Det er i forlængelse heraf og ud fra de overordnede hensyn med den foreslåede regulering Transportministeriets opfattelse, at kommuner og regioner som udgangspunkt bør gøre ladestandere etableret til egne køretøjer på offentlige arealer offentligt tilgængelige i tidsrum, hvor myndigheden ikke selv anvender ladestanderens kapacitet. Ud fra et samfundsmæssigt hensyn om i videst muligt omfang at udnytte kapaciteten til opladning på offentlige arealer bør kommunalbestyrelsen og regionsrådet således udnytte muligheden for at gøre ladestandere etableret til myndighedens eget brug offentligt tilgængelige ved at udnytte mulighederne i dette lovforslag.

Det foreslås i § 4, stk. 1, at ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere, herunder etablering af offentligt tilgængelige ladestandere, der anlægges eller er anlagt på arealer, som kommunen eller regionen har rådighed over, kræver i overensstemmelse med reglerne i § 3 en aftale mellem kommunalbestyrelsen eller regionsrådet og en operatør af ladestandere.

Bestemmelsen medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet i den enkelte kommune eller region kan stille arealer til rådighed for, at operatører af ladestandere etablerer en eller flere offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, og med udgangspunkt i at disse leverer opladningstjenester. En operatør af ladestander vil sige en virksomhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en ladestander, som leverer en opladningstjeneste til brugere, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne, jf. lovforslagets § 2, nr. 11.

Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil selv aktivt kunne beslutte at gennemføre annoncering eller udbud med henblik på at finde aktører, der ønsker at levere opladningstjenester fra ladestandere på kommunale eller regionale arealer. Med bestemmelsen vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet endvidere efter forespørgsel fra private kunne gennemføre annoncering eller udbud med henblik på at finde operatører. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet har ikke efter bestemmelsen hjemmel til selv at etablere og/eller drive offentligt tilgængelige ladestandere.

Tildeling af ret til at virke som operatør vil ske på baggrund af en aftale mellem operatøren af ladestanderen og henholdsvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet. Aftaler om ret til at virke som operatør er dermed et privatretligt forhold mellem parterne, og retten vil således ikke blive tildelt ved en forvaltningsakt. Aftaler om ret til at virke som operatør skal indgås på markedsvilkår efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3.

Bestemmelsen omfatter offentligt tilgængelige ladestandere som defineret i lovforslagets § 2, nr. 7. Bestemmelsen omfatter således ikke ladestandere, der er forbeholdt enkelte grupper af brugere eller ladestandere, der alene anvendes til opladning af kommuners og regioners egne elektriske køretøjer. Det vil således være de hidtil gældende regler, der vil finde anvendelse for sådanne ladestandere.

Kommuner og regioner er i dag efter byggeloven og regler udstedt i medfør heraf forpligtet til at etablere ladestandere og forberede parkeringspladser til etablering af ladestandere til elektriske køretøjer i forbindelse med visse større nybyggerier, ombygninger og bestående bygninger, jf.

beskrivelsen under gældende ret. Med den foreslåede bestemmelse i § 4 vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kunne beslutte, at ladestandere etableret til opfyldelse af krav fastsat i medfør af byggeloven skal være fuldt offentligt tilgængelige. En kommunalbestyrelse eller et regionsråd vil også kunne beslutte, at ladestandere etableret til brug for opladning af myndighedens egne køretøjer skal være offentligt tilgængelige. Hvis kommunen eller regionen beslutter, at sådanne ladestandere skal være offentligt tilgængelige, skal myndigheden følge reglerne i den foreslåede § 4.

Hensigten med, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan tillade, at der etableres ladestandere, er, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet skal kunne give en aktør, der i medfør af § 4, stk. 1, opnår ret til at virke som operatør, ret til at foretage de aktiviteter, der leder frem til at kunne levere opladningstjenester, herunder selve etableringen af ladestanderen.

Hvis der allerede er etableret en ladestander med de fornødne faciliteter, vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet dog kunne nøjes med at indgå aftale om ret til at virke som operatør efter stk. 1, uden samtidig at tillade, at der etableres ladestandere.

Ladestanderne skal anlægges på kommunens eller regionens arealer, hvorved forstås, at kommunen eller regionen skal have rådighed over arealerne på en sådan måde, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan bestemme, at der kan etableres offentligt tilgængelige ladestandere på arealet. Det kan f.eks. være arealer, som kommunen eller regionen ejer eller lejer. Det er ikke en betingelse, at arealerne er udskilt til vejareal i matriklen. Aftalen mellem henholdsvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet og operatøren indebærer således bl.a., at myndigheden stiller sine arealer til rådighed for operatørens etablering af ladestandere og levering af opladningstjenester.

Hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet påtænker at indgå aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere inden for den kommende årrække, bør kommunalbestyrelsen eller regionsrådet offentliggøre sine planer for, hvor ladestandere påtænkes etableret. Offentliggørelse af planlægningen kan f.eks. ske på kommunens eller regionens egen hjemmeside. Transportministeriet forventer at udarbejde en vejledning for, hvorledes kommunerne og regionerne kan inddrage offentligheden i deres planer for etablering af ladestandere.

Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil inden for visse rammer kunne betale operatøren ved indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere efter den foreslåede § 5, stk. 1, nr. 1-4, og regler udstedt i medfør af den foreslåede § 5, stk. 2.

Det er den enkelte kommunes eller regions ansvar, at EU's statsstøttere regler overholdes, når myndigheden indgår aftale med operatører om ret til at virke som operatør af ladestandere. Der henvises til afsnit 11.1. om lovforslagets forhold til statsstøttere reglerne.

Det foreslås i § 4, stk. 2, at en vejmyndighed ikke efter § 80 i lov om offentlige veje kan give tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på det offentlige vejareal.

Vejlovens § 80 giver i dag kommuner som vejmyndighed for kommuneveje mulighed for at tillade, at der anbringes genstande på vejarealet, herunder offentligt tilgængelige ladestandere. Som beskrevet ovenfor er det imidlertid Transportministeriets vurdering, at bestemmelsen ikke giver kommuner tilstrækkelig mulighed for at medvirke til etableringen af offentligt tilgængelige ladestandere på lokalt plan. Det er på denne baggrund Transportministeriets opfattelse, at vejlovens § 80 ikke længere skal gælde for kommuners tilladelse til anlæg af offentligt tilgængelige ladestandere på det kommunale

vejareal, idet kommuner fremover vil skulle følge reglerne i AFI-loven, når det besluttes, at der skal etableres offentligt tilgængelige ladestandere på kommuneveje.

Vejloven indeholder en række øvrige regler, der kan have relevans, når der etableres ladestandere på veje. Det følger f.eks. af vejlovens § 88, at det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg på eller ved offentlig vej. Bestemmelsen finder også anvendelse for elladestationer og lignende indretninger, der leverer andre former for fremføringsmidler (end benzin og diesel) til køretøjer, jf. vejlovens § 88, stk. 5. Her skal vejmyndigheden således godkende, at ejendommens adgang til den offentlige vej anvendes som adgang til elladestationerne, og inden en eventuel tilladelse kan meddeles, skal vejmyndigheden efter vejlovens § 89 forhandle med politiet. Disse bestemmelser vil fortsat gælde.

Det foreslås i § 6, at §§ 4 og 5 gælder tilsvarende for kommunale fællesskaber, som er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

3.3.2.2. Finansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale og regionale arealer

Det har indgået i regeringens overvejelser, om kommuner og regioner skal have adgang til at anvende egne anlægs- og driftsmidler til at yde betaling til operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, der leverer opladningstjenester fra ladestandere etableret på kommunens eller regionens arealer, i det omfang ydelse af sådan betaling prioriteres politisk i kommunen eller regionen. Formålet hermed ville være, at kommunen eller regionen vil kunne yde betaling således, at operatører af ladestandere kunne påtage sig at levere opladningstjenester i områder af kommunen eller regionen, hvor markedet ikke kan skabe en forretning i at etablere og drive ladestandere.

Overvejelser, om kommuner og regioner skal have mulighed for at yde betaling, vil imidlertid være en balancerings af to hensyn. På den ene side vil en manglende mulighed for at yde betaling kunne medføre, at infrastrukturen til opladning udrulles i takt med, at der er et forretningsmæssigt potentiale for operatører af ladestandere i et område, hvilket for nogle eksisterende eller potentielt kommende elbilsejere vil kunne opleves som udrulning i et for langsomt tempo. På den anden side vil for vide muligheder for, at kommuner og regioner kan yde betaling ved indgåelse af aftaler med operatører, kunne få den konsekvens, at de private investeringer i offentligt tilgængelige ladestandere hæmmes, ligesom det vil kunne medføre øget risiko for konkurrenceforvridning for private investeringer og en øget risiko for fejlinvesteringer.

Regeringen vurderer, at der er en række situationer, hvor medfinansiering fra kommunalbestyrelsen eller regionsrådet i alle tilfælde vil kunne begrundes, hvorfor der bør fastsættes bestemmelser, der gør det klart, at dette er muligt for kommuner og regioner. I andre situationer afhænger begrundelsen for medfinansiering af den konkrete udvikling i salget af grønne biler samt af en konkret status for udrulningen af ladeinfrastruktur på private og offentlige arealer. Da en sådan sammenhæng med markedssituationen afhænger af løbende konkrete faglige vurderinger, vurderer regeringen, at det vil være hensigtsmæssigt, at Folketinget bemyndiger transportministeren til at fastsætte de nærmere regler for kommuners og regioners muligheder for ydelse af betaling ved indgåelse af aftaler med operatører af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer.

Da de ovenfor nævnte hensyn om risiko for forvridning af konkurrencen, fortrængning af private investeringer i ladeinfrastruktur og risiko for fejlinvesteringer fortsat vil være gældende, foreslår regeringen, at der sammen med en åbning for kommunal og regional medfinansiering indføres regler,

der vurderes at kunne begrænse det samlede omfang af kommuners og regioners investeringer i ladeinfrastruktur på offentlige arealer.

Regeringen finder, at betaling skal kunne finde sted, når en aftale om etablering af ladestandere eller levering af opladningstjenester udspringer af kommunens eller regionens opfyldelse af forpligtelser i anden lovgivning, f.eks. byggelovgivningen, når de økonomiske midler til betaling er modtaget fra enten staten, EU eller private med henblik på at etablere ladeinfrastruktur til elektriske køretøjer på kommunens eller regionens arealer, når de økonomiske midler stammer fra indtægter, som kommunen eller regionen tidligere har modtaget ved indgåelse af andre aftaler med operatører af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer, samt når ladestanderen primært anvendes til opladning af kommuners eller regioners egne elektriske køretøjer.

Hvis der i fremtiden viser sig at være tilstrækkelig markedsinteresse for at etablere ladestandere uden kommunal eller regional medfinansiering, vil der ikke længere være behov for at fastsætte regler om, at kommuner og regioner kan yde betaling ved indgåelse af aftaler efter § 4. Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at regler om kommunal og regional medfinansiering af ladestandere bør være tidsbegrænset.

De nærmere regler for yderligere regional og kommunal medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale og regionale arealer har været genstand for drøftelser mellem en række partier, som har indgået Aftale om regulering af ladestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021. Parterne aftalte, at kommuner og regioner skal have mulighed for at yde medfinansiering i udbud af ladeinfrastruktur på deres egne arealer. Muligheden for medfinansiering gives inden for klare rammer, som indebærer, at medfinansiering sker på markedsvilkår og kun kan finde sted inden for kommunens eller regionens egen anlægsramme, i en begrænset årrække foreløbigt frem til og med 2024, samt ud fra en model, hvor kommunalbestyrelse eller regionsråd først træffer beslutning om eventuelt at disponere midler til aftaler om ladeinfrastruktur efter afholdelsen af udbud, såfremt der viser sig at være behov for medfinansiering. Parterne aftalte endvidere, at ordningen for kommunal og regional medfinansiering evalueres frem mod foråret 2024, samt at parterne på den baggrund indkaldes til drøftelser i efteråret 2024.

Regeringen vurderer således samlet set, at kommuner og regioner inden for visse klare rammer skal have mulighed for at yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftale med operatører om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere.

Det foreslås i § 5, stk. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet i en række nærmere opregnede tilfælde kan yde betaling til operatøren af ladestandere i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4.

Behovet for og størrelsen på en evt. betaling til operatøren vil blive fastlagt i forbindelse med indgåelse af aftale på markedsvilkår efter lovforslagets § 3.

Den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 1, medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan anvende egne anlægs- og driftsmidler til at yde betaling til operatører af ladestandere, der står for etablering og/eller drift af ladestandere, som kommunen eller regionen er forpligtet til at etablere efter anden lovgivning. Den foreslåede bestemmelse omfatter alene de tilfælde, hvor der indgås aftale om ret til at virke som operatør af de pågældende ladestandere efter lovforslagets §§ 3 og 4.

Det kan f.eks. være relevant, når kommuner og regioner som bygningsejere er forpligtede til at etablere og forberede parkeringspladser til etablering af ladestandere i regler udstedt i medfør af byggeloven, og kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ønsker at indgå aftale om ret til at virke som operatør af disse ladestandere i overensstemmelse med lovforslagets § 4.

I det omfang der i anden lovgivning indføres forpligtelser for kommuner og regioner til at etablere ladestandere, og hvor der indgås aftale om ret til at virke som operatør af ladestanderen efter lovforslagets § 4, vil dette også være omfattet af den foreslåede § 5, stk. 1.

Bestemmelsen vil således være relevant, når kommunen eller regionen etablerer ladestandere efter anden lovgivning, men hvor myndigheden ønsker, at ladestanderen skal være helt eller delvis offentligt tilgængelig. Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil således i dette tilfælde kunne indgå aftale med en operatør om ret til at virke som operatør af ladestanderen efter lovforslagets § 4, samt finansiere ladestanderen efter lovforslagets § 5.

Lovforslaget vedrører ikke tilfælde, hvor kommunalbestyrelsen eller regionsrådet betaler for etablering og levering af opladningstjenester til myndighedens eget brug. Dette vil fortsat være omfattet af de hidtil gældende regler, herunder kommunal- og myndighedsfuldmagtsreglerne.

Den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 2, indebærer, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere, når de økonomiske midler til betaling er modtaget fra enten staten, EU eller private.

Hvis der bliver afsat midler fra staten eller EU, som kan søges til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere, kan kommuner og regioner søge herom, hvis det følger af reglerne for puljen, at kommuner og regioner kan søge.

Bestemmelsen er endvidere ikke til hinder for, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet opnår midler fra private til dette formål og anvender disse midler til at yde støtte til operatører i forbindelse med, at operatøren opnår ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere efter den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 1.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 3, kan kommunalbestyrelsen og regionsrådet yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere, når de økonomiske midler til betaling stammer fra indtægter, som kommunen eller regionen tidligere har modtaget i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4.

Opnår kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indtjening ved at indgå aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere efter § 4, kan denne indtjening medgå som offentlig betaling i forbindelse med fremtidige aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere, der anlægges på kommunens eller regionens arealer. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan dog ikke forlods anvende midler, som myndigheden tjener ved at indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør på kommunens eller regionens arealer.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 4, kan der ydes betaling i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør, når ladestanderen primært anvendes til opladning af kommuners eller regioners egne elektriske køretøjer.

Bestemmelsen medfører, at hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet etablerer ladestandere til brug for opladning af myndighedens egne elektriske køretøjer, samt beslutter, at ladestanderen skal gøres helt eller delvis offentligt tilgængelig i overensstemmelse med lovforslagets § 4, kan kommunalbestyrelsen eller regionsrådet yde betaling til operatøren.

Med den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 5, kan kommunalbestyrelsen og regionsrådet yde betaling, når adgangen hertil følger af regler fastsat af transportministeren efter den foreslåede § 5, stk. 2.

Det foreslås i § 5, stk. 2, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ud over de i § 5, stk. 1, nr. 1-4, nævnte tilfælde inden for visse rammer kan yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4.

Bestemmelsen medfører, at der kan fastsættes regler om, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet inden for visse rammer kan yde betaling til operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, i forbindelse med indgåelse af aftale efter lovforslagets § 4.

Formålet med bestemmelsen er at give kommunalbestyrelsen og regionsrådet mulighed for at yde betaling til operatører bl.a. for at sikre, at der også i yderområder er et marked for at etablere offentligt tilgængelige ladestandere. Det vil være frivilligt for den enkelte kommune og region, om den ønsker at medfinansiere ladestandere efter regler udstedt i medfør af den foreslåede bemyndigelse.

Kommuner og regioner vil derudover kunne anvende egne driftsmidler til administration, herunder sagsbehandling, udbudsproces, indhentelse af statslige eller EU-midler m.v.

Det er hensigten, at der alene skal kunne ydes betaling inden for visse nærmere fastlagte rammer. Det er således hensigten at fastsætte regler om, at midlerne skal afsættes inden for kommunens eller regionens egen anlægsramme. Det er endvidere hensigten at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet først kan disponere midler til at yde betaling, såfremt kommunalbestyrelsen eller regionsrådet efter afholdelsen af udbud af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere efter § 3 har kunnet konstatere et behov for betaling. Der må således ikke forlods afsættes kommunal eller regional medfinansiering til et konkret udbud.

Det er endvidere hensigten, at regler fastsat efter den foreslåede bemyndigelse tidsbegrænses. Der påtænkes således fastsat en udløbsbestemmelse ved udmøntningen af bestemmelsen. Det er således hensigten i første omgang at fastsætte en udløbsbestemmelse, således at regler om kommunal og regional medfinansiering fastsat efter den foreslåede § 5, stk. 2, ophæves automatisk ved udgangen af 2024, medmindre andet bestemmes inden denne dato. Det bemærkes i den forbindelse, at det indgår i Aftale om regulering af ladestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021, at ordningen for kommunal og regional medfinansiering evalueres frem mod foråret 2024, samt at parterne på den baggrund indkaldes til drøftelser i efteråret 2024. Eventuel fastsættelse af regler om kommunal og regional medfinansiering efter 2024 vil blive fastsat på baggrund af disse drøftelser.

3.3.3. Betalingsløsninger for ladestandere

3.3.3.1. Betaling med betalingskort

3.3.3.1.1. Gældende ret

Der findes ikke i dag regulering, der stiller krav om, at operatører af ladestandere skal opstille kortlæsere for almindelige betalingskort ved ladestandere. Det er imidlertid ikke ualmindeligt, at der allerede i dag kan betales for opladning med almindelige betalingskort ved lynladestandere.

3.3.3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med henblik på at ladestandermarkedet bliver åbent og transparent, er det i Aftale om regulering af ladestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021 aftalt, at der for ladestandere med en effekt på eller over 50 kW skal stilles krav om, at der er kortlæsere for almindelige betalingskort for offentligt tilgængelige ladestandere på offentligt areal og offentligt tilgængelige ladestandere, der er etableret med offentligt tilskud.

Det er Transportministeriets opfattelse, at adgangen til nemme betalingsløsninger for brugere af elektriske køretøjer er en vigtig faktor for, at brugerne af grønne biler opnår en mobilitet, som er sammenlignelig med den mobilitet, der i dag findes for brugere af fossile biler, hvor adgangen til drivmidler i langt de fleste tilfælde sker på et marked præget af konkurrence, og hvor adgangen til optankningsfaciliteterne sjældent udgør en barriere. Gennem adgang til at betale med almindelige betalingskort ved offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer får brugerne af elektriske køretøjer en reel adgang til flere ladestandere, da brugerne ikke i samme grad vil være bundet til at anvende specifikke netværk af ladestandere, som udbydes af de enkelte operatører af ladestandere. Elektriske køretøjer får dermed en højere værdi for bilens bruger, fordi der er nem adgang til et dækkende netværk af offentligt tilgængelige ladestandere. Samtidig vil adgangen til et bredere netværk af offentligt tilgængelige ladestandere kunne medvirke til, at flere bilister i fremtiden anskaffer et elektrisk køretøj. Transportministeriet ønsker på denne baggrund at understøtte nemme betalingsløsninger på ladestandermarkedet.

Brugere af elektriske køretøjer bør således let og bekvemt kunne betale ved alle offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer, uden at det er nødvendigt at indgå en kontrakt med operatøren af ladestanderen, ligesom det også bør være muligt at betale uden at skulle indgå kontrakt med en udbyder af opladningstjenester. Derfor bør offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer til opladning på ad hoc-basis acceptere betalingsinstrumenter, der anvendes i vid udstrækning, og navnlig elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester. Denne ad hoc-betalingsmetode bør altid være tilgængelig for forbrugerne, selv når der tilbydes kontraktbaserede betalinger ved ladestanderen.

Det foreslås i § 7, stk. 1, at operatører af ladestandere for offentligt tilgængelige ladestandere, som er beliggende på offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst enten betalingskortlæsere eller enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort.

Bestemmelsen medfører, at operatører af ladestandere, der er omfattet af bestemmelsen, skal give adgang til betaling via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester. Ved betalingstjenester forstås i overensstemmelse med § 7, nr. 1, i lov om betalinger, jf. lovbekendtgørelse nr. 1719 af 27. november 2020, en tjenesteydelse, der er omfattet af bilag 1 i lov om betalinger. Det

omfatter f.eks. gennemførelse af betalingstransaktioner, herunder overførsel af midler til en betalingskonto hos brugerens udbyder eller hos en anden udbyder ved gennemførelse af betalingstransaktioner via et betalingskort el.lign. Betalingskortlæsere eller enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort, vil typisk være en almindelig Dankort-automat enten med eller uden kontaktløs funktion. Enheden vil samtidig typisk kunne læse mange af de almindelige internationale betalingskort.

Efter bestemmelsen skal operatøren af ladestanderen acceptere de pågældende betalinger. Det er ikke et krav, at der på hver enkelt ladestander opsættes en terminal eller anordning. Hvis der er etableret flere ladestandere, vil det således være tilstrækkeligt, at der opstilles en terminal eller anordning f.eks. for hver 5.-10. ladestander. Det afgørende kriterium for, om operatøren lever op til kravet er, at terminalen eller anordningen til betalingskort befinder sig i nærheden af ladestanderen, og at der er proportionalitet med antallet af ladestandere.

Det følger af forslaget, at bestemmelsen gælder for offentligt tilgængelige ladestandere beliggende på offentligt areal, eller hvis der ved etableringen af ladestanderen er modtaget offentligt tilskud.

Offentligt tilgængelige ladestandere defineres i den foreslåede § 2, nr. 7, som en ladestander til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Bestemmelsen omfatter således f.eks. ikke ladestandere, der kun kan anvendes af afgrænsede persongrupper som f.eks. ladestandere, der alene kan benyttes af ansatte på en specifik arbejdsplads eller ladestandere, der alene anvendes til opladning af en offentlig myndigheds egne køretøjer. Forpligtelsen vil endvidere ikke gælde for ladestandere beliggende på private arealer, medmindre ladestanderen er etableret med offentlige tilskud.

Ved anlæggelse af ladestanderen på offentlige arealer forstås, at det offentlige skal have rådighed over arealerne på en sådan måde, at det offentlige kan bestemme, at der kan etableres ladestandere på arealet. Det kan f.eks. være arealer, som det offentlige ejer eller lejer. Det er ikke en betingelse, at arealerne er udskilt til vejareal i matriklen.

Det foreslås i § 7, stk. 2, at for ladestandere omfattet af stk. 1 med en effekt på under 50 kW er operatøren undtaget fra at opfylde kravet om elektroniske betalinger, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder (roaming).

Operatører af ladestandere, som tilbyder elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, kan dog også frivilligt vælge at tilbyde roaming som en supplerende nem adgang til betaling.

Det følger videre af forslaget til § 7, stk. 3, at operatører af ladestandere, som gør brug af undtagelse efter stk. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med udbydere af opladningstjenester enten direkte efter § 8 eller indirekte via tilmelding af ladestanderen hos en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester efter § 9.

Lovforslagets §§ 8 og 9 vedrører operatører af ladestandere, som gør brug af undtagelse efter § 7, stk. 2, og indgår aftale om udbud af opladningstjenester med udbydere af opladningstjenester. Der henvises til bemærkningerne til §§ 8 og 9.

3.3.3.2. Udbud af opladningstjenester (roaming)

3.3.3.2.1. Gældende ret

En udbyder af opladningstjenesters videresalg af opladningstjenester til sine tilknyttede brugere (herefter roaming) forudsætter en funktionalitet, der muliggør, at de tilknyttede brugere kan anvende en eller flere operatørs ladestandere på ensartet vis. Roaming indebærer dermed, at brugeren af et elektrisk køretøj kan opnå adgang til at oplade elbilen ved ladestandere fra forskellige operatører, mens brugeren alene modtager faktureringer og skal foretage betalinger gennem et aftaleforhold med opladningstjenesten og hverken behøver at indgå et aftaleforhold med operatøren af ladestanderen eller at foretage betaling direkte til operatøren af ladestanderen.

International roaming på telemarkedet er inden for EU reguleret af en række EU-retsakter, f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/2120 af 25. november 2015 om foranstaltninger vedrørende adgang til det åbne internet og om ændring af direktiv 2002/22/EF om forsyningspligt og brugerrettigheder i forbindelse med elektroniske kommunikationsnet og -tjenester og forordning (EU) nr. 531/2012 om roaming på offentlige mobilkommunikationsnet i Unionen. Der findes ikke lige så omfattende regulering af adgang til roaming på ladestandermarkedet. Adgang til roaming på ladestandermarkedet er dog omhandlet i AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt., hvor det fremgår, at operatører af ladestandere skal have mulighed for at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer til kunder på kontraktbasis, herunder i andre tjenesteleverandørers navn og på deres vegne.

En del operatører, som er samlet i en brancheforening, har i foråret 2021 på frivillig basis indgået en aftale, hvori de bl.a. forpligter sig til at udvikle en roamingordning.

3.3.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at opstilling og drift af betalingskortlæsere på ladestandere med lav effekt vil kunne udgøre en så stor omkostning, at den i nogle tilfælde ikke vil kunne retfærdiggøres af den forventede omsætning på ladestanderen. Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere med en effekt på under 50 kW som en undtagelse fra hovedreglen om betalingskortlæsere skal kunne vælge at opfylde kravet om nemme betalingsløsninger ved at tilbyde roaming til brugere af elektriske køretøjer. Adgang til roamingtjenester kan være en gevinst for brugerne af elektriske køretøjer, da brugeren dermed vil kunne få faktureret sit forbrug på ladestandere fra forskellige operatører via et enkelt kundeforhold, ligesom brugeren undgår at skulle betale direkte til operatøren af ladestanderen. Roaming kan derved også karakteriseres som en nem betalingsløsning, omend den kræver etablering af et kundeforhold med en roamingtjeneste, hvorfor det ikke udgør en lige så nem adgang, som det er tilfældet med et betalingskort.

Det er Transportministeriets vurdering, at operatører af ladestandere, som gør brug af undtagelsen for ladestandere med lav effekt, skal kunne indgå aftale om udbud af opladningstjenester enten direkte med udbydere af opladningstjenester eller indirekte via tilmelding af operatørens ladestander hos en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester.

Den foreslåede bestemmelse understøtter samtidig gennemførelsen af AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt., som bestemmer, at operatører af ladestandere skal have mulighed for at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer til kunder på kontraktbasis, herunder i andre tjenesteleverandørers navn og på deres vegne.

Da der er tale om ny regulering, er det Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt at følge reguleringen for at efterse, om den har virket efter hensigten. Det er derfor

Transportministeriets hensigt, at den evaluering, som nævnes i afsnit 1, blandt andet skal omfatte en vurdering af, om prissætningen ved roaming fastsættes på en for forbrugerne hensigtsmæssig måde.

I de tilfælde, hvor en operatør af ladestandere gør brug af undtagelsen fra kravet om betalingskort ved at indgå aftale om udbud af opladningstjenester direkte med udbydere af opladningstjenester, ønsker Transportministeriet at understøtte brugernes muligheder for roaming ved at regulere visse dele af forholdet mellem operatøren og udbyderen af opladningstjenester.

I de tilfælde, hvor en operatør af ladestandere gør brug af undtagelsen fra kravet om betalingskort ved at indgå aftale om udbud af opladningstjenester indirekte via tilmelding af ladestanderen hos en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester, ønsker Transportministeriet ligeledes reguleringsmæssigt at understøtte en nem adgang til roaming for brugerne af elektriske køretøjer. Det sker ved, at der stilles krav til de platforme for handel med opladningstjenester, som operatører kan tilmelde deres ladestandere til.

Når en operatør af en ladestander åbner sin ladestander for roaming, opnår udbydere af opladningstjenester adgang til at sælge opladningstjenester fra ladestanderen. For at dette kan fungere i praksis er der behov for forretningsmæssig tillid mellem parterne. Der er forskellige mekanismer, som kan skabe forretningsmæssig tillid.

Ved direkte indgåelse af aftale om udbud af opladningstjenester mellem en operatør af ladestandere og en udbyder af opladningstjenester foreslår Transportministeriet, at der etableres en liste over udbydere, der opfylder vandelskrav. Et vandelskrav kan f.eks. være, at udbyderen kan stille en garanti, der giver operatøren en økonomisk sikkerhed for betaling for levering af opladningstjenester. Ved den nærmere fastlæggelse af de pågældende vandelskrav vil det blive sikret, at kravene er proportionale og ikke kommer til at virke som adgangsbarrierer for nye udbydere på markedet. Det vil kun være udbydere af opladningstjenester, der opfylder vandelskravet, som vil opnå en ret til at udbyde opladningstjenester på ladestanderen. Operatører vil dog på frivillig basis fortsat kunne indgå aftale om at sælge opladningstjenester til en udbyder, der ikke er registreret på listen over udbydere, der opfylder vandelskravet for udbydere af opladningstjenester.

Hvor en operatør af ladestandere gør brug af undtagelsen fra kravet om betalingskort ved at tilmelde ladestanderen til en platform for handel med opladningstjenester, er det platformens forretningsmæssige vilkår om priser for og betaling af opladningstjenester samt platformens funktioner til udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester, som skaber den forretningsmæssige tillid mellem parterne. Derfor vurderer Transportministeriet, at der umiddelbart ikke er noget reguleringsmæssigt behov for at understøtte den forretningsmæssige tillid mellem parterne.

Det foreslås i § 8, stk. 1, at en operatør af en offentligt tilgængelig ladestander, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 3, nr. 1, skal indgå aftale med udbydere af opladningstjenester, som er anført på den i stk. 3 nævnte liste, såfremt udbyderen anmoder herom.

Ved en udbyder af opladningstjenester forstås efter den foreslåede § 2, nr. 12, en virksomhed som udbyder opladningstjenester til slutbrugeren fra en ladestander, hvor virksomheden ikke selv er operatør. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 2, nr. 12.

En udbyder af opladningstjenester vil typisk indgå aftale med en operatør af ladestandere, der indebærer, at udbyderen kan videresælge opladningstjenester fra de ladestandere, som operatøren driver, til sine kunder. Der vil dermed være et kundeforhold mellem udbyderen af opladningstjenester og brugeren af ladestanderen, mens den fysiske levering af opladningstjenesten vil ske direkte fra operatøren af ladestanderen til brugeren. Aftalen skal indebære, at operatøren i udbyderens navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder, jf. den foreslåede § 7, stk. 2.

For brugere af elektriske køretøjer medfører forslaget, at de brugere, som vælger at indgå et kundeforhold med en udbyder af opladningstjenester, som er registreret i det i § 8, stk. 3, omhandlede register, får adgang til at anvende alle offentligt tilgængelige ladestandere, hvor den pågældende udbyder har indgået aftale. Brugere af elektriske køretøjer undgår dermed selv at skulle indgå kundeforhold med flere operatører af ladestandere for at opnå nem adgang til et større ladenetværk.

En operatør af en ladestander vil endvidere på frivillig basis kunne vælge at indgå en aftale med en udbyder af opladningstjenester, selvom operatøren ikke forpligtet hertil efter § 8.

Det foreslås i § 8, stk. 2, at operatøren i forbindelse med udbud af opladningstjenester skal anvende de standarder for funktioner til udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester, som er omhandlet i stk. 4. I forlængelse heraf foreslås transportministeren efter forslaget til stk. 4 bemyndiget til at fastsætte regler om standarder for funktioner til udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.

Såkaldte kommunikationsprotokoller muliggør interoperabilitet mellem flere forskellige softwaresystemer, hvorigennem der udveksles information. Kommunikationsprotokoller udgør således spillereglerne for den kommunikation, der finder sted mellem en operatør og en udbyder af opladningstjenester i opladningssituationen. Det kan f.eks. dreje sig om kommunikation om priser, hvem der har benyttet ladestanderen m.v.

Der er tale om et område under udvikling, og det må forventes, at der inden for de kommende år udvikles nye standarder for kommunikationen. I takt med, at der udvikles nye standarder, vil det være hensigtsmæssigt at kunne fastsætte regler, der sikrer, at operatører og udbydere anvender samme standarder, således at kommunikationen muliggøres.

Med den foreslåede bemyndigelse kan transportministeren fastsætte regler om, hvilke kommunikationsprotokoller operatører af ladestandere omfattes af den foreslåede § 8 skal anvende med henblik på at understøtte kommunikationen mellem operatøren og udbydere af opladningstjenester.

De konkrete kommunikationsprotokoller, som der vil blive stillet krav om, vil som udgangspunkt være åbne og tilgængelige for alle.

Det foreslås i § 8, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler for en liste over udbydere af opladningstjenester.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at udbydere af opladningstjenester skal leve op til en række vandelskrav for at kunne blive registreret, f.eks. krav om økonomisk soliditet og krav om, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der kan begrunde fare for nye lovovertrædelser i forbindelse med driften af virksomheden. Personkredsen bag virksomheden og den ansvarlige leder skal desuden sandsynliggøre, at de kan drive virksomhed på forsvarlig måde og i

overensstemmelse med god skik inden for branchen. Virksomheden skal samtidig kunne dokumentere, at den er kreditværdig.

Det påtænkes, at registeret skal føres af en myndighed under Transportministeriets ressort. Det er hensigten, at udbyderne ved henvendelse til myndigheden kan blive optaget i registeret, hvis udbyderen kan påvise, at denne lever op til betingelserne for at blive registeret.

Det foreslås i § 9, stk. 1, at en operatør af en offentligt tilgængelig ladestander, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 3, nr. 2, skal tilmelde ladestanderen hos mindst én udbyder af en platform for handel med opladningstjenester.

En udbyder af en platform for handel med opladningstjenester er en virksomhed, som har etableret et netværk, hvor operatører af ladestander og udbydere af opladningstjenester kan melde sig til med henblik på at kunne foretage handel med opladningstjenester. En sådan platform vil typisk have et sæt vilkår om priser for og betaling af opladningstjenester samt funktioner, som sikrer den nødvendige udveksling af oplysninger mellem operatøren af ladestanderen og udbyderen af opladningstjenester i forbindelse med handel med opladningstjenester til elbilbrugere. Brugere er kunde hos en udbyder af opladningstjenester og er ikke i kontakt med virksomheden, som udbyder platformen for handel med opladningstjenester. Virksomheden Hubject er et eksempel på en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester.

Når det er foreslået, at operatøren kan leve op til kravene ved at tilmelde sig en enkelt udbyder af en platform for handel med opladningstjenester, er det begrundet med, at det samtidig forudsættes, at der er tale om platforme med et stort antal tilmeldte ladestander i netværket. Dermed sikres det, at udbydere af opladningstjenester, som tilmelder sig platformen, kan give dens brugere adgang til et stort netværk af ladestander.

Det foreslås i § 9, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om platforme for handel med opladningstjenester. Det påtænkes, at der udarbejdes en liste over de platforme, som operatører kan tilmelde ladestander til og dermed leve op til reglerne i § 7, stk. 3, nr. 2. Det påtænkes, at listen skal føres af en myndighed under Transportministeriets ressort. Det er hensigten, at en myndighed under Transportministeriets ressort ved vurdering af, om en platform kan blive optaget på listen, vil lægge vægt på dels, at platformen dækker et tilstrækkeligt stort netværk af ladestander, dels at den skal være åben for tilmelding af nye ladestander og nye udbydere af opladningstjenester. Dermed sikres det, at udbydere af opladningstjenester, som tilmelder sig platformen, kan give sine brugere adgang til et stort netværk af ladestander.

En operatør af en ladestander vil på frivillig basis kunne vælge at tilmelde sig en platform for handel med opladningstjenester, selvom operatøren ikke er forpligtet hertil efter § 7.

3.4. Krav til skiltning af priser for opladning

3.4.1. Gældende ret

AFI-lovens § 2, stk. 1, giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om bl.a. priser for opladning. Bestemmelsen er anvendt til ved bekendtgørelse at implementere visse af AFI-direktivets bestemmelser.

AFI-lovens § 2, stk. 1, er f.eks. anvendt til at fastsætte regler i § 7 i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. om, at der på alle offentligt tilgængelige ladestandere på klar og synlig måde skal oplyses om prisen for opladning.

Efter AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, skal medlemsstaterne sørge for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med henblik på at ladestandermarkedet bliver åbent og transparent og med henblik på at styrke implementeringen af AFI-direktivets bestemmelse om let og klart sammenlignelige og gennemsigtige priser er det i Aftale om regulering af ladestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021 aftalt, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, at offentligt tilgængelige ladestandere 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 før eventuelle gebyrer til roamingtjenester skal endvidere anføres i et display, som er tydeligt for brugeren. Det er ligeledes aftalt mellem parterne, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, at offentligt tilgængelige ladestandere med en effekt på op til 50 kW skal skilte med listeprisen pr. kWh i digitalt display eller give oplysning herom på hjemmeside eller app. Den samlede pris for brugerens køb af el til opladning før eventuelle gebyrer til roamingtjenester skal endvidere anføres i et display, som er tydeligt for brugeren, eller oplyses på hjemmeside eller app.

Det er i forlængelse heraf Transportministeriets opfattelse, at den gældende implementering af kravet om let og klart sammenlignelige og gennemsigtige priser i AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, kan understøttes ved at fastsætte krav om skiltning med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris i digitalt display.

Med den foreslåede § 10 bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris.

Det påtænkes således, med henblik på at fremme et 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 ikke-diskriminerende priser for opladning, at der som noget nyt vil blive fastsat supplerende regler om, at der på offentligt tilgængelige ladestandere 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 ladestandere med en effekt på under 50 kW skal vises via et digitalt display, på en hjemmeside eller app.

Det påtænkes, at reglerne vil omfatte alle offentligt tilgængelige ladestandere, uanset om ladestanderne er placeret på offentlige eller private arealer.

Det påtænkes endvidere, at reglerne som udgangspunkt både vil omfatte allerede eksisterende og fremtidig ladeinfrastruktur. For ladestandere, der er etableret før lovforslagets ikrafttræden, forventes det, at reglerne om skiltning i digitalt display dog først vil skulle være gennemført senest 1. januar 2026.

3.5. Gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler

3.5.1. Gældende ret

AFI-lovens § 2, stk. 1, giver transportministeren bemyndigelse til at 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 og priser for opladning og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Bestemmelsen er anvendt til ved bekendtgørelse at implementere visse af AFI-direktivets bestemmelser.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 1, at regler udstedt i medfør af loven ikke vil finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men alene vil fastlægge krav til senere opførte offentligt tilgængelige ladeplatforme og tankstationer eller optankningsfaciliteter fra land til søfartøjer, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7. Bemærkningen er primært tiltænkt de regler, der udstedes i medfør af loven med henblik på at implementere AFI-direktivets regler om tekniske specifikationer, jf. Folketingstidende 2020/21, A, L 167 som fremsat, side 11. AFI-direktivet indeholder imidlertid også regler om bl.a. ad hoc-opladning, jf. direktivets artikel 4, stk. 9, priser for opladning, jf. direktivets artikel 4, stk. 10, og brugerinformation, jf. direktivets artikel 7. AFI-direktivets regler om ad hoc-opladning, priser for opladning samt visse af reglerne om brugerinformation gælder for både eksisterende og nyopført infrastruktur til transmission af drivmidler.

Det følger derfor af AFI-lovens § 2, stk. 1, 2. pkt., at transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter § 2, stk. 1, 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Allerede etableret infrastruktur omfatter infrastruktur til transmission af drivmidler, der er etableret inden AFI-lovens ikrafttræden samt infrastruktur til transmission af drivmidler, der er etableret inden fristen for gennemførelse af AFI-direktivet i dansk ret den 18. november 2016. Bestemmelsen blev indført i loven ved en lovændring i 2021.

Der er udstedt en række bekendtgørelser under AFI-loven, som fastlægger tekniske specifikationer for infrastruktur til transmission af alternative drivmidler og regler om brugerinformation. Det følger f.eks. af bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer (med senere ændringer), at offentligt tilgængelige brinttankstationer til motorkøretøjer skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden ISO/TS19880-1:2016 for gasformig brint som brændstof (standarden er senere erstattet af ISO/TS19880-1:2020), at renhedsgraden af den brint, der kan tankes på brinttankstationer, skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden ISO 14687-2 (standarden er senere erstattet af ISO 14687:2019), og at brinttankstationer skal anvende brændstofalgoritmer og -udstyr, der opfylder specifikationen ISO/TS19880-1:2016 for gasformig brint som brændstof (standarden er senere erstattet af ISO/TS19880-1:2020), samt at tilslutningsanordninger til optankning af motorkøretøjer med gasformig brint skal opfylde ISO-standarden 17268 for tilslutningsanordninger på motorkøretøjer til påfyldning af gasformig brint (standarden er senere erstattet af 17268:2020, som pt. er under revision). Bekendtgørelsen indeholder endvidere tekniske specifikationer for elektricitetsforsyning til transport og naturgastankstationer (CNG-tankstationer).

Det følger endvidere f.eks. af bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer, at motorkøretøjsforhandlere, der fremviser nye motorkøretøjer til salg, der kan anvende alternative brændstoffer, skal sikre, at der på et synligt sted er tilgængelig brugerinformation om, hvilke alternative brændstoffer de pågældende motorkøretøjer kan

anvende. Brugerinformationen skal være i form af symboler, der er udformet i henhold til standarden DS/EN 16942:2016.

Det følger derudover f.eks. af bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v., at ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, til orientering af forbrugere på udvalgte offentligt tilgængelige tankstationer og på alle offentligt tilgængelige ladestandere, skal opsætte et prissammenligningsskilt, der viser gennemsnitspriser pr. 100 km på fossile brændstoffer og alternative drivmidler for udvalgte bilsegmenter.

AFI-direktivet fastsætter en række minimumskrav til medlemsstaterne for opbygning af infrastruktur for alternative drivmidler, herunder ladestandere til elektriske køretøjer og tankstationer til naturgas (LNG og CNG) og brint, fælles tekniske standarder for tankstationer og ladestandere, samt brugerinformationskrav. En række af AFI-direktivets bestemmelser er gennemført ved bekendtgørelser udstedt i medfør af AFI-loven.

3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets opfattelse, at AFI-lovens regler om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler er hensigtsmæssige og bør videreføres uændret. Det foreslås dog, at transportministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler i AFI-lovens § 2, stk. 1, videreføres i den foreslåede § 12 frem for i den foreslåede § 11.

Med den foreslåede § 11, 1. pkt., bemyndiges transportministeren til at 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, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Transportministeren kan endvidere efter den foreslåede § 11, 2. pkt., bestemme, at regler fastsat efter 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

Det er hensigten, at bestemmelsen hovedsageligt skal anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser på grundlag af den foreslåede bestemmelse, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder under iagttagelse af lovens anvendelsesområde, jf. den foreslåede § 1. Det betyder, at transportministeren i medfør af bestemmelsen ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering ikke er forenelig med anvendelsesområdet for denne lov. I den situation vil der forud for implementeringens gennemførelse blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende ret, herunder denne lov, som sikrer konformitet med EU-retten. Der vil med andre ord blive fremsat nødvendige lovforslag herom for Folketinget.

Hensynet bag den generelle bemyndigelsesbestemmelse er således hovedsageligt at videreføre transportministerens hjemmel til administrativt at implementere EU-regler af f.eks. mere teknisk karakter, der ikke strider mod gældende lovgivning, og som – under hensyntagen til EU-reglernes indholdsmæssige og politiske væsentlighed – ikke forudsætter implementering via Folketingets lovbehandling.

Såfremt loven vedtages, vil bemyndigelsen fortsat konkret blive brugt til implementering af AFI-direktivet. Det er således hensigten med den foreslåede bemyndigelse at videreføre de regler, der er

beskrevet under afsnit 3.5.1. om gældende ret, herunder regler om tekniske specifikationer for infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, ad hoc-opladning, priser for opladning og om brugerinformation om infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Efter bemyndigelsen vil reglerne dog kunne justeres, ligesom der vil kunne udstedes supplerende regler, i det omfang det findes hensigtsmæssigt.

Ud over de nuværende kendte krav efter AFI-direktivet er EU-Kommissionen i medfør af en række af direktivets bestemmelser bemyndiget til at vedtage delegerede retsakter for at ajourføre og supplere henvisningerne til de standarder, der er omhandlet i de tekniske specifikationer i bilag II til direktivet, såfremt disse standarder erstattes af nye udgaver vedtaget af de relevante standardiseringsorganisationer. Det er på nuværende tidspunkt ikke alle relevante standarder for infrastruktur til alternative drivmidler, der er fastsat i direktivet. Det må derfor forventes, at der løbende vil blive behov for opdatering af reguleringen på området, hvilket efter Transportministeriets opfattelse understøtter behovet for en generel bemyndigelsesbestemmelse på området.

Det er hensigten, at udgangspunktet fortsat vil være, at regler udstedt i medfør af den foreslåede § 11, 1. pkt., ikke vil finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men alene vil fastlægge krav til senere opførte ladestander og tankstationer, LNG-tankstationer eller faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer. Efter den foreslåede bestemmelse i § 11, 2. pkt., kan transportministeren dog bestemme, at regler fastsat efter § 11, 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Bestemmelsen vil således f.eks. kunne anvendes til at bestemme, at visse regler om ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation også skal finde anvendelse for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

3.6. Indsamling og udstilling af oplysninger om infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler

3.6.1. Gældende ret

AFI-lovens § 2, stk. 1, giver transportministeren bemyndigelse til at 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 og priser for opladning og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Det følger af bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v., at Færdselsstyrelsen på www.bilviden.dk stiller henvisninger til relevante data om geografisk placering af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark til rådighed for forbrugere. Bestemmelsen er fastsat i medfør af AFI-lovens § 2, stk. 1, og gennemfører AFI-direktivets artikel 7, stk. 7.

Endvidere stiller Region Hovedstaden (Copenhagen Electric) data om den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige ladestander til rådighed for forbrugere via hjemmesiden www.bilviden.dk. Disse data er leveret af virksomheden ChargeX AB, og data stammer fra offentlige myndigheder, udbydere af ladeinfrastruktur og brugere af elektriske køretøjer.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, fastsætter, at når de data, der angiver den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestander, foreligger, skal medlemsstaterne sikre, at disse data er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle brugere. For så vidt angår

ladestandere kan sådanne data, hvis de foreligger, omfatte oplysninger om tilgængelighed i realtid såvel som historiske opladningsoplysninger og opladningsoplysninger i realtid.

Det følger af AFI-lovens § 2, stk. 1, sidste led, at transportministeren kan fastsætte regler om krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Bestemmelsen indebærer, at der kan fastsættes regler om, at en myndighed hvert kalenderkvartal kan indhente data om priser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt hvert kalenderår indhente data om solgte biler i Danmark til brug for udarbejdelse af prissammenligningsskilte til brug for implementering af dele af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, og artikel 7, stk. 3.

Bestemmelsen er udnyttet til at fastsætte regler i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. Det følger bl.a. af denne bekendtgørelse, at ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladeoperatører for hvert kalenderkvartal er forpligtet til at videregive data om listepriser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler til Færdselsstyrelsen. Data skal videregives via hjemmesiden www.bilviden.dk.

3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt, at Færdselsstyrelsen, andre myndigheder under Transportministeriet eller myndigheder under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet efter aftale med transportministeren kan indsamle og modtage brugerrelevante oplysninger om offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere, herunder bl.a. data om antallet af ladestandere og tankstandere samt data om geografisk beliggenhed, ladeeffekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning af listepris og brugerens samlede køb i display, samt driftsstatus, så myndigheden kan sikre, at disse data er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag samt sikre en høj datakvalitet.

På nuværende tidspunkt indsamler Færdselsstyrelsen dele af de relevante data på frivillig basis fra ejere og operatører af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile og alternative drivmidler. Datamodtagelsen har hidtil være mangelfuld, data har ikke været standardiseret, og de modtagne data har som følge heraf været af svingende kvalitet.

Det er derfor Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt at kunne forpligte ejere og operatører af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler til at videregive metadata om offentligt tilgængelige tankstationer, LNG-tankstationer og ladestandere for, at myndigheder under Transportministeriet og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet kan sikre, at de data, der stilles til rådighed for forbrugere, til enhver tid afspejler korrekte og opdaterede oplysninger om den offentligt tilgængelige infrastruktur.

Det er endvidere Transportministeriets vurdering, at det ud fra et brugerinformationshensyn vil være hensigtsmæssigt, at en offentlig myndighed kan stille data om bl.a. antal tankstandere og ladestandere samt oplysninger om geografisk beliggenhed for den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler til rådighed på et åbent og ikkediskriminerende grundlag, herunder særligt med henblik på at fremme en udvikling, hvor flere forbrugere vælger at købe lav- og nulemissionskøretøjer.

Endeligt er det Transportministeriets opfattelse, at en udmøntning af den foreslåede bemyndigelse vil bidrage til at skabe et bedre overblik over den samlede offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler for andre myndigheder, der måtte have

behov for adgang til disse data, eksempelvis i forbindelse med etablering af ny offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler.

Det er endvidere Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis den gældende bemyndigelse i AFI-lovens § 2, stk. 1, sidste led, til at fastsætte regler om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler overflyttes og videreføres i den foreslåede § 12, således at bemyndigelse til at fastsætte regler om videregivelse af brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samles i én bestemmelse.

Med den foreslåede § 12, stk. 1, bemyndiges transportministeren som noget nyt til at kunne fastsætte regler, der forpligter ejere af offentligt tilgængelige tankstationer, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladestandere til at offentliggøre og videregive metadata om bl.a. den geografiske placering, antal ladestandere og tankstandere samt ladeeffekt, adgang til brug af betalingskort, skiltning af listepriis og brugerens samlede køb i display og driftsstatus på offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Med den foreslåede § 12, stk. 2, foreslås transportministeren endvidere bemyndiget til at fastsætte regler, der forpligter danske bilimportører til at offentliggøre og videregive oplysninger om solgte køretøjer.

Såfremt loven vedtages, vil bemyndigelsen konkret blive brugt til at understøtte Færdselsstyrelsens nuværende implementering af bestemmelsen i AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, således, at styrelsen kan sikre, at de oplysninger om bl.a. den geografiske placering af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, ladeeffekt og driftsstatus, der stilles til rådighed for brugerne på et åbent og ikkediskriminerende grundlag, er opdaterede og korrekte oplysninger, der stammer direkte fra ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladeoperatører.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er imidlertid bredere formuleret end bestemmelsen i AFI-direktivet. AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, vedrører således krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at data om den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle brugere. Efter AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, kan data om ladestandere dog også omfatte oplysninger om tilgængelighed i realtid såvel som historiske opladningsoplysninger og opladningsoplysninger i realtid. Den foreslåede bestemmelse kan endvidere anvendes til at understøtte gennemførelsen af AFI-direktivets øvrige brugerinformationsbestemmelser.

Bemyndigelsen kan f.eks. udnyttes til ved bekendtgørelse at fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen og Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering (SDFE) i samarbejde skal modtage, distribuere og udstille standardiserede data fra den offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark. I forlængelse heraf kan det fastsættes, at SDFE skal modtage og distribuere statistiske data fra ejere og operatører af offentligt tilgængelig tank- og ladeinfrastruktur om bl.a. geografisk placering, antal ladeudtag/ladestandere, antal stiktyper, stiktyper, kontaktinformationer, strømtype (AC/DC), ladeeffekt (kW) og dynamisk data såsom driftsstatus (i drift/ude af drift), tilgængelighed (i brug/ikke i brug) og ad hoc-priser. Det vil ligeledes kunne fastsættes, at forbrugerrelevante data herefter vil blive udstillet af Færdselsstyrelsen, via styrelsens online platform www.bilviden.dk, mens samlede datasæt samtidig vil blive distribueret via SDFE's distributionsplatform, Dataforsyningen, med henblik på at understøtte en bred anvendelse af data for andre myndigheder og tredjeparter. I det omfang der fastsættes regler, påtænkes det herudover, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte krav om, at data skal udveksles i et bestemt

standardiseret og digitaliseret format, og at ministeren kan videreudvikle eller ændre standarden, hvis dette bliver nødvendigt.

Det forudsættes, at henlæggelse af opgaver til myndigheder under andre ressortområder sker efter forhandling med vedkommende minister.

Der vil endvidere ved bekendtgørelse kunne fastsættes regler om, at operatører af ladestandere skal offentliggøre driftsstatus for ladestanderen på operatørens eller tredjeparts hjemmeside, f.eks. således at det hvert 60. minut skal offentliggøres, om en given ladestander fungerer normalt eller er ude af drift. I forlængelse heraf vil det kunne fastsættes, at operatører af ladestandere skal oplyse Færdselsstyrelsen om, på hvilken hjemmeside operatøren offentliggør ladestandernes driftsstatus med henblik på, at Færdselsstyrelsen på styrelsens online platform www.bilviden.dk kan henvise til de relevante hjemmesider. Det vil også kunne fastsættes, at de relevante data skal indberettes til Færdselsstyrelsen, og at Færdselsstyrelsen offentliggør de relevante data på styrelsens online platform www.bilviden.dk.

Den foreslåede bemyndigelse vil endvidere blive anvendt til at fastsætte krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler med henblik på, at en myndighed under Transportministeriet hvert kalenderkvartal kan indhente data om priser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt hvert kalenderår indhente data om solgte biler i Danmark til brug for implementering af dele af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, og artikel 7, stk. 3. De relevante data om solgte biler og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler vil kunne indhentes fra danske bilimportører, ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af ladestandere. Data om solgte biler i Danmark vil dog som udgangspunkt indkøbes for at minimere de økonomiske og administrative omkostninger forbundet med lovforslaget for danske bilimportører. Dette svarer til det, der i dag gælder efter AFI-lovens § 2, stk. 1, sidste led. Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til at videreføre de regler om indsamling af data til brug for udarbejdelse af prissammenligningsskilte, der i dag gælder efter bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

3.7. Administrative bestemmelser og straf

3.7.1. Offentliggørelse af standarder uden kundgørelse i Lovtidende

3.7.1.1. Gældende ret

Alle love, administrative forskrifter, anordninger og bekendtgørelser skal i henhold til grundlovens § 22, 2. pkt., og § 2 i lov om udgivelsen af en Lovtidende, jf. lovbekendtgørelse nr. 1098 af 10. august 2016, kundgøres i Lovtidende.

I AFI-direktivets bilag II beskrives en række tekniske specifikationer, herunder standarder, for ladestandere, brinttankstationer til motorkøretøjer og naturgastankstationer. Ud over de nuværende kendte krav efter AFI-direktivets bilag II er EU-Kommissionen i medfør af en række af direktivets bestemmelser bemyndiget til at vedtage delegerede retsakter for at ajourføre og supplere henvisningerne til de standarder, der er omhandlet i bilag II til direktivet, såfremt disse standarder erstattes af nye udgaver vedtaget af de relevante standardiseringsorganisationer. Det er på nuværende tidspunkt ikke alle relevante standarder for infrastruktur til alternative drivmidler, der er fastsat i direktivet.

Indtil nu er standarderne i bilag II efter aftale med Dansk Standard blevet offentliggjort direkte i relevante nationale bekendtgørelser.

F.eks. er AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, implementeret i bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer. Bekendtgørelsens § 2, stk. 1, fastsætter således, at motorkøretøjsforhandlere, der fremviser nye motorkøretøjer til salg, der kan anvende alternative brændstoffer, skal sikre tilgængelig brugerinformation om, hvilke alternative brændstoffer de pågældende motorkøretøjer kan anvende. Brugerinformationen skal placeres på et synligt sted, og informationen skal være i form af symboler, der er udformet i henhold til DS/EN 16942:2016. Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af bekendtgørelsens regler, jf. bekendtgørelsens § 3.

3.7.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som udgangspunkt skal alle love, administrative forskrifter, anordninger og bekendtgørelser kundgøres i Lovtidende. Det foreslås dog, at transportministeren kan fastsætte regler om, at administrative forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til virksomheder og produkter, og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke kundgøres i Lovtidende.

Det er Transportministeriets vurdering, at området for infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler er stærkt præget af tekniske forskrifter og standarder. Af det årlige EU-arbejdsprogram for europæisk standardisering for 2021 (2020/C 437/02) fremgår det eksempelvis, at Kommissionen i forbindelse med den forestående revision af AFI-direktivet bl.a. har anmodet om udvikling af nye standarder for elektriske ladestandere til tunge køretøjer, brinttankstationer til tunge køretøjer, kommunikation fra køretøj til elnet (V2G), elektriske ladestandere til søfartøjer, batteriskift i fartøjer til transport ad indre vandveje, methanolbunkering og ammoniakbunkering.

Som følge heraf er det Transportministeriets forventning, at der over en kort årrække vil være behov for løbende at implementere adskillige nye tekniske standarder på området, hvorfor det foreslås, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte, at nye standarder eller ajourføring af allerede eksisterende standarder, der følger af AFI-direktivet, kan undtages fra kravet om kundgørelse i Lovtidende.

Baggrunden for undtagelse fra kravet om indførelse i Lovtidende af visse forskrifter og tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifterne, er forskrifternes ophavsretlige beskyttelse og deres struktur og form. Forskrifterne er primært tekniske forskrifter, der indeholder mange detaljerede krav, tegninger og anvisninger. De pågældende tekniske forskrifter og tekniske specifikationer retter sig næsten udelukkende mod snævre kredse af professionelle, der anvender forskrifterne erhvervsmæssigt. De retter sig kun i meget begrænset omfang mod privatpersoner og andre uden for de anførte professionelle kredse.

3.7.2. Delegation og klageadgang

3.7.2.1. Gældende ret

Transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af AFI-loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, jf. AFI-lovens § 2, stk. 3.

Ministeren er endvidere efter § 2, stk. 4, bemyndiget til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Det følger af § 9 i bekendtgørelse nr. 1520 af 13. december 2019 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang (herefter Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse), at transportministerens beføjelser i AFI-lovens § 2 udøves af Færdselsstyrelsen. Det følger endvidere af bekendtgørelsens § 11, at med mindre andet følger af bestemmelserne i §§ 12-18, kan Færdselsstyrelsens afgørelser påklages til transportministeren. Klageadgangen efter AFI-loven er ikke i dag afskåret, og Færdselsstyrelsens afgørelser efter AFI-loven kan derfor påklages til transportministeren.

3.7.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transportministeriets opfattelse, at AFI-lovens regler om delegation og klageadgang er hensigtsmæssige og bør videreføres.

Det foreslås, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det er hensigten, at transportministerens beføjelser efter AFI-loven fortsat vil blive delegeret til Færdselsstyrelsen i Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Det foreslås endvidere, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

3.7.3. Tilsyn, påbud og straf

3.7.3.1. Gældende ret

Transportministeren kan efter den gældende AFI-lovs § 2, stk. 2, fastsætte regler om tilsyn og kontrol med overholdelsen af forskrifter udstedt i medfør af loven. Det følger dog af bemærkningerne til bestemmelsen, at tilsyn og kontrol alene er nødvendigt, såfremt det konstateres, at de i medfør af loven udstedte regler i vidt omfang ikke måtte blive efterlevet, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 4.

Transportministeren er endvidere efter AFI-lovens § 2, stk. 5, bemyndiget til at fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler, der er udstedt i medfør af loven. Efter AFI-lovens § 2, stk. 6, kan der i regler, der udstedes i medfør af loven, fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne, ligesom der efter bestemmelsens stk. 7 kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Det følger af bemærkningerne til bestemmelserne, at bemyndigelsen ikke planlægges udmøntet, og at der alene vil blive fastsat regler om tilsynsførelse og kontrol, påbud og straf, såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførelse af EU-retsakter på området, herunder helt konkret AFI-direktivet, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 4. Bestemmelserne er med afsæt heri endnu ikke udmøntet.

Bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer implementerer dele af AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation, og bekendtgørelsens regler, herunder bestemmelser om tilsyn og straf, er fastsat i medfør af lov om energimærkning af energirelaterede produkter som senere afløst af færdselsloven. Det følger af denne bekendtgørelse, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af bekendtgørelsens regler. Bekendtgørelsen indeholder endvidere straffebestemmelser.

3.7.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Danmark har en EU-retlig forpligtelse til at sikre, at EU-retsakter implementeres tilstrækkeligt i national ret. Som følge heraf er det Transportministeriets vurdering, at nationale regler skal kunne håndhæves effektivt for at understøtte efterlevelsen af krav i EU-retsakter, herunder helt konkret AFI-direktivet.

Med henblik på at sikre tilstrækkelig opfyldelse af Danmarks EU-retlige forpligtelser er det derfor Transportministeriets vurdering, at det er nødvendigt at kunne fastsætte regler om tilsyn, påbud og straf i regler udstedt i medfør af AFI-loven, således at det sikres, at kravene i AFI-direktivet efterleves.

Det foreslås på den baggrund, at transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn og påbud, så det sikres, at der kan føres et effektivt tilsyn med overholdelsen af de nationale bestemmelser, som implementerer AFI-direktivet, og at der kan udstedes påbud i forbindelse med konstateret overtrædelse af regler udstedt i medfør af loven. Bemyndigelsen påtænkes blandt andet udmøntet i de bekendtgørelser, som implementerer AFI-direktivets brugerinformationsbestemmelser, således at Færdselsstyrelsen får mulighed for at føre tilsyn med, at reglerne efterleves.

I den gældende bestemmelse i AFI-lovens § 2, stk. 2, har transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om tilsyn og kontrol. Det er dog Transportministeriets vurdering, at tilsyn og kontrol betyder det samme, og det foreslås derfor, at bestemmelsens ordlyd justeres, således at kontrol udgår. Den foreslåede ændrede ordlyd medfører ikke i sig selv ændringer i de regler, der kan udstedes efter bestemmelsen.

Tilsvarende kan det være relevant, at der i regler udstedt i medfør af loven kan fastsættes bestemmelser om straf for at sikre efterlevelse af reglerne. Det forventes således, at der vil blive fastsat straffebestemmelser i de pågældende bekendtgørelser for at sikre en effektiv håndhævelse af de nationale regler. Der henvises til afsnit 3.7.3.2.1. nedenfor.

Da hovedparten af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark er ejet af selskaber eller lignende, vil det også være nødvendigt at kunne pålægge disse strafansvar i henhold til de almindelige regler herom i straffelovens 5. kapitel i regler udstedt i medfør af loven.

3.7.3.2.1. Vejledende bødeniveau for udvalgte overtrædelser

Da AFI-lovens bestemmelse om straf ikke har været udmøntet, findes der ikke praksis for bødestørrelsen for overtrædelse af regler udstedt i medfør af AFI-loven. Det påtænkes dog, at lovforslagets § 18 fremadrettet vil blive udnyttet, således at der på bekendtgørelsesniveau fastsættes regler om straf af bøde for overtrædelse af visse regler udstedt i medfør af den foreslåede §§ 10-12.

Efter lovforslagets § 10 bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris.

Efter lovforslagets § 11 bemyndiges transportministeren til at 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, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Efter lovforslagets § 12 bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler, der forpligter ejere af offentligt tilgængelige tankstationer, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladestandere samt danske bilimportører til at offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder bl.a. data om priser og solgte køretøjer samt data om geografisk placering og driftsstatus.

Transportministeriet påtænker, at overtrædelse af visse regler udstedt i medfør af den foreslåede §§ 10-12 vil kunne medføre straf af bøde. Eksempelvis påtænkes det, at manglende efterlevelse af regler udstedt i medfør af lovforslagets § 11 vedrørende klar og synlig oplysning om prisen for opladning ved offentligt tilgængelige ladestandere samt opsætning af prissammenligningsskilte vil kunne bødepålægges. Ligeledes forventes manglende efterlevelse af regler om, at offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, at kunne bødepålægges.

Det påtænkes også, at manglende efterlevelse af brugerinformationsregler, som udstedes i medfør af lovforslagets § 11, vil kunne bødepålægges, herunder eksempelvis ved manglende mærkning af stiktyper på offentligt tilgængelige ladestandere og manglende mærkning med brændstofsymboler, som angiver, hvilke typer brændstof der kan tankes på tankstationer og LNG-tankstationer. Manglende efterlevelse af tekniske krav, der implementerer EU-regler vedrørende brinttankstationers anvendelse af brændstofalgoritmer og -udstyr samt renhedsgraden af brint påtænkes eksempelvis også at kunne bødepålægges.

Endvidere påtænkes det, at manglende efterlevelse af regler, som er udstedt i medfør af lovforslagets § 12 om videregivning af bl.a. prisdata, data om geografisk placering af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere samt data om driftsstatus også vil kunne blive bødepålagt. Såfremt videregivning af sådanne data ikke sker rettidigt, vil dette ligeledes kunne blive bødepålagt.

Efter lovforslagets § 17 bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler udstedt i medfør af loven. I det omfang bestemmelsen anvendes til at fastsætte regler om påbud, påtænkes det endvidere at fastsætte regler om, at manglende overholdelse af påbud vil kunne medføre straf af bøde.

Hensynet bag de foreslåede regler, der vil kunne medføre bødestraf, er at sikre effektiv håndhævelse af nationale regler, der gennemfører internationale konventioner eller implementerer krav i EU-retsakter. De foreslåede regler har således til formål at sikre tilstrækkelig opfyldelse af Danmarks internationale og EU-retlige forpligtelser med henblik på at understøtte let tilgængelig brugerinformation om fossile

brændstoffer og alternative drivmidler på det danske marked og en ikke-diskriminerende adgang til infrastruktur for alternative drivmidler.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det vejledende bødeniveau, der er angivet nedenfor, bør gælde for overtrædelse af regler udstedt i medfør af lovforslaget. Det vejledende bødeniveau er fastlagt ud fra et hensyn til, at pålæggelse af bøde skal have en præventiv effekt, således at det ikke kan betale sig at overtræde reglerne. Bødeniveauet bør endvidere fastsættes ud fra et hensyn til, at ejere og operatører af infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler agerer på et marked, som er stærkt rettet mod forbrugere. Der kan således være et øget beskyttelsesbehov på et sådant marked i forhold til markeder, som primært er rettet mod erhvervsdrivende. Der er samtidig tale om et marked, som har en afgørende betydning for den samfundsvæsentlige grønne omstilling af transportsektoren, hvorfor en bødestraf efter Transportministeriets opfattelse endvidere bør afspejle alvorligheden af at overtræde regler af betydning for miljøet.

Fastsættelsen af straffen vil fortsat bero på domstolenes konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige omstændigheder i sagen, og det angivne strafniveau vil kunne fraviges i op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Det er Transportministeriets vurdering, at et vejledende bødeniveau på 5.000 kr. i normaltilfælde vil være passende for overtrædelse af de regler udstedt i medfør af lovforslagets §§ 10-12 om brugerinformation, der vil kunne medføre bøde. Det er Transportministeriets opfattelse, at bødeniveauet bør afspejle størrelsen og omfanget af den konkrete forseelse, f.eks. således at bødeniveauet fastsættes ud fra antallet af ladestandere eller tankstandere, som ikke opfylder kravene.

4. Konsekvenser for FN's verdensmål

Lovforslaget vurderes at understøtte FN's verdensmål 9.1. og mål 13 om klimaindsats. Der henvises til afsnit 8 og 9 om lovforslagets klimamæssige konsekvenser og miljø- og naturmæssige konsekvenser.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

I det omfang operatører af offentligt tilgængelige ladestandere med en effekt på under 50 kW på offentlige arealer eller med offentlige tilskud vælger at opfylde kravet om betalingsløsninger ved at understøtte roaming, vurderes dette ikke at have statsfinansielle konsekvenser. Forslaget om, at der oprettes registre over dels udbydere af opladningstjenester, som lever op til visse vandelskrav, og dels et register over udbydere af platforme for handel med opladningstjenester, som vil blive ført af en myndighed under Transportministeriets ressort, vil dog medføre et ressourceforbrug hos myndigheden, ligesom dette vil have implementeringsmæssige konsekvenser for myndigheden. Konsekvenserne vil blive vurderet ved udstedelse af bekendtgørelse om de to registre. Et krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer eller med offentlige tilskud skal understøtte elektroniske betalinger, via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, vurderes endvidere ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Vælger operatøren at understøtte roaming, kan det samtidig bidrage til samfundsøkonomiske gevinster gennem indirekte positive netværkseffekter, der øger værdien af at eje og bruge et elektrisk køretøj. Dette vil også gælde omend i mindre grad, hvis operatøren vælger at acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester.

Lovforslagets bestemmelser om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af ladestandere, kan medføre økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner, hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vælger at udnytte de muligheder, som lovforslaget medfører. Omkostningerne kan f.eks. vedrøre udgifter til administration og sagsbehandling. Den foreslåede adgang for kommuner og regioner til inden for visse rammer at kunne betale ved indgåelse af aftale med en operatør af ladestandere kan endvidere medføre omkostninger for myndigheden. Det påtænkes, at midlerne til at yde betaling skal afholdes inden for kommunens eller regionens egen anlægsramme. Der vil dog også kunne søges midler fra staten eller EU, hvilket kan reducere de forbundne omkostninger i kommuner og regioner.

Reglerne forpligter ikke kommunalbestyrelsen og regionsrådet til at indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatører af ladestandere 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). Ved at sikre, at aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere indgås på markedsvilkår, understøttes konkurrencen mellem operatører af ladestandere, hvilket generelt vurderes at være gavnligt for såvel forbrugere som samfundsøkonomien.

Det forventes, at reglerne vil skabe øget klarhed om kommuners og regioners hjemmel til at tilvejebringe ladestandere. Kommuner og regioner vil med lovforslaget nemmere kunne afgøre, om der er mulighed for at varetage de pågældende opgaver.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder hovedsagligt bemyndigelsesbestemmelser. Lovforslagets bestemmelser herom indebærer derfor ikke i sig selv økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige. Regler udstedt i medfør af lovforslaget vil dog kunne være forbundet med økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige, hvilket vil blive vurderet i forbindelse med udstedelse heraf. Særligt forventes det, at udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelserne om tilsyn, påbud og straf vil indebære økonomiske konsekvenser for det offentlige. Endvidere forventes det, at udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelserne i lovforslagets § 12 om modtagelse, distribution og udstilling af brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler vil indebære økonomiske og it-mæssige implementeringskonsekvenser for det offentlige. Eksempelvis kan det blive nødvendigt at videreudvikle de nuværende funktionaliteter på Færdselsstyrelsens it-plattform www.bilviden.dk for at muliggøre indsamling af data om driftsstatus fra den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af drivmidler.

5.1. Principper for digitaliseringsklar lovgivning

Principperne for digitaliseringsklar lovgivning forventes at blive fulgt. De påtænkte digitale løsninger i lovforslaget forventes at følge princippet om enkle og klare regler, ligesom de data, som operatører af ladestandere skal afgive som en følge af bestemmelser i lovforslaget, vil blive udstillet i et åbent dataformat, som dermed kan eksporteres og blive genbrugt og eksempelvis indgå i apps og GPS-systemer. Det forventes, at data vil blive udstillet i overensstemmelse med standarden INSPIRE (CEN/TS17268 med senere opdateringer), DATEX II (CEN/TS 16157 med senere opdateringer) eller et andet maskinlæsbart format, der er fuldt kompatibelt og interoperabelt med DATEX II.

Endvidere påtænkes det, at de digitale løsninger i lovforslaget vil følge princippet om sammenhæng på tværs og brug af ensartede begreber og data. Eksempelvis forventes det, at geodata om placeringen af offentligt tilgængelig infrastruktur kan genanvendes af andre myndigheder, og det vil sikres, at der anvendes ensartede definitioner og begreber for data og stedangivelse.

Krav om, at aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere etableret på offentlige arealer skal indgås på markedsvilkår, vil lægge sig op ad de almindelige udbudsretlige regler for denne type aftaler (koncessionskontrakter), hvorfor det vil være et kendt regelsæt, hvilket vil bidrage til opfyldelse af princippet om sammenhæng på tværs, omend det i dag kun anvendes i begrænset omfang ved f.eks. aftaler mellem Vejdirektoratet og operatører af ladestandere ved ladestationer langs motorvejsnettet.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder hovedsagligt bemyndigelsesbestemmelser, og principperne for digitaliseringsklar lovgivning forventes derfor ikke at være relevante for lovforslagets bestemmelser herom. Flere af principperne vil dog kunne være relevante for de regler, der forventes udstedt i medfør af lovforslaget, hvilket vil blive vurderet i forbindelse med udstedelse heraf. Særligt i forbindelse med udformningen og udmøntning ved bekendtgørelse af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i § 12 vil der i forbindelse med udstedelse af regler om modtagelse, distribution og udstilling af data om den geografiske beliggenhed for offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler blive taget udgangspunkt i Digitaliseringsstyrelsens Vejledning om geografi i lovgivning.

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

Det forventes, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere. Lovforslaget indeholder endvidere en række bemyndigelsesbestemmelser, som kan indebære administrative konsekvenser for erhvervslivet, jf. lovforslagets §§ 8-13 og 16. De administrative konsekvenser ved lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vil blive vurderet i forbindelse med udmøntningen af bestemmelserne ved bekendtgørelse.

Krav om, at aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere skal indgås på markedsvilkår, understøtter, at de offentlige ressourcer sikres en effektiv anvendelse gennem en stærkere konkurrence blandt virksomheder, der byder ind på at levere brugerbetalte tjenester til borgerne i form af opladning af elektriske køretøjer. Når konkurrencen øges, f.eks. gennem flere bud pr. ladestander, vil virksomhedernes incitament til at effektivisere driften og nedbringe priserne stige. Den øgede konkurrence indebærer samtidig, at det i højere grad er de mest ressourceeffektive virksomheder, der vinder og løser opgaverne. Disse effekter kan øge produktiviteten og frigøre ressourcer i de private virksomheder og i sidste ende understøtte mobiliteten for brugere af elektriske køretøjer.

Et krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer eller med offentlige tilskud skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst enten betalingskortlæsere eller enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort, vil medføre øgede omkostninger ved etablering og drift af ladestandere. Da kravet imidlertid gælder alle nye ladestandere, som etableres et antal måneder efter lovens ikrafttræden, vurderes meromkostningen ikke at få betydning for operatørernes indtjening, idet omkostningen vil blive båret af forbrugerne, som samtidig gives bedre mulighed for at vælge den betalingsløsning, der passer dem bedst.

For operatører af ladestandere med en effekt på under 50 kW vil operatøren som et alternativ i stedet kunne vælge at åbne ladestanderen for roamingtjenester. Operatøren vil således kunne vælge mellem at acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger eller åbne for roaming ud fra, hvad der vurderes som billigste måde at imødekomme krav eller den måde, der giver den bedste forretning for operatøren.

Det gælder samtidig generelt, at operatørernes eventuelle meromkostninger forbundet med forslaget til regulering vil gå videre over i de priser, som vil blive givet som tilbud på at opnå retten til at drive offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer. Er der således samlet set tale om øgede nettoomkostninger, vil arealerne blive mindre attraktive og den pris, som operatøren vil byde på at opnå retten til at drive ladestandere på arealet, vil blive tilsvarende mindre. Det betyder, at det kan kræve en højere medfinansiering fra kommunen eller regionen for at opnå det samme serviceniveau for udrulning af ladestandere. Effekterne vurderes dog samlet set som meget begrænsede. De foreslåede reguleringsmæssige tiltag kan også føre til, at udrulningen af elektriske køretøjer går hurtigere, fordi brugerne får mere tillid til at anvende elektriske køretøjer, hvilket kan give en samlet set øget omsætning på offentligt tilgængelige ladestandere.

Bestemmelserne om rimelige og ikkediskriminerende priser for offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer eller med offentlige tilskud vil afhængigt af den konkrete udmøntning indebære en mindre fri prissætning for operatørerne, hvilket reducerer operatørernes muligheder for at udnytte forskellig betalingsvillighed mellem forskellige grupper af brugere. Reguleringen betyder omvendt, at brugerne vil opnå en bedre beskyttelse mod priser, der ikke er begrundet i operatørens omkostninger, ligesom der kan forventes en øget priskonkurrence, som vil være til gavn for forbrugerne.

Muligheden for, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere med en effekt på under 50 kW på offentlige arealer kan vælge at opfylde kravet om betalingsløsninger ved at understøtte roamingtjenester, medvirker i det omfang dette vælges af operatørerne, til yderligere at forstærke den effektive ressourceanvendelse, som kan opnås gennem udbud. Muligheden for, at udbydere af opladningstjenester kan sælge opladningstjenester fra operatørens ladestandere, skærper konkurrencen om at tilpasse det samlede produkt til brugernes efterspørgsel, herunder i forhold til priskonkurrencen. Kravet vil samtidig medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for udbydere af opladningstjenester, idet disse udbydere vil få øget deres forretningsmuligheder.

Det påtænkes, at operatører af ladestandere skal understøtte roaming ved enten at anvende standarder for kommunikationsprotokoller eller ved at melde ladestanderen til en platform for handel med opladningstjenester, hvilket potentielt kan pålægge operatøren øgede administrative omkostninger, såfremt denne ikke ville have valgt en standardprotokol eller en platform for handel med opladningstjenester. En ensretning af standarder og udbredelse af platforme for handel med opladningstjenester vil dog samtidig betyde, at udbydere af opladningstjenester ikke behøver at udvikle kendskab til et potentielt stort antal proprietære protokoller, hvilket medvirker til at reducere de samfundsøkonomiske omkostninger, ligesom det som anført ovenfor samtidig medvirker til at øge konkurrencen på markedet.

Det forventes, at lovforslagets bestemmelser om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere etableret på kommunens eller regionens areal, vil få positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i det omfang, kommuner og regioner vælger at udnytte de muligheder, som lovforslaget indeholder. Konsekvenserne vil bl.a. indebære, at der vil være flere arealer tilgængelige til etablering og

drift af offentligt tilgængelige ladestandere. Dette vurderes at kunne fremme erhvervslivets investeringer og gennemførelse af projekter.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder hovedsagligt bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Regler udstedt i medfør af lovforslaget vil dog kunne medføre erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser, hvilket vil blive vurderet i forbindelse med udstedelse heraf. Det vurderes f.eks., at udmøntningen af bemyndigelsesbestemmelsen i § 12 om modtagelse, distribution og udstilling af data om offentligt tilgængelig infrastruktur vil indebære både økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

En udmøntning af lovforslagets § 13 om videregivelse af data til planlægningsøjemed må ligeledes forventes at give anledning til økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6.1. Principper for agil erhvervsrettet regulering

Lovforslaget skal understøtte et øget udbud af offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer. Lovforslaget indebærer derfor, at private virksomheder får øget deres forretningsmuligheder, herunder ved at kunne levere opladningstjenester fra ladestandere etableret på kommunale og regionale arealer. Lovforslaget indeholder derimod ikke regler om test og forsøg og anvendelse af nye teknologier, og det vurderes derfor, at principperne for agil erhvervsrettet regulering kun i begrænset omfang er relevante for lovforslagets bestemmelser om regulering af offentligt tilgængelige ladestandere. Det vurderes dog, at princippet om teknologineutralitet kan være relevant for regler udstedt i medfør af lovforslagets § 8, stk. 4, som er en bemyndigelsesbestemmelse. De konkrete regler, der vil blive udstedt i medfør af bemyndigelsen, vil blive vurderet i forbindelse med udstedelse heraf.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder hovedsagligt bemyndigelsesbestemmelser, og principperne for agil erhvervsrettet regulering forventes derfor ikke at være relevante for lovforslagets bestemmelser herom. Flere af principperne vil dog kunne være relevante for de regler, der forventes udstedt i medfør af lovforslaget, hvilket vil blive vurderet i forbindelse med udstedelse heraf. Princippet om teknologineutralitet kan f.eks. være relevant for regler udstedt i medfør af lovforslagets § 11.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget forventes at forbedre borgernes mobilitet ved at understøtte lettere adgang til at oplade elektriske køretøjer, ligesom det forventes, at borgerne på længere sigt vil kunne opnå lavere priser på opladning som følge af øget konkurrence. Lovforslaget forventes derfor at få positive konsekvenser for borgerne.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder hovedsagligt bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv administrative konsekvenser for borgere.

8. Klimamæssige konsekvenser

Den foreslåede regulering af ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer vurderes at medføre afledte positive klimamæssige konsekvenser. Både brugere af elbilers adgang til nemme betalingsløsninger ved ladestandere og kommunernes og regionernes nye muligheder forventes således

at medføre nemmere og mere tilgængelig adgang til at kunne oplade elektriske køretøjer samtidig med, at den forøgede tilgængelighed til opladningsfaciliteter kan skabe større incitament til at anskaffe og anvende lav- og nulmissionskøretøjer. I forlængelse heraf vurderes det, at udrulning og tilgængelighed af ladestandere er af stor betydning for udbredelsen af elektriske køretøjer, hvilket er det centrale virkemiddel for personbilernes grønne omstilling. Dette vil samlet set indirekte kunne føre til en lavere udledning af CO₂-emissioner.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder hovedsagligt bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv klimamæssige konsekvenser, men regler udstedt i medfør af lovforslagets §§ 10-12 forventes at have positive klimamæssige konsekvenser.

Det er Transportministeriets vurdering, at en harmonisering af brugerinformationskrav, sikkerhedsspecifikationer og tekniske krav til infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler, gennem standarder, vil sikre interoperabilitet og understøtte udviklingen af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler samt befordre en udvikling, hvor flere forbrugere vil anvende alternative drivmidler. Det er Transportministeriets opfattelse, at dette på længere sigt vil aflede positive klimamæssige effekter, der vurderes at være til gavn for både borgere og samfundet generelt.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Den foreslåede regulering af ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer eller med offentlige tilskud vurderes at medføre afledte positive miljømæssige konsekvenser, som samlet set indirekte vil kunne mindske partikelforureningen.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder hovedsagligt bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv miljø- og naturmæssige konsekvenser, men regler udstedt i medfør af lovforslagets §§ 10-12 forventes at have positive miljømæssige konsekvenser.

Det er Transportministeriets vurdering, at en harmonisering af brugerinformationskrav, sikkerhedsspecifikationer og tekniske krav til infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler på længere sigt vil aflede positive miljømæssige effekter, der vurderes at være til gavn for både borgere og samfundet generelt.

10. Regionale konsekvenser

Det vurderes, at lovforslagets bestemmelser om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere etableret på kommunale eller regionale arealer, kan have regionale konsekvenser, herunder for landdistrikterne. Dette kan være med til at fremme tilgængeligheden til infrastruktur til opladning af elektriske køretøjer. Konsekvenserne vurderes at være positive for landdistrikterne.

For så vidt angår lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler, er det Transportministeriets vurdering, at lovforslaget vil have både positive og negative regionale konsekvenser. Eksempelvis forventes det, at den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af alternative drivmidler først vil blive udbredt i tætbefolkede områder og forstadsområder, mens udviklingen i landdistrikter eller yderområder på kort sigt vil være

langsommere. Dette skyldes eksempelvis, at AFI-direktivet lægger op til, at infrastruktur til transmission af alternative drivmidler bl.a. etableres med afsæt i befolkningstæthed. Dog er det Transportministeriets vurdering, at lovforslaget på længere sigt vil medføre mere gunstige forhold for alle regioner i Danmark, herunder landdistrikter, og give mere balancerede udviklingsmuligheder og smidiggøre etableringen af interoperabel offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler i alle dele af landet.

11. Forholdet til EU-retten

11.1. Forholdet til statsstøttere reglerne

Det følger af artikel 107, stk. 1, i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, at bortset fra de i traktaterne hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

Lovforslaget fastsætter nationale regler om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet i overensstemmelse med de foreslåede regler om markedsvilkår kan indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere, der anlægges på kommunens eller regionens arealer. Kommuners og regioners opgavevaretagelse på dette område kan indebære statsstøtte, fordi operatører af ladestandere kan opnå en fordel ved at kunne drive virksomhed på kommunale eller regionale arealer. Kommuner og regioner kan endvidere efter forslaget inden for visse rammer yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere på deres arealer. Aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere skal imidlertid indgås på markedsvilkår. Hvis det af den enkelte kommune eller region kan dokumenteres, at arealet stilles til rådighed på markedsvilkår, vil det normalt indebære en formodning for, at der ikke vil være tale om statsstøtte.

Der er ikke taget stilling til, hvorvidt der i konkrete situationer vil være tale om statsstøtte, jf. TEUF artikel 107, stk. 1. Dette betyder, at kommuners og regioners opgavevaretagelse efter nærværende forslag både skal overholde de regler, der er fastsat herom i den nationale lovgivning og EU-reglerne om statsstøtte. Derfor skal der i hver konkrete situation tages stilling til, hvorvidt EU-statsstøttere reglerne finder anvendelse. Kommunerne og regionerne har ansvaret for at sikre, at deres opgavevaretagelse er forenelig med statsstøttere reglerne, herunder for, at evt. statsstøtte notificeres til Kommissionen i overensstemmelse med TEUF artikel 108, stk. 3, herunder at notifikation skal ske, forinden den pågældende støtteordning iværksættes.

11.2. Forholdet til AFI-direktivet

Med lovforslaget videreføres hjemmel til implementering af EU-retlige forpligtelser inden for området for infrastruktur til alternative drivmidler, herunder hjemmel til implementering af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFI-direktivet).

Lovforslaget indeholder således i § 10 en bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris. Det er hensigten, at regler udstedt i medfør af bemyndigelsen vil understøtte den

eksisterende implementering af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, om let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende priser for opladning

Efter lovforslagets § 11 bemyndiges transportministeren til at 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, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Efter lovforslagets § 12 bemyndiges transportministeren endvidere til at fastsætte regler, der forpligter ejere og operatører af offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler og danske bilimportører til at offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger. Det er hensigten, at de pågældende bemyndigelser vil blive anvendt til at implementere dele af AFI-direktivet.

Det følger endvidere af lovforslagets § 3, stk. 3, at ordregiveren ved indgåelse af aftale om etablering af ladestandere og levering af opladningstjenester efter lovforslagets § 3, stk. 1, skal sikre sig, at de priser, som operatøren opkræver fra brugerne, er rimelige og ikkediskriminerende. Den foreslåede bestemmelse udgør en implementering af kravet om rimelige og ikkediskriminerende priser i AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, for så vidt angår aftaler om etablering af ladestandere og levering af opladningstjenester på offentlige arealer.

AFI-direktivet fastsætter en række tekniske specifikationer og krav til infrastrukturen for alternative drivmidler, mærkningsbestemmelser og krav til brugerinformation, som medlemsstaterne er forpligtet til at implementere i national ret. I direktivets artikel 4 fastsættes således nærmere krav til elektricitetsforsyning til transport, i direktivets artikel 5 fastsættes nærmere krav til brintforsyning til vejtransport, i direktivets artikel 6 fastsættes nærmere krav til naturgasforsyning til transport, og i artikel 7 fastsættes nærmere regler om og krav til brugerinformation.

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har været i høring fra den 8. juli 2021 til den 16. august 2021 og fra den 9. november 2021 til den 23. november 2021 hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Albertslund Kommune, Allerød Kommune, Arbejdstilsynet, Assens Kommune, AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), Ballerup Kommune, Bilbranchen, Billund Kommune, Biogas Danmark, Bornholms Regionskommune, Brintbranchen, Brøndby Kommune, Brønderslev Kommune, Clever, Copenhagen Electric, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Elbil Alliance, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri (DI), Dansk Ledningsejerforum, Dansk Parkeringsforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske Havne, Danske Regioner, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, DI Transport, DPT, Dragør Kommune, Drivkraft Danmark, DTU Transport, E.On, Egedal Kommune, Energiklagenævnet, Energinet, Energitilsynet, ERFAGruppen-bilsyn, Esbjerg Kommune, Fanø Kommune, Favrskov Kommune, Faxe Kommune, FDEL, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere – FDM, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsyningstilsynet, Fredensborg Kommune, Fredericia Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederikshavn Kommune, Frederikssund Kommune, Furesø Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Gentofte Kommune, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Greve Kommune, Gribskov Kommune, Guldborgsund Kommune, Haderslev Kommune, Halsnæs Kommune, Hedensted Kommune, Helsingør Kommune, Herlev Kommune, Herning Kommune, Hillerød Kommune, Hjørring Kommune, HMN Naturgas I/S, Holbæk Kommune,

Holstebro Kommune, Horsens Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hørsholm Kommune, Ikast-Brande Kommune, Ishøj Kommune, ITD, Jammerbugt Kommune, Kalundborg Kommune, Kerteminde Kommune, KL, Kolding Kommune, Københavns Kommune, Køge Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Langeland Kommune, Lejre Kommune, Lemvig Kommune, Lolland Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Læsø Kommune, Mariagerfjord Kommune, Middelfart Kommune, Morsø Kommune, NOAH-Trafik, Norlys, OK a.m.b.a., Norddjurs Kommune, Nordfyns Kommune, Nyborg Kommune, Næstved Kommune, Odder Kommune, Odense Kommune, Odsherred Kommune, Rambøll, Randers Kommune, Rebild Kommune, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rigsrevisionen, 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, Share Now, Skanderborg Kommune, Skive Kommune, Slagelse Kommune, SLD, Solrød Kommune, Sorø Kommune, Sperto ApS, Spirii, Stevns 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, Aabenraa Kommune, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (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.	Regler udstedt i medfør af lovforslaget vil kunne have økonomiske konsekvenser for staten. Konsekvenserne vil blive vurderet ved udstedelse af de konkrete bekendtgørelser. Forslag om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af ladestandere på kommunale og regionale arealer og yde betaling i forbindelse med aftalen, vil kunne have økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner, hvis myndigheden vælger at udnytte mulighederne.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Regler udstedt i medfør af lovforslaget vil kunne have implementeringskonsekvenser for staten. Konsekvenserne vil blive

		<p>vurderet ved udstedelse af de konkrete bekendtgørelser.</p> <p>Forslag om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af ladestandere på kommunale og regionale arealer, vil kunne have implementeringskonsekvenser for kommuner og regioner, hvis myndigheden vælger at udnytte mulighederne.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslag om, at kommuner og regioner kan indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af ladestandere på kommunale og regionale arealer, kan få positive økonomiske konsekvenser for operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, idet der vil være flere arealer tilgængelige til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere og levering af opladningstjenester.	Forslag om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal give adgang til elektroniske betalinger eller roaming, kan have økonomiske konsekvenser for operatører.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Forslag om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal give adgang til elektroniske betalinger eller roaming, kan have administrative konsekvenser for operatørerne.
Administrative konsekvenser for borgerne	Lovforslaget forventes at forbedre borgernes mobilitet ved at understøtte lettere adgang til at oplade elektriske køretøjer, ligesom det forventes, at borgerne på længere sigt vil kunne opnå lavere priser på opladning som følge af øget konkurrence.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Lovforslaget vurderes at medføre afledte positive klimamæssige konsekvenser.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Lovforslaget vurderes at medføre afledte positive miljømæssige konsekvenser.	Ingen.

Forholdet til EU-retten	<p>Kommuners og regioners indgåelse af aftaler om ret til at virke som operatør af ladestandere kan indebære støtte og er dermed omfattet af EU-reglerne om statsstøtte.</p> <p>Med lovforslaget videreføres hjemmel til at gennemføre Danmarks internationale og EU-retlige forpligtelser på området for infrastruktur for alternative drivmidler, herunder hjemmel til at gennemføre AFI-direktivet.</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*

AFI-loven finder anvendelse for offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, tankanlæg og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer, jf. lovens § 1.

Lovens anvendelsesområde er fastlagt med udgangspunkt i AFI-direktivet og omfatter den mest forekommende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler. AFI-direktivet udpeger elektricitet, brint, biobrændstoffer, naturgas og flydende gas (LPG) som de aktuelt vigtigste alternative brændstoffer, som helt eller delvist kan erstatte fossile olieprodukter til transport, eller som vil kunne erstatte olie set i lyset af en samtidig brug og kombineret anvendelse f.eks. ved hjælp af systemer med hybridbrændstofteknologi, jf. herved direktivets betragtning nr. 4. Gas omfatter både naturgas og biogas, som enten kan anvendes i komprimeret form (CNG) eller i flydende form (LNG) såvel som flaskegas (LPG).

Offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 1, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7, defineret som en ladestander til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, jf. herved også definitionen i AFI-direktivets artikel 2, som der ved afgrænsningen af lovens anvendelsesområde er taget udgangspunkt i.

I overensstemmelse med præambelbetragtning 26 i AFI-direktivet kan en offentligt tilgængelig ladestander f.eks. omfatte privatejede ladestandere, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladestandere, der som led i delebilsordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestandere i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige og dermed omfattet af lovens anvendelsesområde. Ladestandere, 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 AFI-loven.

Ved ikkediskriminerende adgang forstås adgang til en ladestander, hvor anvendelsen ikke er begrænset til f.eks. en specifik producents køretøj. Ikkediskriminerende adgang kan dog omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Som eksempel på en diskriminerende adgang kan nævnes Teslas såkaldte superchargerstationer, der giver en diskriminerende adgang til Teslas egne køretøjer. Sådanne ladestandere er ikke omfattet af lovens anvendelsesområde.

Ved en ladestander forstås efter AFI-loven en grænseflade, der er i stand til at oplade mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til mindst ét elektrisk køretøj ad gangen. Grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan bestå af flere stikkontakter eller køretøjskoblere, således at multistandardopladning muliggøres. I praksis er det i dag oftest muligt at oplade mere end f.eks. en eldrevet bil ved hver ladestander, og det er således tilstrækkeligt, såfremt blot et af stikkene lever op til kravene fastsat i medfør af AFI-loven.

Ved elektrisk køretøj forstås efter AFI-loven et motorkøretøj, der er udstyret med drivaggregat, der indeholder mindst én ikke-perifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt. Et typisk elektrisk køretøj vil være en almindelig elbil.

Loven indeholder ikke i dag hjemmel til at fastsætte regler om forhold, der vedrører ikke-offentligt tilgængelige ladestander.

En ladestander er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 3, defineret som en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til ét elektrisk køretøj ad gangen. En offentligt tilgængelig ladestander er endvidere i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, defineret som en ladestander til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang i hele Unionen for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

AFI-direktivet indeholder desuden i artikel 2, nr. 4 og 5, definitioner af normale ladestander og højeffektladestander. En normal ladestander er defineret som en ladestander, 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, og som ikke er tilgængelige for offentligheden. Ved højeffektladestander forstås en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 1, at loven finder anvendelse for ladestander til elektriske køretøjer.

Lovforslagets § 1, nr. 1, indebærer, at transportministeren i medfør af loven vil kunne fastsætte regler for såvel offentligt tilgængelige som ikke-offentligt tilgængelige ladestander til elektriske køretøjer med henblik på at opfylde Danmarks EU-retlige og internationale forpligtelser. Lovforslagets anvendelsesområde for ladestander er således bredere end anvendelsesområdet for den gældende AFI-lov, idet den gældende lov alene finder anvendelse for ladestander, der er offentligt tilgængelige.

Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere, at der i loven og i regler udstedt i medfør heraf vil kunne fastsættes regler for offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige ladestander til elektriske køretøjer, som ikke følger af Danmarks EU-retlige eller internationale forpligtelser. Det kan f.eks. være regler om betalingsløsninger for ladestander, eller om at kommuner og regioner kan indgå aftale med operatører om etablering af ladestander etableret på kommunale og regionale arealer og levering af opladningstjenester.

Det er hensigten, at det på bekendtgørelsesniveau vil kunne fastsættes, hvis en bestemmelse alene skal gælde for offentligt tilgængelige ladestander.

Ved en ladestander forstås efter lovforslagets § 2, nr. 3, en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen. Et elektrisk køretøj foreslås defineret i § 2, nr. 2. Hvorvidt en ladestander kan betragtes som offentligt tilgængelig, fastlægges ud fra den foreslåede § 2, nr. 7. En normal ladestander og en højeffektladestander defineres i henholdsvis den foreslåede § 2, nr. 4 og 5. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til den foreslåede § 2.

Tankanlæg er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 2, jf. Folketingstidende 2020-21, A, L 167 som fremsat, side 17, defineret som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Ved afgrænsningen af bestemmelsens anvendelsesområde er der taget udgangspunkt i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, 8 og 9. Ethvert brændstof omfatter både fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Tankanlæg er en samlet betegnelse for de tankstationer, der er omhandlet i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, 8 og 9. Bestemmelsens anvendelsesområde omfatter både offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankanlæg.

Bestemmelsen omfatter offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige tankstationer, hvor der kan tankes fossile brændstoffer, alternative drivmidler eller fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder bl.a. brint- og naturgastankstationer og optankningsfaciliteter til f.eks. skibe på havneanlæg. LNG-tankstationer er også omfattet af bestemmelsen.

En offentligt tilgængelig tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, defineret som en tankstation til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang i hele Unionen for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

En tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, defineret som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. LNG er naturgas eller biogas i flydende form.

En LNG-tankstation er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 9, defineret som en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 2, at loven finder anvendelse for tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og søfartøjer.

Det er hensigten, at det på bekendtgørelsesniveau vil kunne fastsættes, hvilke tankstationer de enkelte bestemmelser i bekendtgørelserne gælder for. Det vil f.eks. kunne fastsættes, at en bestemmelse alene finder anvendelse for offentligt tilgængelige tankstationer til forsyning med et alternativt brændstof. Det vil f.eks. kunne være relevant, hvis bekendtgørelsen skal gennemføre bestemmelser i AFI-direktivet, der gælder for offentligt tilgængelige tankstationer som defineret i direktivets artikel 2, nr. 7.

Med den foreslåede præcisering af, at tankstationer og LNG-tankstationer både kan være til køretøjer og søfartøjer, tydeliggøres det, at bestemmelsen også finder anvendelse for f.eks. LNG-optankningsfaciliteter til skibe. Den foreslåede præcisering ændrer ikke på bestemmelsens anvendelsesområde, som vil omfatte de samme tankstationer, som i dag er omfattet af den gældende bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2, om tankanlæg. Bestemmelsen foreslås endvidere omformuleret i forhold til den gældende bestemmelse, så bestemmelsen omfatter tankstationer og LNG-tankstationer, idet bestemmelsen således i højere grad vil ligge sig op ad de begreber, der anvendes i AFI-direktivet.

Ved tankstation forstås efter lovforslagets § 2, nr. 8, i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 8, en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg.

Ved LNG-tankstation forstås efter lovforslagets § 2, nr. 9, i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 9, en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

Hvorvidt en tankstation kan betragtes som offentligt tilgængelig, fastlægges ud fra den foreslåede § 2, nr. 7. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til den foreslåede § 2.

Optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer er i bemærkningerne til AFI-lovens § 1, nr. 3, defineret som optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søgående skibe eller søfartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade, jf. herved også definitionen i AFI-direktivets artikel 2.

Strømforsyning fra land til fartøjer er i AFI-direktivets artikel 2, nr. 6, defineret som strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade.

Det foreslås i lovforslagets § 1, nr. 3, at loven finder anvendelse for faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer.

Ved faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer forstås efter lovforslagets § 2, nr. 6, i overensstemmelse med AFI-direktivets artikel 2, nr. 6, strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade.

Til § 2

En række tekniske begreber er defineret i bemærkningerne til den gældende AFI-lov. Der er ved afgrænsningen af de gældende definitioner i AFI-lovens bemærkninger taget udgangspunkt i de definitioner, der anvendes i AFI-direktivets artikel 2. AFI-direktivets artikel 2 indeholder en række begreber, der anvendes i direktivet.

Som noget nyt foreslås det med § 2, at der indføres en bestemmelse, der definerer lovens tekniske begreber. Forslaget indeholder 13 definitioner, hvoraf de ni af dem er en gennemførelse af gældende definitioner i AFI-direktivet. Der er ved den foreslåede afgrænsning af disse definitioner taget udgangspunkt i direktivets definitioner. Formålet med indsættelsen af definitionerne i loven er at inkorporere AFI-direktivets definitioner i national ret med henblik på at sikre korrekt implementering af direktivet. Herudover defineres opladningstjeneste, operatør af ladestander, udbyder af opladningstjenester og opladning på ad hoc-basis.

Det foreslås i § 2, nr. 1, at alternative drivmidler defineres som brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieprodukter i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder bl.a. elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form, (flydende naturgas (LNG)) og flydende gas (LPG).

Direktivet udpeger elektricitet, brint, biobrændstoffer, naturgas og flydende gas (LPG) som de aktuelt vigtigste alternative brændstoffer, som helt eller delvist kan erstatte fossile olieprodukter til transport, eller som vil kunne erstatte olie set i lyset af en samtidig brug og kombineret anvendelse f.eks. ved hjælp af systemer med hybridbrændstofteknologi, jf. herved præambelbetragtning 4 i AFI-direktivet. Energikilder omfatter alle alternative kilder til energi til transport såsom elektricitet og brint, der ikke behøver at blive frigivet gennem forbrændings- eller ikke-forbrændingsiltning, jf. herved også præambelbetragtning 5 i AFI-direktivet.

Det følger af AFI-direktivets artikel 2, nr. 1, at biobrændstoffer i AFI-direktivet defineres i overensstemmelse med definitionen af biobrændstoffer i artikel 2, litra i, i Europa-Parlamentets og

Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF (herefter VE I-direktivet). VE I-direktivet er imidlertid afløst af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (herefter VE II-direktivet). Definitionen af biobrændstoffer i VE I-direktivets artikel 2, litra i, omfatter både flydende og gasformigt brændstof. I VE II-direktivet er denne definition dog opdelt i flere definitioner, henholdsvis en definition af biobrændstoffer i VE II-direktivets artikel 2, nr. 33, og en definition af biomassebrændsel i VE II-direktivets artikel 2, nr. 27.

Det er på denne baggrund Transportministeriets opfattelse, at biobrændstoffer som nævnt i AFI-direktivets artikel 2, nr. 1, herefter må forstås i overensstemmelse med definitionen af biobrændstoffer og biomassebrændsel i VE II-direktivets artikel 2, nr. 33 og 27, jf. herved også VE II-direktivets artikel 37. VE II-direktivets artikel 2, nr. 33 og 27, er implementeret i dansk ret ved biobrændstofloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 591 af 7. april 2021 med senere ændringer.

Ved biobrændstoffer forstås i AFI-loven herefter et flydende brændstof til transport, som er produceret på grundlag af biomasse, jf. herved biobrændstoflovens § 2, nr. 3, samt gasformige og faste brændsler produceret af biomasse, jf. herved biobrændstoflovens § 2, nr. 6. Ved biomasse forstås den bionedbrydelige del af produkter, affald og restprodukter af biologisk oprindelse fra landbrug, herunder vegetabiliske og animalske stoffer, fra skovbrug og tilknyttede erhvervsgrene, fra fiskeri, fra akvakultur og fra den bionedbrydelige del af affald, herunder industriaffald og kommunalt affald af biologisk oprindelse, jf. biobrændselslovens § 2, nr. 5. Ved definitionen af biomasse tages der således i AFI-loven udgangspunkt i biobrændstoflovens definition. I biobrændstoflovens definition af biomasse er der foretaget enkelte præciseringer i forhold til definitionen af biomasse i VE II-direktivets artikel 2, nr. 24.

Gas omfatter både naturgas og biogas, som enten kan anvendes i komprimeret form (CNG) eller i flydende form (LNG) såvel som flaskegas (LPG).

Ved syntetiske brændstoffer forstås i AFI-loven drivmidler, der erstatter diesel, benzin og jetbrændstof, og som kan fremstilles af forskelligt råmateriale, idet der sker omdannelse af biomasse, gas, kul eller plastaffald til flydende brændstoffer, methan og dimethylether (DME). Syntetiske paraffinholdige dieselbrændstoffer som f.eks. hydrobehandlede vegetabiliske olier (HVO) og Fischer-Tropsch-diesel er fungible og kan iblandes fossilt dieselbrændstof i et meget højt blandingsforhold eller bruges rent i alle eksisterende eller fremtidige dieselskøretøjer. Syntetiske brændstoffer, der erstatter benzin, som f.eks. methanol og andre former for alkohol, kan blandes med benzin og kan anvendes i nuværende køretøjsteknologi med mindre tilpasninger, jf. herved præambelbetragtning 6 i AFI-direktivet.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 1.

Det foreslås i § 2, nr. 2, at et elektrisk køretøj defineres 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.

Et typisk elektrisk køretøj vil være en almindelig elbil (BEV).

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

Det foreslås i § 2, nr. 3, at en ladestander defineres som en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen.

Grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan bestå af flere stikkontakter 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.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 3, med den ændring, at det ikke fremgår af den foreslåede definition i AFI-loven, at en ladestander kan udskifte et batteri til et elektrisk køretøj ad gangen. Definitionen afviger derimod fra den gældende definition af ladestander i bemærkningerne til AFI-loven, hvor en ladestander er defineret som en grænseflade, der er i stand til at oplade mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte mindst et batteri til ét elektrisk køretøj ad gangen.

Et fysisk anlæg vil i dag typisk kunne oplade mere end ét køretøj ad gangen. Den gældende definition i AFI-lovens bemærkninger omfatter således det samlede fysiske anlæg, som vil kunne oplade et eller flere køretøjer ad gangen. Med forslaget om delvis at ensrette definitionen af en ladestander i lovforslaget med definitionen i AFI-direktivet vil en ladestander fremover ikke betegne det samlede fysiske anlæg, men derimod alene den grænseflade, der gør det muligt at overføre elektricitet til et enkelt elektrisk køretøj ad gangen.

Begrebet ladestander efter denne lov omfatter både normale ladestandere og højeffektladestandere, jf. den foreslåede § 2, nr. 4 og 5. Definitionen omfatter endvidere både offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige ladestandere. Afgrænsningen af, hvornår en ladestander er at betragte som offentligt tilgængelig, afgøres ud fra den foreslåede § 2, nr. 7.

I AFI-direktivets artikel 4, stk. 4, fastlægges, at normale ladestandere samt højeffektladestandere 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 bilag II til direktivet, og de specifikke sikkerhedskrav, der gælder på nationalt plan.

Det foreslås i § 2, nr. 4, at en normal ladestander defineres som en ladestander, 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.

I medfør af AFI-direktivet skal normale vekselstrømsladestandere til elektriske køretøjer af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikkontakter eller Type 2-stikforbindelser til køretøjer som beskrevet i standarden EN 62196-2. Disse stikkontakter kan udstyres med funktioner såsom mekanisk lukningsmekanisme samtidig med, at Type 2-kompatibiliteten opretholdes.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 4, med den ændring, at henvisning til ikke-offentligt tilgængelige ladestandere ikke medtages.

Det foreslås i § 2, nr. 5, at en højeffektladestander defineres som en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW.

I medfør af AFI-direktivet skal højeffektvekselstrømsladestander til elektriske køretøjer af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med Type 2-stikforbindelser som beskrevet i standarden EN 62196-2. Højeffektjævnstrømsladestander til elektriske køretøjer skal af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem »Combo 2« som beskrevet i standarden EN 62196-3.

En lynladestander betragtes som en højeffektvekselstrømsladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på 150 kW eller derover. I medfør af AFI-direktivet skal en sådan højeffektvekselstrømsladestander til elektriske køretøjer af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med Type 2-stikforbindelser som beskrevet i standarden EN 62196-2 og stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem »Combo 2« som beskrevet i standarden EN 62196-3.

Den foreslåede definition på højeffektladestander svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 5.

Det foreslås i § 2, nr. 6, at strømforsyning fra land til fartøjer defineres som strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade.

I AFI-direktivets artikel 4, stk. 6, fastlægges, at de installationer til strømforsyning fra land til fartøjer til søtransport skal opfylde kravene fastsat i direktivets bilag II, pkt. 1.7. I medfør heraf skal strømforsyning fra land til fartøjer, der er søgående skibe, herunder udformning, installation og prøvning af systemerne, opfylde de tekniske specifikationer i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 6.

Det foreslås i § 2, nr. 7, at en offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation defineres som en ladestander eller tankstation til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

En ladestander som nævnt i § 2, nr. 7, defineres i overensstemmelse med definitionen i den foreslåede § 2, nr. 3.

En offentligt tilgængelige tankstation som nævnt i § 2, nr. 7, kan både omfatte en tankstation efter den foreslåede § 2, nr. 8, og en LNG-tankstation efter den foreslåede § 2, nr. 9. Definitionen af tankstation i § 2, nr. 8, omfatter dog optankningsfaciliteter, hvor ethvert brændstof, herunder også fossile brændstoffer, undtagen LNG, kan tankes, mens § 2, nr. 7, alene omfatter tankstationer til forsyning med et alternativt brændstof.

I overensstemmelse med præambelbetragtning 26 i AFI-direktivet kan en offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation f.eks. omfatte privatejede ladestander eller tankstationer eller anordninger, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladestander eller tankstationer, der som led i delebilsordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestander eller tankstationer i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige. Ladestander 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.

Ved ikkediskriminerende adgang forstås adgang til en ladestander eller tankstation, hvor anvendelsen ikke er begrænset til f.eks. en specifik producents køretøj. Ikkediskriminerende adgang kan dog omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Som eksempel på en diskriminerende adgang kan nævnes såkaldte Teslas superchargerstationer, der giver en diskriminerende adgang til Teslas egne køretøjer.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, med den ændring, at henvisning til Unionen ikke medtages.

Det foreslås i § 2, nr. 8, at en tankstation defineres som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg.

En optankningsfacilitet, hvor f.eks. CNG (komprimeret naturgas) eller brint kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, kan således betragtes som henholdsvis en CNG- og brinttankstation.

I AFI-direktivets artikel 5, stk. 2, fastlægges, at offentligt tilgængelige brinttankstationer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. I AFI-direktivets artikel 6, stk. 9, fastlægges, at CNG-tankstationer til motorkøretøjer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet.

Den foreslåede bestemmelse i § 2, nr. 8, omfatter ikke optankningsfaciliteter til LNG. LNG-tankstationer er i stedet omfattet af den foreslåede § 2, nr. 9.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8.

Det foreslås i § 2, nr. 9, at en LNG-tankstation defineres som en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 9.

Det foreslås i § 2, nr. 10, at en opladningstjeneste defineres som en tjeneste i form af opladning af elektriske køretøjer.

Levering af opladningstjenester vil dermed omfatte levering af strøm til elektriske køretøjer via en ladestander.

En opladningstjeneste er ikke defineret i AFI-direktivet eller i bemærkningerne til AFI-loven.

Det foreslås i § 2, nr. 11, at en operatør af ladestander defineres som en virksomhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en ladestander, som leverer en opladningstjeneste til brugere, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.

En operatør af en ladestander vil dermed omfatte virksomheder, der driver en ladestander, uanset om virksomheden har etableret denne, og som med udgangspunkt i ladestanderen leverer tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer.

En operatør af en ladestanders væsentligste opgave er således at levere opladningstjenesten. I forbindelse med, at en operatør af en ladestander f.eks. opnår ret til at levere opladningstjenester fra en ladestander etableret på offentligt areal, vil operatøren dog også kunne få tilladelse til at forestå de aktiviteter, der leder frem til, at operatøren kan tilbyde opladning til brugerne, herunder f.eks. etablering af ladestanderen.

En operatør af en ladestander vil enten kunne sælge opladningstjenesten direkte til brugeren af ladestanderen eller til en udbyder af opladningstjenester, som videresælger opladningstjenesten til brugeren af ladestanderen. Uanset om salg af opladningstjenesten sker via en udbyder af opladningstjenester, vil den fysiske levering af opladningstjenesten dog ske mellem operatøren og brugeren af ladestanderen. En operatør af en ladestander kan dermed godt drive en ladestander uden nødvendigvis selv at sælge opladningstjenester til brugere.

Ved forvaltning og drift af ladestanderen forstås, at operatøren sørger for, at ladestanderen fungerer og kan levere strøm samt vedligeholder ladestanderen.

Der er ved udarbejdelsen af definitionen i § 2, nr. 11, delvis taget udgangspunkt i artikel 2, nr. 33, 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 en operatør af en 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.

En operatør af ladestander er ikke defineret i AFI-direktivet eller i bemærkningerne til AFI-loven.

Det foreslås i § 2, nr. 12, at en udbyder af opladningstjenester defineres som en virksomhed, som udbyder opladningstjenester fra en ladestander, hvor virksomheden ikke selv er operatør.

En udbyder af opladningstjenester sælger tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer fra en ladestander, som udbyderen ikke selv driver. Det er det, der også kan betegnes som en roamingtjeneste. Begrebet roaming anvendes f.eks. på teleområdet, jf. f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 531/2012 om roaming på offentlige mobilkommunikationsnet i Unionen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til §§ 7-10 om betalingsløsninger for ladestandere.

En udbyder af opladningstjenester vil typisk indgå en kontrakt med en operatør af ladestandere, der indebærer, at udbyderen til sine kunder kan sælge opladningstjenester fra de ladestandere, som operatøren driver. Der vil dermed være et kundeforhold mellem udbyderen af opladningstjenester og brugeren af ladestanderen, mens den fysiske levering af opladningstjenesten vil ske direkte fra operatøren af ladestanderen til brugeren af ladestanderen.

En udbyder af opladningstjenester er ikke defineret i AFI-direktivet eller i bemærkningerne til AFI-loven.

Det foreslås i § 2, nr. 13, at opladning på ad hoc-basis defineres som en opladningstjeneste, der købes af en bruger, uden at denne behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå en længerevarende forretningsforbindelse med operatøren af ladestanderen ud over blot at købe tjenesten.

Opladning på ad hoc-basis er ikke defineret i AFI-direktivet eller i bemærkningerne til AFI-loven.

Der er ved udarbejdelsen af definitionen i § 2, nr. 13, delvis 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 tjenestendenheden, 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.

Ad hoc-prisen for opladning er også det, der ofte kaldes for listeprisen for opladning.

Til § 3

Udbud af offentlige aftaler er omfattet af de nugældende udbudsretlige regler i medfør af udbudsloven, jf. lov nr. 1564 af 15. december 2015, tilbudsloven, jf. lovebkendtgørelse nr. 1410 af 7. december 2007, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF, som er implementeret ved bekendtgørelse nr. 1624 af 15. december 2015 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter, som er implementeret ved bekendtgørelse nr. 1625 af 15. december 2015 om tildeling af koncessionskontrakter. Disse regler er i det følgende benævnt ”de almindelige udbudsregler”. Aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere på et bestemt område vil således efter omstændighederne og aftalens konkrete indhold allerede være omfattet af de gældende udbudsregler.

Herudover gælder der for forvaltningsmyndigheder det almindelige forvaltningsretlige princip om saglig forvaltning, som medfører et forbud mod varetagelse af private hensyn, krav om overholdelse af ligebehandlingsprincippet og proportionalitetsprincippet samt krav til generel økonomisk forsvarlig forvaltning.

Hvis der ikke er fastsat regler herom i den skrevne lovgivning, skal kommuners adgang til at udleje arealer til et nærmere bestemt formål vurderes efter almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse - de såkaldte kommunalfuldmagtsregler - og, for så vidt angår regioner, de såkaldte myndighedsfuldmagtsregler.

Statslige myndigheders udlejning af arealer er reguleret af Finansministeriets budgetvejledning, hvoraf det fremgår, at statslige myndigheders lejeindtægter skal fastsættes således, at det for staten bedst mulige økonomiske resultat opnås.

For så vidt angår ladestandere, som placeres på offentlige vejarealer, gælder der særlige regler i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. (vejloven), navnlig § 80, der udtømmende regulerer

retsforholdet mellem vejmyndigheden og en operatør af ladestandere, for så vidt angår dennes råden over vejarealet. For så vidt angår statsvejene, kan transportministeren i henhold til vejlovens § 14, stk. 2, indgå aftaler med forpagtere om tilvejebringelse og drift af faste anlæg eller bygninger på de forpagtede arealer på statsvejenes sidearealer (rastepladser m.v.).

Alle offentlige myndigheder er underlagt statsstøttere reglerne, som indebærer, at offentlige myndigheders aftaler, som ikke indgås på markedsvilkår, kan udgøre ulovlig statsstøtte. Statsstøtte er som udgangspunkt i strid med EU's regler for det indre marked, medmindre støtten kan tilrettelægges inden for rammerne af Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (gruppefritagelsesforordningen), Kommissionens forordning (EU) nr. 1407/2013 af 18. december 2013 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte (de minimis-forordningen) eller i form af en støtteordning, der er anmeldt til og godkendt særskilt af Europa-Kommissionen, inden den gennemføres.

Offentlige myndigheder er også underlagt konkurrencereglerne, når de udøver økonomisk aktivitet, som har betydning for konkurrencen. Det indebærer, at det vil være i strid med konkurrencelovens forbud mod misbrug af dominerende stilling, hvis det offentlige opkræver en urimelig høj pris i tilfælde, hvor det offentliges areal er eneste reelle valgmulighed for en operatør af ladestandere. Der henvises i den forbindelse til reglerne i konkurrencelovens § 11.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 1, medfører, at aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere mellem offentlige ordregivere, som er omfattet af udbudsloven, jf. lov nr. 1564 af 15/12/2015, og operatører af ladestandere skal indgås på markedsvilkår.

Formålet med bestemmelsen er at understøtte konkurrencen i udbygningen af ladeinfrastrukturen ved at sikre offentlighed og gennemsigtighed om indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatører af ladestandere.

Offentlige ordregivere omfattet af udbudsloven, jf. lov nr. 1564 af 15. december 2015, skal i den forbindelse forstås som ordregivere, som er omfattet af udbudslovens definition af ordregivere, i udbudslovens § 24, stk. 1, nr. 28.

Efter udbudslovens § 24, stk. 1, nr. 28, er en ordregiver: 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 nærmere defineret i udbudslovens § 24, stk. 1, nr. 27.

Hensigten med reglerne i lovforslagets § 3 er at supplere de almindelige udbudsregler med procedureregler for sikring af markedsvilkår, i de tilfælde, hvor der ikke gælder en udbudspligt efter de almindelige udbudsregler. Det kan eksempelvis være tilfældet ved koncessionsaftaler under tærskelværdien for udbud efter koncessionskontraktdirektivet. Når pligtsubjektet efter lovforslagets § 3, stk. 1 er det samme som de gældende udbudsregler i form af udbudsloven, medfører det at enheder, som ikke er omfattet af de almindelige udbudsregler, heller ikke bliver omfattet af lovforslagets pligt til at sikre markedsvilkår ved indgåelse af aftale om retten til at virke som operatør af ladestandere. Omvendt sikres det, at de ordregivere, som allerede er omfattet af de allerede gældende udbudsregler ligeledes tillige er omfattet af reglerne om markedsvilkår i dette lovforslag.

Når det offentlige indgår aftale om retten til at virke som operatør af ladestandere på et givent areal, stiller det offentlige et areal, hvor der allerede er eller kan etableres ladestandere til rådighed for operatøren af ladestanderens forretningsførelse med at tilbyde opladningstjenester til elektriske køretøjer og eventuel opsætning af ladestandere.

Tildelingen af retten til at virke som operatør af ladestandere vil skulle udmøntes i form af en aftale mellem det offentlige og operatøren af ladestandere, som fastsætter vilkårene for operatøren af ladestanderes virke på det givne areal. Aftalen vil således blandt andet eksempelvis skulle indeholde vilkår om krav til serviceniveau og reguleringen af betalingen mellem parterne for operatørens ret til at drive og eventuelt opsætte ladestandere på det pågældende areal.

Aftalen mellem det offentlige og operatøren af ladestandere vil eksempelvis kunne udgøre en koncessionskontrakt, en lejekontrakt, en kontrakt om levering af tjenesteydelser m.v. afhængigt af den konkrete aftales udformning, herunder særligt i forhold til betalingsmodellen, risikofordelingen og parternes forpligtelser.

Aftalen vil afhængigt af dens økonomiske omfang og endelige kvalificering også kunne være udbudspligtig efter de almindelige udbudsregler, herunder udbudsloven (lov nr. 1564 af 15/12/2015) og koncessionskontraktdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter), jf. bekendtgørelse nr. 1625 af 15/12/2015 om tildeling af koncessionskontrakter.

Bestemmelsen erstatter ikke de almindelige udbudsregler. De almindelige udbudsregler vil således også gælde for de aftaler, som måtte opfylde kriterierne for at være omfattet af disse regler.

Hvis aftalen er udbudspligtig efter ovenstående allerede gældende regelsæt eller tilsvarende, skal de relevante udbudsretlige procedureregler følges ved indgåelse af aftalen om ret til at virke som operatør af ladestandere. Ved gennemførelse af EU-udbud i overensstemmelse med de for aftalen relevante udbudsregler vil kravet om markedsvilkår efter lovforslagets § 3, stk. 1 i udgangspunktet være opfyldt. Dette vil også gælde for aftaler, som indgås på baggrund af EU-udbud, selvom de har et økonomisk omfang på mindre end den relevante tærskelværdi.

Hvis aftalen om ret til at virke som operatør af ladestandere har et økonomisk omfang, som falder under de relevante tærskelværdier, og som dermed ikke er udbudspligtig efter reglerne om EU-udbud, kan det på anden vis sikres, at aftalen indgås på markedsvilkår.

Transportministeren er efter bestemmelsens stk. 5 bemyndiget til at fastlægge nærmere regler om indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere, herunder om hvordan markedsvilkårene skal sikres.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke regulere, hvorvidt og i hvilket omfang eksisterende kontrakter om ret til at virke som operatør af ladestandere vil kunne kræves genforhandlet i anledning af introduktionen af bestemmelsen. Dette vil afhænge af den konkrete aftale og de aftaleretlige regler i øvrigt. Nye aftaler vil dog skulle indgås på de markedsvilkår, der følger af den foreslåede bestemmelse. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 19.

Med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 2, kan aftaler om ret til at virke som operatør af ladestander maksimalt have en varighed på 10 år, dog 15 år, når hensyn til ekstraordinære investeringer nødvendiggør det.

Formålet med bestemmelsen er at sikre en regelmæssig og åben sondering af markedet for operatører af ladestandere.

For at sikre størst mulig udbredelse af ladestandere kan det i visse tilfælde være nødvendigt at indgå aftaler om retten til at virke som operatør af ladestander, som har en varighed på mere end 10 år af hensyn til afskrivning af investeringer. Det er formålet med bestemmelsen, at det kan være muligt at indgå aftaler med en varighed på op til 15 år, hvis det er nødvendigt for, at operatørens nødvendige investeringer i forbindelse med oprettelsen af operatørens forretningsførelse kan afskrives. Det kan eksempelvis være tilfældet ved yderområder med lav omsætning, eller ved behov for særligt komplicerede og omkostningstunge tekniske løsninger på det konkrete areal. I denne sammenhæng vil der ofte skulle mindre til at karakterisere investeringer i infrastruktur som ekstraordinære i yderområder eller andre steder, hvor det er mindre fordelagtigt for markedet at etablere infrastrukturen.

Da udvidelsen af perioden efter 10 år op til 15 år er begrundet i de nødvendige investeringer, kan udvidelsen af den konkrete aftaleperiode ikke overstige det antal år, som konkret er nødvendigt for afskrivningen af de nødvendige investeringer. Der skal således være proportionalitet mellem antal år efter 10 år og den nødvendige investering.

Hovedparten af de aktiver, som operatøren af ladestandere vil skulle investere i, vil således kunne afskrives inden for de angivne tidsfrister, men hensynet til afskrivning af investeringer i det kollektive forsyningsnet ville dog kunne tilsige en længere tidshorisont end de foreslåede 10 år og 15 år. Hensynet til at sikre konkurrencen mellem operatører af ladestandere tilsiger dog omvendt, at tidshorisonten ikke bliver for lang, hvorfor Transportministeriet har fundet det hensigtsmæssigt at fastsætte tidshorisonten til som udgangspunkt 10 år, dog højest 15 år.

Hvis operatørens etablering af ladestandere indebærer installationen af udstyr eller arbejder, hvis afskrivningsperiode er ud over den i § 3, stk. 2, angivne maksimale varighed, såsom eksempelvis nedgravede kabler, kan aftalen om ret til at virke som operatør af ladestander, i det omfang det er i overensstemmelse med reglerne om offentlige indkøb, regulere en overtagelse af dette ikke fuldt afskrevne udstyr ved aftalens ophør. Ligeledes vil det kunne være en mulighed at stille vilkår om den eventuelle efterfølgende operatørs overtagelse af det pågældende udstyr imod betaling af den afskrevne værdi til den oprindelige operatør. Denne overtagelse vil i givet fald også skulle reguleres i aftalen med den nye operatør.

Bestemmelsen angiver den maksimale varighed, som er mulig for de enkelte aftaler. Hvis den øvrige lovgivning i form af eksempelvis udbudsreglerne, herunder koncessionskontraktdirektivet, foreskriver en kortere varighed, dispenserer denne bestemmelse ikke for den kortere varighed, som således vil være den gældende maksimale varighed for den konkrete aftale.

Med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 3, bestemmes det, at ordregiveren skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver, er rimelige og ikkediskriminerende.

Det følger af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, at medlemsstaterne sørger for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Kravet om, at priserne skal være let og klart sammenlignelige og gennemsigtige er i dag implementeret i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 11.

Med forslaget til § 3, stk. 3, skal ordregiveren ved aftaleindgåelse efter stk. 1 sikre sig, at de priser, som operatøren opkræver fra brugerne, er rimelige og ikkediskriminerende. Den foreslåede bestemmelse udgør således en implementering af kravet om rimelige og ikkediskriminerende priser i AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, for så vidt angår aftaler om etablering af ladestandere og levering af opladningstjenester på offentlige arealer.

Det er hensigten, at det nærmere fastlægges, hvad der forstås ved rimelige og ikkediskriminerende priser ved udmøntning af den foreslåede § 3, stk. 5.

Med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 4, bestemmes det, at det offentlige ved aftaler om retten til at virke som operatør af ladestander kan stille krav om eksempelvis serviceniveau.

Baggrunden for bestemmelsen er at sikre, at det offentlige kan opstille betingelser for retten til at virke som operatør af ladestander. Det offentlige vil således efter bestemmelsen eksempelvis kunne stille krav til en ladestanders funktionalitet, som kan være ønskværdig på den konkrete placering. Det kan således være formålstjeneligt at stille krav om kapacitet, mulighed for lynladning, antal ladepunkter i den enkelte ladestander, garanteret opetid m.v. på nogle placeringer, mens dette ikke vil være relevant ved andre placeringer.

Forvaltningsmyndigheder skal ved fastlæggelsen af de konkrete krav til aftalen sikre sig, at kravene overholder det almindelige forvaltningsretlige princip om saglig forvaltning, som medfører et forbud mod varetagelse af private hensyn, krav om overholdelse af ligebehandlingsprincippet og proportionalitetsprincippet samt krav til generel økonomisk forsvarlig forvaltning.

Hvis retten til at virke som operatør af ladestander bliver tildelt efter en procedure i medfør af de almindelige udbudsregler, vil de almindelige udbudsreglers bestemmelser om kravsstillelse finde anvendelse i tillæg til dette.

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje og stier, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren. Bestemmelsen omhandler det såkaldte gæsteprincip.

Det fremgår af bemærkningerne til vejlovens § 77, stk. 1, jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 20 som fremsat, side 66, at udgangspunktet for tilstedeværelsen af ledninger i vejareal er, at ledningsejeren har fået tilladelse til vederlagsfrit at placere sine ledninger mv. i eller over vejarealet. Til gengæld skal ledningsejeren selv gennemføre og afholde udgifterne til arbejder på sine ledninger i eller over vejarealet, hvis det er nødvendigt af hensyn til gennemførelse af et arbejde, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Gæsteprincippet vil som udgangspunkt gælde for statens og kommunalbestyrelsens aftaler med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af ladestandere på statslige eller kommunale veje. Staten eller kommunalbestyrelsen vil dog i aftalen kunne fravige gæsteprincippet helt eller delvis, jf. vejlovens § 77, stk. 2, hvorefter vejlovens § 77, stk. 1, ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller i forbindelse med ekspropriation.

Med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 5, fastsættes det, at transportministeren kan fastsætte regler om indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere, jf. stk. 1, herunder om hvordan markedsvilkår opnås, herunder om obligatorisk annoncering eller udbud, ved indgåelse af aftaler om ret til at virke som operatør af ladestander i henhold til stk. 1.

Med bestemmelsen vil transportministeren kunne fastsætte en eller flere specifikke procedurer, som ordregivere, der indgår aftale om retten til at virke som operatør af ladestander, skal anvende til at fastlægge de krævede markedsvilkår i henhold til stk. 1.

Såfremt hjemlen bliver udnyttet, vil transportministeren kunne regulere, hvilke metoder der skal benyttes til fastsættelse af de markedsvilkår, som er krævet i medfør af stk. 1.

Transportministeren vil således kunne regulere, om der skal være krav om obligatorisk tilbudsindhentning eller annoncering samt i givet fald, hvor en annoncering skal offentliggøres. Den obligatoriske procedure kan i givet fald gøres afhængig af aftalens forventede økonomiske omfang. Det vil samtidigt være muligt at indføre en nedre grænse for, hvornår der er pligt til at følge en bestemt procedure, således at aftaler af begrænset omfang, undtages pligten til annoncering. Undtagelsen vil dog ikke kunne undtage en aftale fra anden udbudspligt i medfør af anden lovgivning. Der vil ligeledes kunne fastsættes regler for, hvilke forhold som der må evalueres på i forbindelse med indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere, herunder om aftalerne skal indgås til laveste pris, om der også må tages hensyn til kvaliteten sammen med prisen, eller om ordregiver har valgfrihed mellem tildelingskriterierne.

Herudover vil transportministeren kunne fastlægge nærmere regler for, hvilket materiale, som skal være en del af annonceringen, samt hvor lang tilbudsfristen som minimum skal være.

Lovforslagets § 3, stk. 5, bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om standardvilkår, som skal anvendes ved aftaler om retten til at virke som operatør af ladestandere.

Bestemmelsen påtænkes udnyttet til at fastsætte regler om anvendelsen af bestemte standardvilkår, ved kontraktindgåelser om retten til at virke som operatør af ladestandere. Det forventes, at standardvilkårene vil blive optaget som bilag til reglerne og vil blive udarbejdet af Transportministeriet. Ved at fastsætte, at bestemte standardvilkår skal bruges for aftalerne, sikres det, at der er gennemsigtighed, ensartethed og forudsigelighed for markedet i forhold til de overordnede, samt visse væsentlige specifikke, kontraktvilkår for aftalerne om retten til at virke som operatører af ladestandere på tværs af de udbydende offentlige myndigheder og selskaber. Markedsaktører, som vil deltage i konkurrencen om retten til at virke som operatør af ladestandere, vil således blive præsenteret for de samme overordnede kontraktuelle rammer, uanset om det eksempelvis er kommune A eller B, som står for annonceringen eller udbuddet af den konkrete aftale.

Det er intentionen, at standardvilkårene ikke skal være udtømmende for indholdet af aftalerne, men derimod alene skal indbefatte væsentlige elementer, såsom standardkrav om rimelige og ikke-diskriminerende priser, som ordregiveren er forpligtet til at sikre efter lovforslagets § 3, stk. 3. Det er således intentionen, at de enkelte ordregivere vil bibeholde muligheden for selv at fastlægge nærmere specifikke og nødvendige vilkår i deres aftaler, så længe at vilkårene samt de overordnede rammer fastlagt i standardbetingelserne består, og at de enkelte vilkår er indenfor de almindelige offentligretlige rammer som refereret i bemærkningerne til § 3, stk. 4. Der er indgået aftale om, at de standardvilkår, som skal medvirke til sikre rimelige og ikke-diskriminerende priser for opladning af elektriske køretøjer på offentligt tilgængelige ladestandere, vil blive udarbejdet på baggrund af et analysearbejde med inddragelse af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen. Udmøntning af disse regler vil ske i form af en bekendtgørelse.

Til § 4

Det følger af vejlovens § 80, stk. 1, nr. 1, at det offentlige vejareal med vejmyndighedens tilladelse kan anvendes til varig eller midlertidig anbringelse af affald, automater, boder, containere, hegn, materialer, materiel, løsørengstande, reklamer, skilte, skure, skurvogne, boder og lignende. Efter bestemmelsens stk. 2 kan vejmyndigheden opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Vejlovens § 80, stk. 1, indebærer, at vejmyndigheden kan meddele tilladelse til, at private etablerer og driver offentligt tilgængelige ladestandere på vejarealet, ligesom vejmyndigheden efter bestemmelsens stk. 2 har mulighed for at opkræve omkostningsdækket betaling herfor. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for det kommunale vejareal. Regioner administrerer ikke offentlig vej.

Transportministeriet vurderer, at vejlovens § 80 ikke giver hjemmel til, at kommuner som vejmyndighed kan etablere ladestandere og levere opladningstjenester på det kommunale vejareal. Det vurderes i forlængelse heraf, at bestemmelsen ikke giver mulighed for, at kommuner kan gennemføre udbud i overensstemmelse med udbudsloven med henblik på at finde private aktører, der vil etablere ladestandere og levere opladningstjenester på det kommunale vejareal.

Kommuners adgang til under visse forudsætninger at etablere og drive ladestandere til elektriske køretøjer følger endvidere af almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse, de såkaldte kommunalfuldmagtsregler. Hvis den skrevne lovgivning ikke indeholder hjemmel til eller er til hinder for en kommunal opgavevaretagelse, kan der således være hjemmel til opgavevaretagelsen i kommunalfuldmagtsreglerne.

Det antages efter kommunalfuldmagtsreglerne, at det ikke er en kommunal opgave at drive erhvervsvirksomhed. En kommune vil dog efter kommunalfuldmagtsreglerne kunne finansiere og etablere ladestandere til brug for opladning af de elektriske køretøjer, som kommunen anvender til varetagelse af kommunale opgaver. En kommune vil endvidere, hvis der er tale om lovligt opstået overskudskapacitet, som kommunen ikke kan afskaffe, med hjemmel i kommunalfuldmagtsregler kunne sælge eventuel overskudskapacitet til markedspris. Det beror på en konkret vurdering, hvorvidt betingelserne for salg af overskudskapacitet er opfyldt.

Det antages på den baggrund endvidere, at kommuner ikke i dag med hjemmel i kommunalfuldmagtsregler kan etablere og drive ladestandere til brug i det offentlige rum eller med henblik på at tilgodese bestemte persongrupper, f.eks. ansatte eller gæster.

Det er en forudsætning for regionernes opgavevaretagelse, at opgavevaretagelsen er hjemlet i sektorlovgivningen. Derudover skal opgaveområdet være beskrevet i regionslovens § 5, stk. 1. Det følger således af bestemmelsen i regionslovens § 5, stk. 1, jf. § 5, stk. 2, at de opgaver, en region skal kunne varetage, skal være hjemlet i og positivt afgrænset i den i regionslovens § 5, stk. 1, nævnte sektorlovgivning. Det forhold, at regioner er offentlige myndigheder, der modtager offentlige bevillinger, og som varetager opgaver i henhold til lovgivningen, indebærer dog, at regionerne vil have mulighed for i overensstemmelse med lovgivningen på området at foretage dispositioner, der er nødvendige eller hensigtsmæssige for at varetage de pågældende opgaver. Det kaldes for regionernes ”myndighedsfuldmagt”.

Det må på denne baggrund antages, at regioner efter myndighedsfuldmagtsfuldmagtsreglerne kan finansiere og etablere ladestandere til brug for opladning af de elektriske køretøjer, som regionen anvender til varetagelse af regionale opgaver. Det må endvidere antages, at en region under samme betingelser som kommuner kan sælge eventuel overskudskapacitet herfra til markedspris.

Byggeloven og regler udstedt i medfør heraf pålægger bygningsejere, herunder kommuner og regioner, at etablere ladestandere og forberede parkeringspladser til etablering af ladestandere til elektriske køretøjer i forbindelse med visse større nybyggerier, ombygninger og bestående bygninger.

Det foreslås i § 4, stk. 1, at ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere, herunder etablering af offentligt tilgængelige ladestandere, der anlægges eller er anlagt på arealer, som kommunen eller regionen har rådighed over, kræver i overensstemmelse med reglerne i § 3 en aftale mellem kommunalbestyrelsen eller regionsrådet og en operatør af ladestandere.

Bestemmelsen medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet i den enkelte kommune eller region kan stille arealer til rådighed for, at operatører af ladestandere etablerer en eller flere ladestandere til elektriske køretøjer og med udgangspunkt i disse leverer opladningstjenester. Det vil være frivilligt for den enkelte kommune eller region, om den ønsker at indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af ladestandere.

Det er en forudsætning for regionernes opgavevaretagelse, at opgavevaretagelsen er hjemlet i sektorlovgivningen. Derudover skal opgaveområdet være beskrevet i regionslovens § 5, stk. 1. Det følger således af bestemmelsen i regionslovens § 5, stk. 1, jf. § 5, stk. 2, at de opgaver, en region skal kunne varetage, skal være hjemlet i og positivt afgrænset i den i regionslovens § 5, stk. 1, nævnte sektorlovgivning. Det er Transportministeriets opfattelse, at de opgaver, som lovforslaget giver regionerne hjemmel til at varetage, er beskrevet i regionslovens § 5, stk. 1, nr. 6, litra d, hvorefter regionsrådet i overensstemmelse med den lovgivning, der regulerer de nævnte områder, kan varetage nærmere opregnede regionale opgaver vedrørende natur, miljø, fysisk planlægning og klima, herunder visse opgaver vedrørende klimahensyn. Transportministeriet lægger herved vægt på, at formålet med at tildele regionerne de i lovforslaget omhandlede opgaver vedrørende ladestandere er at fremme klimahensyn.

Aftaler om ret til at virke som operatør skal indgås på markedsvilkår efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3. Med bestemmelsen vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet således efter forespørgsel fra private kunne gennemføre annoncering eller udbud med henblik på at finde operatører, der ønsker at levere opladningstjenester fra ladestandere på kommunale eller regionale arealer. Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil endvidere selv aktivt kunne beslutte at gennemføre annoncering eller udbud med henblik på at finde sådanne operatører.

Tildeling af ret til at virke som operatør vil ske på baggrund af en aftale mellem operatøren af ladestanderen og henholdsvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet. Aftaler om ret til at virke som operatør er dermed et privatretligt forhold mellem parterne, og retten vil således ikke blive tildelt ved en forvaltningsakt.

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet har ikke efter bestemmelsen hjemmel til selv at etablere offentligt tilgængelige ladestandere eller levere opladningstjenester.

Bestemmelsen omfatter offentligt tilgængelige ladestandere som defineret i lovforslagets § 2, nr. 7. Bestemmelsen omfatter således ikke ladestandere, der er forbeholdt enkelte grupper af brugere eller ladestandere, der alene anvendes til opladning af kommuners og regioners egne køretøjer. Det vil således være de hidtil gældende regler, der vil finde anvendelse for sådanne ladestandere.

Kommuner og regioner er i dag efter byggeloven og regler udstedt i medfør heraf forpligtet til at etablere ladestandere og forberede parkeringspladser til etablering af ladestandere til elektriske køretøjer i forbindelse med visse større nybyggerier, ombygninger og bestående bygninger. Med den foreslåede bestemmelse i § 4 vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kunne beslutte, at ladestandere etableret til opfyldelse af krav fastsat i medfør af byggeloven skal være offentligt tilgængelige. Hvis kommunen eller regionen beslutter, at ladestanderne skal være offentligt tilgængelige, skal myndigheden følge reglerne i den foreslåede § 4.

Ladestanderne skal anlægges på kommunens eller regionens arealer, hvorved forstås, at kommunen eller regionen skal have rådighed over arealerne på en sådan måde, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan bestemme, at der kan etableres ladestandere på arealet. Det kan f.eks. være arealer, som kommunen eller regionen ejer eller lejer. Det er ikke en betingelse, at arealerne er udskilt til vejareal i matriklen.

Hensigten med, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan tillade, at der etableres ladestandere, er, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet skal kunne give en aktør, der i medfør af § 4, stk. 1, opnår ret til at virke som operatør, ret til at foretage de aktiviteter, der leder frem til at kunne levere opladningstjenester, herunder selve etableringen af ladestanderen.

Hvis der allerede er etableret en ladestander med de fornødne faciliteter, vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet dog kunne nøjes med at indgå aftale om ret til at virke som operatør efter stk. 1, uden samtidig at tillade, at der etableres ladestandere.

Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil inden for visse rammer kunne betale operatøren ved indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere efter den foreslåede § 5, stk. 1, nr. 1-4, og regler udstedt i medfør af den foreslåede § 5, stk. 2.

Det er den enkelte kommunes eller regions ansvar, at EU's statsstøttere regler overholdes, når myndigheden indgår aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 11.1. om lovforslagets forhold til statsstøttere reglerne.

Det er hensigten, at lovforslaget fremover vil regulere kommuner og regioners mulighed for at tillade etablering af offentligt tilgængelige ladestandere og levering af opladningstjenester på kommunale og

regionale arealer, herunder også det område, som i dag reguleres af vejlovens § 80, jf. lovforslagets § 4, stk. 2.

Ved operatør af ladestander forstås en virksomhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en ladestander, som leverer en opladningstjeneste til brugere, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne, jf. den foreslåede § 2, nr. 11.

Ved en ladestander forstås i overensstemmelse med den foreslåede § 2, nr. 3, en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen. Afgrænsningen af, hvornår en ladestander er at betragte som offentligt tilgængelig, foretages efter foreslåede § 2, nr. 7.

Det foreslås i § 4, stk. 2, at en vejmyndighed kan ikke efter § 80 i lov om offentlige veje give tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på det offentlige vejareal.

Vejlovens § 80 giver i dag kommuner som vejmyndighed for det kommunale vejareal mulighed for at tillade, at der anbringes genstande på vejarealet, herunder offentligt tilgængelige ladestandere. Det er imidlertid Transportministeriets vurdering, at bestemmelsen ikke giver kommuner tilstrækkelig mulighed for at medvirke til udrulningen af offentligt tilgængelige ladestandere på lokalt plan.

Det foreslås på denne baggrund, at kommunalbestyrelsen vil skulle anvende reglerne i dette lovforslag, hvis der skal etableres offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer, herunder bestemmelser om, at aftaler skal indgås på markedsvilkår og regler for finansiering af offentligt tilgængelige ladestandere.

Vejlovens § 80 vil dermed ikke længere gælde for kommuners tilladelse til anlæg af offentligt tilgængelige ladestandere på det kommunale vejareal, idet dette efter forslaget i stedet vil være omfattet af AFI-loven. Tilladelser, som kommuner har givet til etablering og drift af ladestandere efter vejlovens § 80 inden lovforslagets ikrafttræden, vil fortsat være gyldige, jf. dog lovforslagets § 19.

Vejloven indeholder en række øvrige regler, der kan have relevans, når der etableres ladestandere på veje. Det følger f.eks. af vejlovens § 88, at det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg på eller ved offentlig vej. Bestemmelsen finder også anvendelse for elladestationer og lignende indretninger, der leverer andre former for fremføringsmidler (end benzin og diesel) til køretøjer, jf. vejlovens § 88, stk. 5. Her skal vejmyndigheden således godkende, at ejendommens adgang til den offentlige vej anvendes som adgang til elladestationerne, og inden en eventuel tilladelse kan meddeles, skal vejmyndigheden efter vejlovens § 89 forhandle med politiet. Disse bestemmelser vil fortsat gælde.

Bestemmelserne i AFI-loven udgør særlovgivning og påvirker ikke i øvrigt administrationen af vejlovens § 80.

Til § 5

Det foreslås i § 5, stk. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet i en række nærmere opregnede tilfælde kan yde betaling til operatøren af ladestandere i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4.

Behovet for og størrelsen på en evt. betaling til operatøren vil blive fastlagt i forbindelse med indgåelse af aftale på markedsvilkår efter lovforslagets § 3.

Det foreslås i § 5, stk. 1, nr. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan yde betaling til operatøren af ladestandere i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4, såfremt etablering af ladestandere eller levering af opladningstjenester finder sted for at opfylde kommunens eller regionens forpligtelser i anden lovgivning.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan anvende egne anlægs- og driftsmidler til at yde betaling til operatører af ladestandere, der står for etablering af ladestandere eller levering af opladningstjenester, når kommunen eller regionen er forpligtet til at etablere ladestanderen efter anden lovgivning. Den foreslåede bestemmelse omfatter alene de tilfælde, hvor der indgås aftale om ret til at virke som operatør af de pågældende ladestandere efter lovforslagets §§ 3 og 4.

Bestemmelsen vil således være relevant, når kommunen eller regionen etablerer ladestandere efter anden lovgivning, men hvor myndigheden ønsker, at ladestanderen skal være helt eller delvis offentligt tilgængelig. Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil således i dette tilfælde kunne indgå aftale med en operatør om ret til at virke som operatør af ladestanderen efter lovforslagets § 4, samt finansiere den offentligt tilgængelige del af ladestanderen efter lovforslagets § 5.

Det kan f.eks. være relevant, når kommuner og regioner som bygningsejere er forpligtede til at etablere og forberede parkeringspladser til etablering af ladestandere i regler udstedt i medfør af byggeloven, og kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ønsker at indgå aftale om ret til at virke som operatør af disse ladestandere i overensstemmelse med lovforslagets § 4.

I det omfang der i anden lovgivning indføres forpligtelser for kommuner og regioner til at etablere ladestandere eller levering af opladningstjenester, og hvor der indgås aftale om ret til at virke som operatør af ladestanderen efter lovforslagets § 4, vil dette også være omfattet af den foreslåede § 5, stk. 1, nr. 1.

Lovforslaget vedrører ikke tilfælde, hvor kommunalbestyrelsen eller regionsrådet betaler for etablering og levering af opladningstjenester til myndighedens eget brug. Dette vil fortsat være omfattet af de hidtil gældende regler, herunder kommunal- og myndighedsfuldmagtsreglerne.

Den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 2, indebærer, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere, når de økonomiske midler til betaling er modtaget fra enten staten, EU eller private med henblik på at etablere ladestandere på kommunens eller regionens arealer.

Hvis der bliver afsat midler fra staten eller EU, som kan søges til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere, kan kommuner og regioner søge herom, hvis det følger af reglerne for puljen, at kommuner og regioner kan søge.

Bestemmelsen er endvidere ikke til hinder for, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet opnår midler fra private til dette formål og anvender disse midler til at yde støtte til operatører i forbindelse med, at operatøren opnår ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere efter den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 1.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 3, kan kommunalbestyrelsen og regionsrådet yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere, når de

økonomiske midler til betaling stammer fra indtægter, som kommunen eller regionen tidligere har modtaget i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4.

Opnår kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indtjening ved at indgå aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere efter § 4, kan denne indtjening medgå som offentlig betaling i forbindelse med fremtidige aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere, der anlægges på kommunens eller regionens arealer. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan dog ikke forlods anvende midler, som myndigheden tjener ved at indgå aftale med operatører af ladestandere om ret til at virke som operatør på kommunens eller regionens arealer.

Efter den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 4, kan der ydes betaling i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør, når ladestanderen primært anvendes til opladning af kommuners eller regioners egne elektriske køretøjer.

Bestemmelsen medfører, at hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet etablerer ladestandere til brug for opladning af myndighedens egne elektriske køretøjer, samt beslutter, at ladestanderen skal gøres helt eller delvis offentligt tilgængelig i overensstemmelse med lovforslagets § 4, kan kommunalbestyrelsen eller regionsrådet yde betaling til operatøren for den offentligt tilgængelige del af ladestanderen. Finansiering af den del af ladestanderen, der anvendes til opladning af kommuners og regioners egne køretøjer, er ikke omfattet af dette lovforslag, og det vil derfor skulle vurderes ud fra anden lovgivning, herunder kommunal- og myndighedsfuldmagtsreglerne, om kommuner og regioner kan betale for etablering af sådanne ladestandere.

Med den foreslåede bestemmelse i § 5, stk. 1, nr. 5, kan kommunalbestyrelsen og regionsrådet yde betaling, når adgangen hertil følger af regler fastsat af transportministeren efter den foreslåede § 5, stk. 2.

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 5, stk. 2.

Det foreslås i § 5, stk. 2, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ud over de i § 5, stk. 1, nr. 1-4, nævnte tilfælde inden for visse rammer kan yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4.

Bestemmelsen medfører, at der kan fastsættes regler om, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet inden for visse rammer kan yde betaling til operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, i forbindelse med indgåelse af aftale efter lovforslagets § 4.

Formålet med bestemmelsen er at give kommunalbestyrelsen og regionsrådet mulighed for at yde betaling til operatører bl.a. for at sikre, at der også i yderområder er et marked for at etablere offentligt tilgængelige ladestandere.

Regler udstedt i medfør af bemyndigelsen vil ikke pålægge kommunalbestyrelser eller regionsråd at yde betaling til operatører af offentligt tilgængelige ladestandere. Det vil således være frivilligt for den enkelte kommune eller region, om der prioriteres midler til at medfinansiere offentligt tilgængelige ladestandere efter regler udstedt i medfør af den foreslåede bemyndigelse. Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil således godt kunne indgå aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere efter lovforslagets § 4 uden samtidig at yde betaling til operatøren.

Det er hensigten, at der alene skal kunne ydes betaling inden for visse nærmere fastlagte rammer. Det er således hensigten at fastsætte regler om, at midlerne skal afsættes inden for kommunens eller regionens egen anlægsramme. Det er endvidere hensigten at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet først kan disponere midler til at yde betaling, såfremt kommunalbestyrelsen eller regionsrådet efter afholdelsen af udbud af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere efter § 3 har kunnet konstatere et behov for betaling. Der må således ikke forlods afsættes kommunal eller regional medfinansiering til et konkret udbud.

Det er endvidere hensigten, at regler fastsat efter den foreslåede bemyndigelse tidsbegrænses. Der påtænkes således fastsat en udløbsbestemmelse ved udmøntningen af bestemmelsen. Det er således hensigten i første omgang at fastsætte en udløbsbestemmelse, således at regler om kommunal og regional medfinansiering fastsat efter den foreslåede § 5, stk. 2, ophæves automatisk ved udgangen af 2024, medmindre andet bestemmes inden denne dato. Det bemærkes i den forbindelse, at det indgår i Aftale om regulering af ladestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021, at ordningen for kommunal og regional medfinansiering evalueres frem mod foråret 2024, samt at parterne på den baggrund indkaldes til drøftelser i efteråret 2024. Eventuel fastsættelse af regler om kommunal og regional medfinansiering efter 2024 vil blive fastsat på baggrund af disse drøftelser.

Kommuner og regioner vil derudover kunne anvende egne driftsmidler til administration, herunder sagsbehandling, udbudsproces, indhentelse af statslige eller EU-midler m.v.

Til § 6

Det foreslås i § 6, at lovforslagets §§ 4 og 5 gælder tilsvarende for kommunale fællesskaber, som er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse.

Det følger af bestemmelsen, at lovens bestemmelser om kommuners og regioners indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere finder anvendelse for de pågældende kommunale fællesskaber. Med bestemmelsen vil de omhandlede kommunale fællesskaber således få hjemmel til at indgå aftale med operatører af ladestandere om etablering af offentligt tilgængelige ladestandere og levering af opladningstjenester på deres arealer. Det følger af den foreslåede § 3, om de omhandlede fællesskaber endvidere er omfattet af lovforslagets regler om markedsvilkår.

Ifølge bestemmelsen finder loven anvendelse for selskaber, som er omfattet af § 60 i lov om kommunernes styrelse. Efter § 60 i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, (herefter kommunestyrelsesloven) kræver aftaler om samarbejde mellem kommuner, som vil medføre indskrænkning i de enkelte deltagende kommunalbestyrelses beføjelser efter lov om kommunernes styrelse, godkendelse fra Ankestyrelsen, medmindre andet særligt er hjemlet i lovgivningen. Kommunestyrelseslovens § 60 indeholder således hjemmel til, at der med tilsynsmyndighedens godkendelse kan etableres samarbejde mellem kommuner, som vil medføre indskrænkning i de deltagende kommunalbestyrelses beføjelser.

Kommunale fællesskaber, der er omfattet af kommunestyrelseslovens § 60, er offentlige myndigheder, der på samme vilkår som en kommune varetager afgrænsede kommunale opgaver for flere kommuner. Det kommunale fællesskab kan f.eks. være organiseret som et interessentskab, andelsselskab eller lignende.

Til § 7

Der findes ikke i dag regulering, der stiller krav om, at operatører af ladestandere skal opstille kortlæsere for almindelige betalingskort ved ladestandere. Det er imidlertid ikke ualmindeligt, at der allerede i dag kan betales for opladning med almindelige betalingskort ved lynladestandere.

Det foreslås i § 7, *stk. 1*, at operatører af ladestandere for offentligt tilgængelige ladestandere, som er beliggende på offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst enten betalingskortlæsere eller enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort.

Bestemmelsen medfører, at operatører af ladestandere, der er omfattet af bestemmelsen, skal give adgang til betaling via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester. Ved betalingstjenester forstås i overensstemmelse med § 7, nr. 1, i lov om betalinger, jf. lovbekendtgørelse nr. 1719 af 27. november 2020, en tjenesteydelse, der er omfattet af bilag 1 i lov om betalinger. Det omfatter f.eks. gennemførelse af betalingstransaktioner, herunder overførsel af midler til en betalingskonto hos brugerens udbyder eller hos en anden udbyder ved gennemførelse af betalingstransaktioner via et betalingskort el.lign.

Betalingskortlæsere eller enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort, vil typisk være en almindelig Dankort-automat enten med eller uden kontaktløs funktion. Enheden vil samtidig typisk kunne læse mange af de almindelige internationale betalingskort.

Efter bestemmelsen skal operatøren af ladestanderen acceptere de pågældende betalinger. Det er ikke et krav, at der på hver enkelt ladestander opsættes en terminal eller anordning. Hvis der er etableret flere ladestandere, vil det således være tilstrækkeligt, at der opstilles en terminal eller anordning f.eks. for hver 5.-10. ladestander. Det afgørende kriterium for, om operatøren lever op til kravet er, at terminalen eller anordningen til betalingskort befinder sig i nærheden af ladestanderen, og at der er proportionalitet med antallet af ladestandere.

Det følger af forslaget, at bestemmelsen gælder for offentligt tilgængelige ladestandere beliggende på offentligt areal, eller hvis der ved etableringen af ladestanderen er modtaget offentligt tilskud.

Offentligt tilgængelige ladestandere defineres i den foreslåede § 2, nr. 7, som en ladestander til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Bestemmelsen omfatter således f.eks. ikke ladestandere, der kun kan anvendes af afgrænsede persongrupper som f.eks. ladestandere, der alene kan benyttes af ansatte på en specifik arbejdsplads eller ladestandere, der alene anvendes til opladning af en offentlig myndigheds egne køretøjer. Forpligtelsen vil endvidere ikke gælde for ladestandere beliggende på private arealer, medmindre ladestanderen, der er modtaget offentligt tilskud i forbindelse med etableringen.

Ved anlæggelse af ladestanderen på offentlige arealer forstås, at det offentlige skal have rådighed over arealerne på en sådan måde, at det offentlige kan bestemme, at der kan etableres ladestandere på arealet. Det kan f.eks. være arealer, som det offentlige ejer eller lejer. Det er ikke en betingelse, at arealerne er udskilt til vejareal i matriklen.

Det foreslås i § 7, stk. 2, at for ladestandere omfattet af stk. 1 med en effekt på under 50 kW er operatøren undtaget fra at opfylde kravet om elektroniske betalinger, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Levering af opladningstjenester til en udbyderens kunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne er det, der også betegnes som roaming, jf. lovforslagets §§ 8 og 9 og definitionen i § 2, nr. 12.

Hvis operatøren af den offentligt tilgængelige ladestander vælger at tilbyde roaming, vil operatøren således være fritaget fra at acceptere elektroniske betalinger efter bestemmelsens stk. 1. Undtagelsen gælder for offentligt tilgængelige ladestandere, som er beliggende på offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, og som har en effekt på under 50 kW. Operatører af ladestandere, som tilbyder elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, kan dog også frivilligt vælge at tilbyde roaming som en supplerende nem adgang til betaling.

Det foreslås i forlængelse heraf i § 7, stk. 3, at operatører af ladestandere, som gør brug af undtagelse efter stk. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med udbydere af opladningstjenester enten direkte efter § 8 eller indirekte via tilmelding af ladestanderen hos en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester efter § 9.

Der er altså overladt et valg til operatøren, for så vidt angår, hvilken form for roaming denne ønsker at benytte sig af. Det følger af bestemmelsen, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, der opfylder kravet om nemme betalingsløsninger ved at tilbyde roaming, skal indgå aftale enten direkte med en udbyder af roamingtjenester, eller ved at tilmelde ladestanderen hos en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester.

Roaming kan altså arrangeres direkte mellem en operatør og en udbyder af roamingtjenester. Dette betegnes i nogle sammenhænge som bilateral roaming. Roaming mellem en operatør og en udbyder af roamingtjenester kan også arrangeres gennem en tredjepart, som er en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester.

Det er en konkret forretningsmæssig overvejelse for operatøren af ladestanderen, om roaming sker i det ene eller det andet regi. Fordelen ved bilateral roaming er, at de to parter står frit i forhold til at aftale de forretningsmæssige vilkår med hinanden. Der er til gengæld administrative omkostninger forbundet med at indgå og vedligeholde et aftaleforhold mellem de to parter. Ligeledes skal det aftales, hvilke standarder for funktioner til udveksling af oplysninger (kommunikationsprotokoller) mellem operatør og udbyder af opladningstjenester, der skal benyttes.

Såfremt operatøren tilmelder ladestanderen til en platform for handel med opladningstjenester, vil der til platformen være knyttet vilkår om priser for og betaling af opladningstjenester samt funktioner, som sikrer den nødvendige udveksling af oplysninger mellem operatøren af ladestanderen og udbyderen af opladningstjenester i forbindelse med handel med opladningstjenester til brugerne af elektriske køretøjer. Udbyderen af platformen sikrer sig typisk gennem vilkår om priser og betaling en økonomisk kompensation for at stille platformen til rådighed for handel med opladningstjenester. Udbyderen af platformen tilbyder altså en funktionalitet og tager sig betalt for at varetage de praktiske forhold omkring roaming.

Hvorvidt en operatør vælger den ene eller anden form for roaming afhænger således af en række forskellige forhold herunder operatørens tidligere erfaringer med roaming og operatørens overordnede forretningsstrategi.

Til § 8

International roaming på telemarkedet er inden for EU reguleret af en række EU-retsakter. Der findes ikke lige så omfattende regulering af adgang til roaming på ladestandermarkedet. Adgang til roaming på ladestandermarkedet er dog omhandlet i AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt., hvor det fremgår, at operatører af ladestander skal have mulighed for at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer til kunder på kontraktbasis, herunder i andre tjenesteleverandørers navn og på deres vegne.

Det foreslås i § 8, stk. 1, at en operatør af en offentligt tilgængelig ladestander, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 3, nr. 1, skal indgå aftale med udbydere af opladningstjenester, som er anført på den i stk. 3 nævnte liste, såfremt udbyderen anmoder herom.

Ved en udbyder af opladningstjenester forstås efter den foreslåede § 2, nr. 12, en virksomhed som udbyder opladningstjenester til slutbrugeren fra en ladestander, hvor virksomheden ikke selv er operatør. Det er det, der også kan betegnes som en roamingtjeneste. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 2, nr. 12.

Det følger af forslaget, at operatører af ladestander omfattes af § 7, stk. 3, nr. 1, skal indgå aftale med en udbyder af opladningstjenester, hvis udbyderen anmoder herom, og udbyderen er anført på den i stk. 3 nævnte liste. Forslaget indebærer således, at en operatør af en ladestander, der udnytter undtagelsen i lovforslagets § 7, stk. 2, nr. 1, som udgangspunkt ikke kan afslå en anmodning fra en udbyder om levering af opladningstjenester. Anmodningen kan således kun afslås, hvis udbyderen ikke er registreret i det register over udbydere, som er omhandlet i lovforslagets § 8, stk. 3. Anmodningen vil endvidere kunne afslås, hvis operatøren af ladestanderen vælger at opfylde kravet i § 7, stk. 1, eller § 7, stk. 3, nr. 2, i stedet for, eller hvis ladestanderen ikke længere opfylder kriterierne for at være omfattet af § 7, f.eks. hvis ladestanderen nedlægges.

En udbyder af opladningstjenester vil typisk indgå aftale med en operatør af ladestander, der indebærer, at udbyderen kan videresælge opladningstjenester fra de ladestander, som operatøren driver, til sine kunder. Der vil dermed være et kundeforhold mellem udbyderen af opladningstjenester og brugeren af ladestanderen, mens den fysiske levering af opladningstjenesten vil ske direkte fra operatøren af ladestanderen til brugeren.

For brugere af elektriske køretøjer medfører forslaget, at de brugere, som vælger at indgå et kundeforhold med en udbyder af opladningstjenester, som er registreret i det i § 8, stk. 3, omhandlede register, får adgang til at anvende alle offentligt tilgængelige ladestander, hvor den pågældende udbyder har indgået aftale. Brugere af elektriske køretøjer undgår dermed selv at skulle indgå kundeforhold med flere operatører af ladestander for at opnå nem adgang til et større ladenetværk.

En operatør af en ladestander vil endvidere på frivillig basis kunne vælge at indgå en aftale med en udbyder af opladningstjenester, selvom operatøren ikke forpligtet hertil efter § 8.

Det foreslås i § 8, stk. 2, at operatøren i forbindelse med udbud af opladningstjenester skal anvende de standarder for funktioner til udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester, som er omhandlet i stk. 4.

Såkaldte kommunikationsprotokoller muliggør interoperabilitet mellem flere forskellige softwaresystemer, hvorigennem der udveksles information. Kommunikationsprotokoller udgør således spillereglerne for den kommunikation, der finder sted mellem en operatør og en udbyder af opladningstjenester i opladningssituationen. Det kan f.eks. dreje sig om kommunikation om priser, hvem der har benyttet ladestanderen m.v.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 8, stk. 4.

Det foreslås i § 8, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler for en liste over udbydere af opladningstjenester.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at udbydere af opladningstjenester skal leve op til en række vandelskrav for at kunne blive registreret, f.eks. krav om økonomisk soliditet og krav om, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for et strafbart forhold, der kan begrunde fare for nye lovovertrædelser i forbindelse med driften af virksomheden. En dom for underslæb af særlig grov karakter kan føre til, at den ansvarlige leder ikke kan godkendes. Domme for lovovertrædelser forældes efter et vist tidsrum. Dette kommer dog an på, hvilken type overtrædelse der er tale om. Personkredsen bag virksomheden og den ansvarlige leder skal desuden sandsynliggøre, at de kan drive virksomhed på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen. Hvis personkredsen bag virksomheden eller den ansvarlige leder tidligere har drevet virksomhed i form af udbud af opladningstjenester gennem roaming, vil vandelskravet ikke kunne opfyldes, hvis denne virksomhed har været under konkurs eller rekonstruktionsbehandling, og årsagerne til de økonomiske vanskeligheder ikke er undskyldelige. Det vil være en konkret vurdering, om de økonomiske vanskeligheder kan anses for at være undskyldelige, men undskyldelige omstændigheder kan f.eks. omfatte uforskyldt tab af større kunde eller tab på debitorer, herunder kunders konkurs. Ikke-undskyldelige økonomiske vanskeligheder vil f.eks. kunne omfatte almindelig afmatning inden for branchen for opladningstjenester, investeringer på tidspunkter, hvor konjunkturudviklingen burde have vist, at investeringerne var uforsvarlige, dårlig bistand fra revisorer, advokater o. lign. eller fejlinvesteringer i aktiviteter, der ligger uden for branchen for opladningstjenester. Virksomheden skal samtidig kunne dokumentere, at den er kreditværdig. Den skal således være i stand til at stille økonomiske garantier over for de operatører af ladestandere, hvor de har indgået aftale om at tilbyde roaming. Der skal kunne stilles garantier, som dækker afregning for det forventede forbrug af opladning i mindst det tidsrum, der dækker en normal afregningsperiode plus den tid, der er aftalt som betalingstermin.

Det påtænkes, at registeret skal føres af en myndighed under Transportministeriets ressort. Det er hensigten, at udbydere af opladningstjenester ved henvendelse til myndigheden kan blive optaget i registeret, hvis udbyderen kan påvise, at denne lever op til betingelserne for at blive registreret.

Et krav om, at udbydere af opladningstjenester skal være registreret i et register for at være sikret ret til at kunne få imødekommet sin anmodning om at udbyde opladningstjenester fra en given operatørs ladestandere, kan medføre forskelsbehandling, idet udbydere af opladningstjenester, der ikke er registreret, ikke er sikret den samme ret. Kravet om, at udbydere af opladningstjenester skal være registreret for at opnå denne ret, har imidlertid til formål at sikre, at operatøren af ladestandere ikke forpligtes til at samarbejde med udbydere, hvis økonomi eller forhold i øvrigt kan indikere, at

udbyderen ikke vil kunne leve op til sine forpligtelser over for operatøren. Det er på denne baggrund Transportministeriets vurdering, at det er sagligt at fastsætte et krav om, at udbydere af opladningstjenester skal være registreret for at opnå ret til at få sin anmodning om at sælge opladningstjenester fra en given operatørs ladestandere imødekommet. Det bemærkes i øvrigt, at operatører af ladestandere på frivillig basis vil kunne samarbejde med udbydere af opladningstjenester, der ikke er registreret i registeret.

Det foreslås i § 8, stk. 4, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om standarder for funktioner til udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.

Såkaldte kommunikationsprotokoller muliggør interoperabilitet mellem flere forskellige softwaresystemer, hvorigennem der udveksles information. Kommunikationsprotokoller udgør således spillereglerne for den kommunikation, der finder sted mellem en operatør og en udbyder af opladningstjenester i opladningssituationen. Det kan f.eks. dreje sig om kommunikation om priser, hvem der har benyttet ladestanderen m.v.

Der er tale om et område under udvikling, og det må forventes, at der inden for de kommende år udvikles nye standarder for kommunikationen. I takt med, at der udvikles nye standarder, vil det være hensigtsmæssigt at kunne fastsætte regler, der sikrer, at operatører og udbydere anvender samme standarder, således at kommunikationen muliggøres.

Med den foreslåede bemyndigelse kan transportministeren fastsætte regler om, hvilke kommunikationsprotokoller operatører af ladestandere omfattet af den foreslåede § 8 skal anvende med henblik på at understøtte kommunikationen mellem operatøren og udbydere af opladningstjenester.

De konkrete kommunikationsprotokoller, som der vil blive stillet krav om, vil som udgangspunkt være åbne og tilgængelige for alle.

Til § 9

International roaming på telemarkedet er inden for EU reguleret af en række EU-retsakter. Der findes ikke lige så omfattende regulering af adgang til roaming på ladestandermarkedet. Adgang til roaming på ladestandermarkedet er dog omhandlet i AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt., hvor det fremgår, at operatører af ladestandere skal have mulighed for at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer til kunder på kontraktbasis, herunder i andre tjenesteleverandørers navn og på deres vegne.

Det foreslås i § 9, stk. 1, at en operatør af en offentligt tilgængelig ladestander, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 3, nr. 2, skal tilmelde ladestanderen hos mindst én udbyder af en platform for handel med opladningstjenester.

En udbyder af en platform for handel med opladningstjenester er en virksomhed, som har etableret et netværk, hvor operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester kan melde sig til med henblik på at kunne foretage handel med opladningstjenester. En sådan platform vil typisk have et sæt vilkår om priser for og betaling af opladningstjenester samt funktioner, som sikrer den nødvendige udveksling af oplysninger mellem operatøren af ladestanderen og udbyderen af opladningstjenester i forbindelse med handel med opladningstjenester til brugerne af elektriske køretøjer. Brugerne er kunde hos en udbyder af opladningstjenester og er ikke i kontakt med virksomheden, som udbyder

platformen for handel med opladningstjenester. Virksomheden Hubject er et eksempel på en udbyder af en platform for handel med opladningstjenester.

Når det er foreslået, at operatøren kan leve op til reglen ved at tilmelde sig en enkelt udbyder af en platform for handel med opladningstjenester, er det begrundet med, at det samtidig forudsættes, at der er tale om platforme med et stort antal tilmeldte ladestandere i netværket. Hubjects roamingplatform skulle angiveligt give adgang til roaming mellem 200.000 ladestandere. Dermed sikres det, at udbydere af opladningstjenester, som tilmelder sig platformen, kan give dens brugere adgang til et stort netværk af ladestandere.

Det foreslås i § 9, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om platforme for handel med opladningstjenester.

Det påtænkes, at der udarbejdes en liste over de platforme, som operatører kan tilmelde ladestandere til og dermed leve op til reglerne i § 7, stk. 3, nr. 2. Det påtænkes, at listen skal føres af en myndighed under Transportministeriets ressort. Det er hensigten, at en myndighed under Transportministeriets ressort ved vurdering af, om en platform kan blive optaget på listen, vil lægge vægt på dels, at platformen dækker et tilstrækkeligt stort netværk af ladestandere, dels at den skal være åben for tilmelding af nye ladestandere og nye udbydere af opladningstjenester. Dermed sikres det, at udbydere af opladningstjenester, som tilmelder sig platformen, kan give dens brugere adgang til et stort netværk af ladestandere.

En operatør af en ladestander vil på frivillig basis kunne vælge at tilmelde sig en platform for handel med opladningstjenester, selvom operatøren ikke forpligtet hertil efter § 7.

Til § 10

AFI-lovens § 2, stk. 1, giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om bl.a. priser for opladning. Bestemmelsen er anvendt til ved bekendtgørelse at implementere visse af AFI-direktivets bestemmelser.

AFI-lovens § 2, stk. 1, er f.eks. anvendt til at fastsætte regler i § 7 i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. om, at der på alle offentligt tilgængelige ladestandere på klar og synlig måde skal oplyses om prisen for opladning.

Efter AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, skal medlemsstaterne sørge for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Det foreslås i § 10, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris.

Med henblik på at fremme et 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 ikke-diskriminerende priser for opladning, påtænkes det, at der som noget nyt vil blive fastsat supplerende regler om, at der på offentligt tilgængelige ladestandere 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 ladestandere med en effekt på under 50 kW skal vises via et digitalt display, på en hjemmeside eller app.

Det påtænkes, at reglerne vil omfatte alle offentligt tilgængelige ladestandere, uanset om ladestanderne er placeret på offentlige eller private arealer.

Det påtænkes endvidere, at reglerne som udgangspunkt både vil omfatte allerede eksisterende og fremtidig ladeinfrastruktur. For ladestandere, der er etableret før lovforslagets ikrafttræden, forventes det, at reglerne om skiltning i digitalt display dog først vil skulle være gennemført senest 1. januar 2026.

Til § 11

AFI-lovens § 2, stk. 1, giver transportministeren bemyndigelse til at 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 og priser for opladning og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Bestemmelsen er anvendt til ved bekendtgørelse at implementere visse af AFI-direktivets bestemmelser.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 1, at regler udstedt i medfør af loven ikke vil finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men alene vil fastlægge krav til senere opførte offentligt tilgængelige ladestandere og tankstationer eller optankningsfaciliteter fra land til søfartøjer, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 7. Bemærkningen er primært tiltænkt de regler, der udstedes i medfør af loven med henblik på at implementere AFI-direktivets regler om tekniske specifikationer, jf. Folketingstidende 2020-21, A, L 167 som fremsat, side 11. AFI-direktivet indeholder imidlertid også regler om bl.a. ad hoc-opladning, jf. direktivets artikel 4, stk. 9, priser for opladning, jf. direktivets artikel 4, stk. 10, og brugerinformation, jf. direktivets artikel 7. AFI-direktivets regler om ad hoc-opladning, priser for opladning samt visse af reglerne om brugerinformation gælder for både eksisterende og nyopført infrastruktur til transmission af drivmidler.

Det følger derfor af AFI-lovens § 2, stk. 1, 2. pkt., at transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter § 2, stk. 1, 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Ved allerede etableret infrastruktur sigtes der til infrastruktur til transmission af drivmidler etableret inden AFI-lovens ikrafttræden samt infrastruktur til transmission af drivmidler etableret inden fristen for gennemførelse af AFI-direktivet i dansk ret den 18. november 2016. Bestemmelsen blev indført i loven ved en lovændring i 2021.

Der er udstedt en række bekendtgørelser under AFI-loven, som fastlægger tekniske specifikationer for infrastruktur til transmission af alternative drivmidler og regler for brugerinformation. Det følger f.eks. af bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer (med senere ændringer), at offentligt tilgængelige brinttankstationer til motorkøretøjer skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden ISO/TS19880-1:2016 for gasformig brint som brændstof (standarden er senere erstattet af ISO/TS19880-1:2020), at renhedsgraden af den brint, der kan tankes på brinttankstationer, skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden ISO 14687-2 (standarden er senere erstattet af ISO14687:2019), og at brinttankstationer skal anvende brændstofalgoritmer og -udstyr, der opfylder specifikationen ISO/TS19880-1:2016 for gasformig brint som brændstof (standarden er senere erstattet af ISO/TS19880-1:2020), samt at tilslutningsanordninger til optankning af motorkøretøjer med

gasformig brint skal opfylde ISO-standarden 17268 for tilslutningsanordninger på motorkøretøjer til påfyldning af gasformig brint (standarden er senere erstattet af 17268:2020, som pt. er under revision). Bekendtgørelsen indeholder endvidere tekniske specifikationer for elektricitetsforsyning til transport og naturgastankstationer (CNG-tankstationer).

Det følger endvidere f.eks. af bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer, at motorkøretøjsforhandlere, der fremviser nye motorkøretøjer til salg, der kan anvende alternative brændstoffer, skal sikre, at der på et synligt sted er tilgængelig brugerinformation om, hvilke alternative brændstoffer de pågældende motorkøretøjer kan anvende. Brugerinformationen skal være i form af symboler, der er udformet i henhold til standarden DS/EN 16942:2016.

Det følger derudover f.eks. af bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v., at ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, til orientering af forbrugere på udvalgte offentligt tilgængelige tankstationer og på alle offentligt tilgængelige ladestandere, skal opsætte et prissammenligningsskilt, der viser gennemsnitspriser pr. 100 km på fossile brændstoffer og alternative drivmidler for udvalgte bilsegmenter.

AFI-direktivet fastsætter en række minimumskrav til medlemsstaterne for opbygning af infrastruktur for alternative drivmidler, herunder ladestandere til elektriske køretøjer og tankstationer til naturgas (LNG og CNG) og brint, fælles tekniske standarder for sådanne ladestandere og tankstationer, samt brugerinformationskrav.

Det foreslås i lovforslagets § 11, at transportministeren bemyndiges til at 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, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter 1. pkt. også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

Transportministeren vil således i medfør af loven f.eks. kunne udstede regler om tekniske specifikationer og standarder, som ladestandere til elektriske køretøjer vil skulle leve op til. Transportministeren vil endvidere kunne fastsætte regler om ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation.

Kompetencen til at fastsætte de nærmere regler efter lovforslagets § 11 og administrationen af reglerne påtænkes delegeret til Færdselsstyrelsen.

Ved infrastruktur forstås i overensstemmelse med lovens anvendelsesområde, jf. den foreslåede § 1, ladestandere til elektriske køretøjer, tankstationer, LNG-tankstationer til køretøjer og søfartøjer og faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer. Der henvises til bemærkningerne til §§ 1 og 2 for en nærmere definition af begreberne.

Ved alternative drivmidler forstås efter lovforslagets § 2, nr. 1, 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 bl.a. elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)) og flydende gas (LPG).

Ved energikilder forstås efter denne lov alle alternative kilder til energi til transport såsom elektricitet og brint, der ikke behøver at blive frigivet gennem forbrændings- eller ikke-forbrændingsiltning, jf. herved også præambelbetragtning 5 i AFI-direktivet.

Det er hensigten, at bestemmelsen hovedsageligt skal anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser på grundlag af den foreslåede bestemmelse, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder under iagttagelse af lovens anvendelsesområde, jf. den foreslåede § 1. Det betyder, at transportministeren i medfør af den foreslåede bestemmelse ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering ikke er forenelig med anvendelsesområdet for denne lov. I den situation vil der forud for implementeringens gennemførelse blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende ret, herunder denne lov, som sikrer konformitet med EU-retten. Der vil med andre ord blive fremsat nødvendige lovforslag herom for Folketinget.

Såfremt loven vedtages, vil bemyndigelsen fortsat konkret blive brugt til implementering af AFI-direktivet. Det er således hensigten med den foreslåede bemyndigelse at videreføre de regler, der er beskrevet ovenfor, herunder regler om tekniske specifikationer for infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, ad hoc-opladning, priser for opladning og om brugerinformation om infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Efter bemyndigelsen vil reglerne dog kunne justeres, ligesom der vil kunne udstedes supplerende regler, i det omfang det findes hensigtsmæssigt.

I AFI-direktivets artikel 4, stk. 4, fastlægges, at normale ladestandere samt højeffektladestandere til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet, og de specifikke sikkerhedskrav, der gælder på nationalt plan.

Ved normal ladestander forstås en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på højst 22 kW, jf. herved også artikel 2, nr. 4, i AFI-direktivet, og den foreslåede bestemmelse i § 2, nr. 4.

Ved højeffektladestander forstås en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW, jf. herved også artikel 2, nr. 5, i AFI-direktivet, og den foreslåede bestemmelse i § 2, nr. 5.

I medfør af AFI-direktivet skal normale ladestandere til elektriske køretøjer af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikkontakter eller Type 2-stikforbindelser til køretøjer som beskrevet i standarden EN 62196-2. Disse stikkontakter kan udstyres med funktioner såsom mekanisk lukningsmekanisme samtidig med, at Type 2-kompatibiliteten opretholdes. Højeffektladestandere skal af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem "Combo 2" som beskrevet i standarden EN 62196-3.

I AFI-direktivets artikel 4, stk. 6, fastlægges, at de installationer til strømforsyning fra land til fartøjer til søtransport skal opfylde kravene fastsat i bilag II, pkt. 1.7., til direktivet. I medfør heraf skal strømforsyning fra land til fartøjer, der er søgående skibe, herunder udformning, installation og prøvning af systemerne, opfylde de tekniske specifikationer i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1.

I AFI-direktivets artikel 5, stk. 2, fastlægges, at offentligt tilgængelige brinttankstationer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. Direktivet stiller bl.a. krav om, at udendørs brinttankstationer til optankning med gasformig brint til brug som brændstof i motorkøretøjer skal opfylde de tekniske specifikationer i specifikationen ISO/TS 20100 for gasformig brint som brændstof. Direktivet foreskriver ligeledes, at renhedsgraden af den brint, der kan tankes på brinttankstationer, skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden ISO 14687-2 (standarden er senere erstattet af ISO 14687:2019 og er p.t. under revision). Standarden ISO/TS 20100 er imidlertid trukket tilbage den 10. december 2015 og erstattet af ISO/TS 19880-1:2020. Der vil ved udstedelse af forskrifter i medfør af den foreslåede § 11 skulle tages udgangspunkt i de til enhver tid gældende standarder på området.

I AFI-direktivets artikel 6, stk. 9, fastlægges, at CNG-tankstationer til motorkøretøjer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. I medfør af direktivet skal CNG-tilslutningsanordninger og -beholdere opfylde kravene i FN/ECE regulativ nr. 110 (som henviser til ISO-standard 14469, del I og II). Standarderne ISO 14469 del I og II er imidlertid trukket tilbage den 3. januar 2017 og erstattet af en ny ISO 14469:2017.

Efter AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, skal alle offentligt tilgængelige ladestandere også 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 AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, at medlemsstaterne skal sørge for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, forpligter medlemsstaterne til at sikre, at relevant, sammenhængende og klar information gøres tilgængelig for de motorkøretøjer, der regelmæssigt kan tankes med de enkelte brændstoffer, der bringes i omsætning, eller genoplades ved ladestandere. Informationen skal i medfør af direktivet gøres tilgængelig i motorkøretøjsmanualer, på tankstationer, ved ladestandere, i motorkøretøjer og hos motorkøretøjsforhandlere. Dette krav finder anvendelse på motorkøretøjer og motorkøretøjsmanualer, der bringes i omsætning efter 18. november 2016.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 2, fastsætter, at den information, der er omhandlet i direktivets artikel 7, stk. 1, baseres på mærkningsbestemmelserne vedrørende brændstoffets overensstemmelse i henhold til de europæiske standardiseringsorganisationers standarder om fastsættelse af tekniske specifikationer for brændstoffer. Såfremt disse standarder omfatter et grafisk udtryk, herunder et farvekodesystem, skal det grafiske udtryk være enkelt og letforståeligt og placeres på en klart synlig måde på de tilsvarende pumper og deres dyser på alle tankstationer fra den dato, hvor brændstofferne bringes i omsætning samt på eller i umiddelbar nærhed af alle brændstofbeholderes tankdæksel på de motorkøretøjer, der er anbefalet til og compatible med det pågældende brændstof, og i motorkøretøjsmanualer, når sådanne motorkøretøjer bringes i omsætning efter den 18. november 2016.

AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, fastsætter, at såfremt brændstofpriser angives på en tankstation, skal en sammenligning af de relevante enhedspriser, når det er relevant, og navnligt for naturgas og brint, angives til orientering. Angivelse af disse oplysninger må ikke vildlede eller forvirre brugeren. Det fremgår endvidere, at Kommissionen er tillagt beføjelse til ved gennemførelsesretsakter at vedtage en fælles metode til sammenligning af enhedspriserne på alternative brændstoffer for at øge forbrugerens bevidsthed og gøre brændstofpriserne gennemsigtige på konsekvent vis i hele Unionen. AFI-direktivets artikel 7, stk. 3, finder anvendelse, når der angives brændstofpriser på en tankstation. Efter artikel 7,

stk. 3, skal skiltning med brugerinformation finde sted, når det er relevant. Det er dermed op til den enkelte medlemsstat at fastlægge, hvilke konkrete tankstationer der bør omfattes af kravet om skiltning.

Det følger af AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, at når de data, der angiver den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere med alternative brændstoffer, som er omfattet af direktivet, foreligger, sikrer medlemsstaterne, at de er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle brugere. For så vidt angår ladestandere kan sådanne data, hvis de foreligger, omfatte oplysninger om tilgængelighed i realtid såvel som historiske opladningsoplysninger og opladningsoplysninger i realtid.

Kommissionen tillægges herudover i medfør af AFI-direktivets artikel 8 beføjelse til at vedtage delegerede retsakter, jf. herved også direktivet artikel 4, 5 og 6 om henholdsvis elektricitetsforsyning til transport, brintforsyning til vejtransport og naturgasforsyning til transport. AFI-direktivets artikel 7 om brugerinformation tillægger endvidere beføjelse til at vedtage delegerede retsakter vedrørende brugerinformation. Det må påregnes, at Kommissionen løbende i takt med den teknologiske udvikling på områderne vil vedtage en række delegerede retsakter, der både omfatter infrastruktur til personbiler og tung transport, som vil skulle gennemføres i national ret. Sådanne fremtidige retsakter udstedt i medfør af direktivet vil kunne gennemføres i dansk ret med hjemmel i loven, og ovenstående er derfor ikke udtryk for en udtømmende opregning af den planlagte udmøntning af lovforslagets § 11.

Det er hensigten, at udgangspunktet fortsat vil være, at regler udstedt i medfør af den foreslåede § 11, 1. pkt., ikke vil finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men alene vil fastlægge krav til senere opførte ladestandere og tankstationer, LNG-tankstationer eller faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer. Det gælder blandt andet for AFI-direktivets regler om tekniske specifikationer. Efter den foreslåede bestemmelse i § 11, 2. pkt., kan transportministeren dog bestemme, at regler fastsat efter § 11, 1. pkt., også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Bestemmelsen vil således f.eks. kunne anvendes til at bestemme, at visse regler om ad hoc-opladning, priser for opladning og brugerinformation også skal finde anvendelse for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Det vil hovedsageligt være relevant at fastsætte regler om, at regler også finder anvendelse for allerede opført infrastruktur for alternative drivmidler, når det følger af AFI-direktivets, at nationale regler også skal gælde for eksisterende infrastruktur.

Til § 12

AFI-lovens § 2, stk. 1, giver transportministeren bemyndigelse til at 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 og priser for opladning og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Det følger af bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v., at Færdselsstyrelsen på www.bilviden.dk stiller henvisninger til relevante data om geografisk placering af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark til rådighed for forbrugere. På nuværende tidspunkt indsamler Færdselsstyrelsen på frivillig basis data om geografisk placering af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark. Bestemmelsen er fastsat i medfør af AFI-lovens § 2, stk. 1, og gennemfører AFI-direktivets artikel 7, stk. 7.

Det følger af AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, at når de data, der angiver den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere med alternative brændstoffer, som er omfattet af direktivet, foreligger, sikrer medlemsstaterne, at de er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle brugere. For så vidt angår ladestandere kan sådanne data, hvis de foreligger, omfatte oplysninger om tilgængelighed i realtid såvel som historiske opladningsoplysninger og opladningsoplysninger i realtid.

Det følger endvidere af AFI-lovens § 2, stk. 1, sidste led, at transportministeren kan fastsætte regler om krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Bestemmelsen indebærer, at der kan fastsættes regler om, at en myndighed hvert kalenderkvartal kan indhente data om priser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt hvert kalenderår indhente data om solgte biler i Danmark til brug for udarbejdelse af prissammenligningsskilte til brug for implementering af dele af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, og artikel 7, stk. 3.

Bestemmelsen er anvendt til at fastsætte regler i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. Det følger bl.a. af denne bestemmelse, at ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladeoperatører for hvert kalenderkvartal er forpligtet til at videregive data om listepriser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler til Færdselsstyrelsen. Data skal videregives via hjemmesiden www.bilviden.dk. Videregivelsen skal være i et dataformat godkendt af Færdselsstyrelsen.

Med den foreslåede § 12, stk. 1, bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler, der forpligter ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler og operatører af ladestandere til at offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata (metadata) om den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark, herunder bl.a. data om priser og om geografisk placering, ladeeffekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning af listepris og brugerens samlede køb i display, samt driftsstatus.

Det er hensigten, at bestemmelsen hovedsageligt skal anvendes til at understøtte implementering af AFI-direktivets artikel 7, stk. 7. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er imidlertid bredere formuleret end bestemmelsen i AFI-direktivet. AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, vedrører således krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at data om den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle brugere. Efter AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, kan data om ladestandere dog også omfatte oplysninger om tilgængelighed i realtid såvel som historiske opladningsoplysninger og opladningsoplysninger i realtid. Den foreslåede bestemmelse kan endvidere anvendes til at understøtte gennemførelsen af AFI-direktivets øvrige brugerinformationsbestemmelser.

Bestemmelsen vil kunne anvendes til at forpligte ejere og operatører af offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler til at videregive eller offentliggøre brugerrelevante oplysninger om infrastrukturen. Med bestemmelsen vil der således kunne fastsættes regler om, at Færdselsstyrelsen, andre myndigheder under Transportministeriet eller myndigheder under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet efter aftale med transportministeren vil kunne indsamle og modtage brugerrelevante oplysninger om offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere med henblik på, at myndighederne kan stille opdaterede og korrekte oplysninger til rådighed for brugerne på et åbent og ikkediskriminerende grundlag. Det forudsættes, at henlæggelse af

opgaver til myndigheder under andre ressortområder sker efter forhandling med vedkommende minister.

Såfremt loven vedtages, vil bemyndigelsen konkret blive brugt til at understøtte Færdselsstyrelsens nuværende implementering af bestemmelsen i AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, således, at styrelsen kan sikre, at de oplysninger om bl.a. den geografiske placering af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler, driftsstatus for offentligt tilgængelige ladestandere og oplysninger om ladeeffekt på offentligt tilgængelige ladestandere, der stilles til rådighed for brugerne på et åbent og ikkediskriminerende grundlag, er opdaterede og korrekte oplysninger, der stammer direkte fra ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladeoperatører.

Bemyndigelsen kan f.eks. udnyttes til at fastsætte regler om, at Færdselsstyrelsen og Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering (SDFE) i samarbejde skal modtage, distribuere og udstille standardiserede data fra den offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark. I forlængelse heraf kan det fastsættes, at SDFE hvert kalenderkvartal skal modtage og distribuere statistisk data fra ejere og operatører af offentligt tilgængelig tank- og ladeinfrastruktur om bl.a. geografisk placering, antal ladeudtag/ladestandere, antal stiktyper, stiktyper, kontaktinformationer, strømtype (AC/DC), ladeeffekt (kW) og dynamisk data såsom driftsstatus (i drift/ude af drift), tilgængelighed (i brug/ikke i brug) og ad hoc-priser. Det vil ligeledes kunne fastsættes, at forbrugerrelevante data herefter vil blive udstillet af Færdselsstyrelsen, via styrelsens online platform www.bilviden.dk, mens samlede datasæt samtidig vil blive distribueret via SDFE's distributionsplatform, Dataforsyningen, med henblik på at understøtte en bred anvendelse af data for andre myndigheder og tredjeparter.

Det er hensigten, at data skal indsamles direkte fra ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og operatører af ladestandere. Det er endvidere hensigten, at det også muliggøres, at ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladeoperatører kan indberette statistisk data løbende eksempelvis i forbindelse med etablering af nye ladestandere, såfremt ejerne måtte have interesse i dette.

Bemyndigelsen vil herudover kunne anvendes til at fastsætte krav om, at statistisk og dynamisk data skal udveksles i et bestemt standardiseret og digitaliseret format, og at ministeren kan videreudvikle eller ændre standarden, såfremt dette bliver nødvendigt.

Der vil endvidere kunne fastsættes regler om, at operatører af ladestandere skal offentliggøre driftsstatus for ladestanderen på operatørens eller tredjeparts hjemmeside, f.eks. således at det hvert 60. minut skal offentliggøres, om en given ladestander fungerer eller er ude af drift. I forlængelse heraf vil det kunne fastsættes, at operatører af ladestandere skal oplyse Færdselsstyrelsen om, på hvilken hjemmeside operatøren offentliggør driftsstatus, med henblik på at Færdselsstyrelsen på styrelsens online platform www.bilviden.dk kan henvise til den relevante hjemmeside. Det vil også kunne fastsættes, at de relevante data skal indberettes til Færdselsstyrelsen, og at Færdselsstyrelsen offentliggør de relevante data på styrelsens online platform www.bilviden.dk.

Den foreslåede bemyndigelse kan endvidere anvendes til at fastsætte krav om videregivelse af data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler, med henblik på at en myndighed hvert kalenderkvartal kan indhente data om priser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler til brug for implementering af dele af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, og artikel 7, stk. 3. De relevante data om priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler vil kunne indhentes fra ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler samt operatører af ladestandere. Dette svarer til det, der i dag gælder efter AFI-lovens § 2, stk. 1, sidste led. Det er hensigten at udnytte

bemyndigelsen til at videreføre de regler om indsamling af data til brug for udarbejdelse af prissammenligningsskilte, der i dag gælder efter bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Indberettes data ikke hvert kalenderkvartal, påtænkes det, at den pågældende ejer eller operatør af den offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer eller alternative drivmidler, evt. efter udstedelse af påbud vil kunne straffes med bøde.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler, der forpligter danske bilimportører til at offentliggøre og videregive oplysninger om solgte køretøjer.

Den foreslåede bemyndigelse kan endvidere anvendes til at fastsætte krav om videregivelse af data om solgte køretøjer, med henblik på at en myndighed hvert kalenderår kan indhente data om solgte biler i Danmark til brug for implementering af dele af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, og artikel 7, stk. 3. De relevante data om solgte biler vil kunne indhentes fra danske bilimportører. Data om solgte biler i Danmark vil dog som udgangspunkt indkøbes for at minimere de økonomiske og administrative omkostninger forbundet med lovforslaget for danske bilimportører. Dette svarer til det, der i dag gælder efter AFI-lovens § 2, stk. 1, sidste led. Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til at videreføre de regler om indsamling af data til brug for udarbejdelse af prissammenligningsskilte, der i dag gælder efter bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Til § 13

Med den foreslåede bestemmelse bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren til efter forhandling med transportministeren at fastsætte regler om indsamling og sammenstilling af måledata og stamdata fra målepunkter tilkoblet offentligt tilgængelige ladestandere til brug for offentlige myndigheders planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur. Med den foreslåede bestemmelse bemyndiges klima-, energi- og forsyningsministeren endvidere til at fastsætte regler om offentliggørelse af den indsamlede data.

Det er Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt at kunne forpligte ejere og operatører af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur til at videregive data fra offentligt tilgængelige ladestandere om gennemsnitlige elforbrug samt anvendelsesgrad for, at myndigheder kan planlægge og udarbejde planer for kommende offentlige arealer, der kan stilles til rådighed for ladeoperatører ved annonceringer eller udbud, jf. §§ 3 og 4.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at netvirksomheder skal indhente oplysninger om aftenenumre tilknyttet offentligt tilgængelige ladestandere og videregive indsamlet måledata om bl.a. forbrugsdata fra målepunkter tilkoblet offentligt tilgængelige infrastruktur, herunder bl.a. gennemsnitlig elforbrugsdata og anvendelsesgrader over døgnet. Det forventes, at Energinet sammenstiller og udstiller data i aggregeret format i DataHub. Data om offentligt tilgængelige ladestanderes elforbrug og anvendelsesgrader vil bidrage til at sikre offentlige myndigheder som kommunerne et databaseret grundlag for planlægningen af kommende offentlige arealer, der kan udbydes til ladeinfrastruktur.

Klima-, energi- og forsyningsministeren vil kunne fastlægge nærmere regler for offentliggørelse af data for elforbrug fra ladeoperatørers målepunkter tilkoblet offentligt tilgængelige ladestandere. Det kan

eksempelvis være i aggregeret form i afgrænsede geografiske arealer under hensyntagen til konkurrencemæssige forhold for ladeoperatørerne. Data aggregeres tidsmæssigt over en afgrænset bagudrettet periode og geografisk for offentlig tilgængelige ladestandere i et afgrænset område med henblik på at mindske henførbareheden til enkelte opladningssessioner samt personhenførbareheden.

Til § 14

Alle love, administrative forskrifter, anordninger og bekendtgørelser skal i henhold til grundlovens § 22, 2. pkt., og § 2 i lov om udgivelsen af en Lovtidende, jf. lovbekendtgørelse nr. 1098 af 10. august 2016, kundgøres i Lovtidende.

I AFI-direktivets bilag II beskrives en række tekniske specifikationer, herunder standarder, for ladestandere, brinttankstationer til motorkøretøjer og naturgastankstationer. Ud over de nuværende kendte krav efter AFI-direktivets bilag II er EU-Kommissionen i medfør af en række af direktivets bestemmelser bemyndiget til at vedtage delegerede retsakter for at ajourføre og supplere henvisningerne til de standarder, der er omhandlet i bilag II til direktivet, såfremt disse standarder erstattes af nye udgaver vedtaget af de relevante standardiseringsorganisationer. Det er på nuværende tidspunkt ikke alle relevante standarder for infrastruktur til alternative drivmidler, der er fastsat i direktivet.

Indtil nu er standarderne i bilag II efter aftale med Dansk Standard blevet offentliggjort direkte i relevante nationale bekendtgørelser.

F.eks. er AFI-direktivets artikel 7, stk. 1, implementeret i bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer. Bekendtgørelsens § 2, stk. 1, fastsætter således, at motorkøretøjsforhandlere, der fremviser nye motorkøretøjer til salg, der kan anvende alternative brændstoffer, skal sikre tilgængelig brugerinformation om, hvilke alternative brændstoffer de pågældende motorkøretøjer kan anvende. Brugerinformationen skal placeres på et synligt sted, og informationen skal være i form af symboler, der er udformet i henhold til DS/EN 16942:2016. Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af bekendtgørelsens regler, jf. bekendtgørelsens § 3.

Det foreslås som noget nyt i § 14, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at administrative forskrifter udstedt i medfør af denne lov, som indeholder krav til virksomheder og produkter, og tekniske specifikationer, der henvises til i sådanne forskrifter, ikke indføres i Lovtidende.

Baggrunden for undtagelse fra kravet om indførelse i Lovtidende af visse forskrifter og tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifterne, er forskrifternes ophavsretlige beskyttelse og deres struktur og form. Forskrifterne er primært tekniske forskrifter, der indeholder mange detaljerede krav, tegninger og anvisninger. De pågældende tekniske forskrifter og tekniske specifikationer retter sig næsten udelukkende mod snævre kredse af professionelle, der anvender forskrifterne erhvervsmæssigt. De retter sig kun i meget begrænset omfang mod privatpersoner og andre uden for de anførte professionelle kredse.

Regler udstedt efter den foreslåede bemyndigelse vil også kunne omfatte ajourføring af eksisterende tekniske standarder, som allerede er indført i bekendtgørelser.

Det foreslås som noget nyt i § 14, stk. 2, at transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan opnås. Er der tale om anerkendte standarder, kan de købes ved Dansk Standard eller gennemses hos f.eks. Færdselsstyrelsen. Er der tale om FN-regulativer, kan de findes på hjemmesiden for FN's Økonomiske Kommission for Europa, www.unece.org.

Det foreslås som noget nyt i § 14, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om, at tekniske specifikationer, som ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, skal være gældende, selv om de ikke foreligger på dansk.

I henhold hertil bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om, at de tekniske specifikationer, der henvises til i forskrifter, og som ikke indføres i Lovtidende, efter en konkret vurdering, kan undtages fra den almindelig gældende forudsætning om, at forskrifter skal udfærdiges på dansk. Bestemmelsen vil særligt være relevant, hvor der henvises til anerkendte standarder eller FN-regulativer, der udelukkende foreligger på engelsk. Inden for visse brancher er der tale om engelsksprogede faggrupper, for hvem det er en forudsætning at anvende standarder og regulativer, som er udarbejdet på engelsk.

Til § 15

Transportministeren kan efter AFI-lovens § 2, stk. 3, bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af AFI-loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf. Ministeren er endvidere efter § 2, stk. 4, bemyndiget til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Det følger af § 9 i Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse, at transportministerens beføjelser i AFI-lovens § 2 udøves af Færdselsstyrelsen. Det følger endvidere af bekendtgørelsens § 11, at medmindre andet følger af bestemmelserne i §§ 12-18, kan Færdselsstyrelsens afgørelser påklages til transportministeren.

Det foreslås i lovforslagets § 15, stk. 1, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf.

Transportministeren kan således både delegere sin kompetence til at træffe afgørelser i medfør af denne lov og til at udstede forskrifter udstedt i medfør heraf.

Det forventes, at ministeren som hidtil vil delegere sine beføjelser til Færdselsstyrelsen i Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Det foreslås i lovforslagets § 15, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til denne lov eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Der vil herefter på bekendtgørelsesniveau kunne fastsættes regler om afskæring af klageadgang, hvorefter afgørelser truffet i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør af denne ikke kan

indbringes for anden administrativ myndighed. Transportministeren vil fastsætte eventuelle regler om afskæring af klageadgang i Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Den overvejende del af de afgørelser, som vil kunne træffes efter regler udstedt i medfør af AFI-loven, vil være af teknisk karakter og vil ofte forudsætte betydelig teknisk indsigt på området. Denne tekniske indsigt findes i Færdselsstyrelsen og ikke i Transportministeriets departement, og på denne baggrund lægges der op til at indføre hjemmel til at afskære klageadgangen.

Hvis bemyndigelsen udnyttes til ved bekendtgørelse at afskære den administrative klageadgang, vil dette ikke medføre en ændring af myndighedens forpligtelser efter officialprincippet. Færdselsstyrelsen er, uanset om den administrative klageadgang afskæres, forpligtet til at genoptage en sag, hvis parten efter afgørelsen fremkommer med nye relevante oplysninger til sagen og ønsker genoptagelse, eller hvis myndigheden ikke har oplyst sagen tilstrækkeligt inden afgørelsen.

Bestemmelserne begrænser ikke den almindelige domstolsprøvelse af forvaltningsafgørelser efter grundlovens § 63.

Til § 16

Transportministeren kan efter AFI-lovens § 2, stk. 2, fastsætte regler om tilsyn og kontrol med overholdelsen af forskrifter udstedt i medfør af loven. Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, at tilsyn og kontrol alene er nødvendigt, såfremt det konstateres, at de i medfør af loven udstedte regler i vidt omfang ikke måtte blive efterlevet, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 4.

Bestemmelsen er som følge heraf ikke udmøntet. Bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer implementerer visse af AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation og er fastsat i medfør af lov om energimærkning af energirelaterede produkter som senere afløst af færdselsloven. Det følger af denne bekendtgørelse, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af bekendtgørelsens regler.

Det foreslås i lovforslagets § 16, at transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af regler udstedt i medfør af loven.

Bemyndigelsesbestemmelsen vil kunne udmøntes for at sikre effektiv håndhævelse af reglerne. Den hidtil gældende forudsætning om, at det alene er nødvendigt at fastsætte regler om tilsyn og kontrol, såfremt det konstateres, at de i medfør af loven udstedte regler i vidt omfang ikke måtte blive efterlevet, vil ikke længere være gældende.

Det er forventningen, at det vil blive en styrelse under Transportministeriets ressort, der udfører tilsyn. Genstanden for tilsyn vil være de til enhver tid værende ejere eller operatører af den kontrollerede infrastruktur. Tilsynet kan indebære et reaktivt tilsyn, hvor der vil skulle foretages kontrol på baggrund af konkrete henvendelser om manglende efterlevelse af regler udstedt i medfør af loven. Det er Transportministeriets vurdering, at det reaktive tilsyn i form af kontrolbesøg i virksomheder især vil blive foretaget, når der er konstateret alvorlige overtrædelser af regler udstedt i medfør af loven. Tilsynet vil også kunne indebære et proaktivt tilsyn i form af stikprøvekontroller, hvor det undersøges, i hvilket omfang reglerne efterleves. Det antages, at muligheden for at foretage uanmeldte tilsyn i virksomheder vil have en præventiv effekt, og tilsynet med virksomhederne vil understøtte overholdelsen af administrative forskrifter udstedt i medfør af loven.

Ministeren vil således i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne fastsætte regler om, at tilsynsmyndigheden kan føre tilsyn. Dette vil blandt andet kunne indebære, at der på baggrund af konkret mistanke eller ved indberetning om manglende efterlevelse af regler udstedt i medfør af loven udføres tilsyn med opførte ladestandere. Det påtænkes også f.eks., at ministeren i forbindelse med regler om brugerinformation og videregivelse af data, der er udstedt i medfør af loven, vil fastsætte regler om tilsyn for at understøtte, at brugerinformations- og datakravene i AFI-direktivet efterleves. Det vil f.eks. kunne være relevant at fastsætte regler om tilsyn for at efterse, om regler om brugerinformation udstedt i medfør af lovforslagets § 11 er opfyldt, herunder regler om tilsyn med opsætning prissammenligningsskilte.

Til § 17

Transportministeren er efter AFI-lovens § 2, stk. 5, bemyndiget til at fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler, der er udstedt i medfør af loven.

Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, at bemyndigelsen ikke planlægges udmøntet, og at der alene vil blive fastsat regler om tilsynsførelse og kontrol, påbud og straf, såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførelse af EU-retsakter på området, herunder helt konkret AFI-direktivet, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 4.

Bestemmelsen er som følge heraf ikke udmøntet.

Det foreslås i § 17, at transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler udstedt i medfør af loven.

Den hidtil gældende forudsætning om, at der alene vil blive fastsat regler om tilsynsførelse og kontrol, påbud og straf, såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførelse af EU-retsakter på området, herunder helt konkret AFI-direktivet, vil ikke længere være gældende.

Transportministeren vil således kunne fastsætte regler om udstedelse af påbud om lovliggørelse, såfremt det konstateres, at en virksomhed udøver en lovstridig adfærd eller undlader at handle, hvor en handling er påkrævet, med henblik på at forebygge fortsat overtrædelse af regler udstedt i medfør af loven.

Der henvises til afsnit 3.7.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det er forventningen, at det vil blive en styrelse under Transportministeriets ressort, der udsteder påbud om lovliggørelse. Det vil være de til enhver tid værende ejere og operatører af den kontrollerede infrastruktur, der er ansvarlige for efterlevelse af påbud om lovliggørelse. De nærmere regler vil blive fastsat ved bekendtgørelse.

Til § 18

Efter AFI-lovens § 2, stk. 6, kan der i regler, der udstedes i medfør af loven, fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne. Der kan endvidere efter lovens § 2, stk. 7, pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, at bemyndigelsen ikke planlægges udmøntet, og at der vil alene blive fastsat regler om tilsynsførelse og kontrol, påbud og straf, såfremt der rejses berettiget

tvivl om Danmarks gennemførelse af EU-retsakter på området, herunder helt konkret AFI-direktivet, jf. Folketingstidende 2017-18, A, L 27 som fremsat, side 4.

Bestemmelsen er som følge heraf ikke udmøntet. Bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer implementerer visse af AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation og er fastsat i medfør af lov om energimærkning af energirelaterede produkter som senere afløst af færdselsloven. Denne bekendtgørelse indeholder straffebestemmelser og mulighed for at pålægge selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Det foreslås i § 18, stk. 1, at der i regler, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

Den hidtil gældende forudsætning om, at der alene vil blive fastsat regler om tilsynsførelse og kontrol, påbud og straf, såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførelse af EU-retsakter på området, herunder helt konkret AFI-direktivet, vil ikke længere være gældende.

Bemyndigelsesbestemmelsen vil bl.a. kunne udmøntes for at understøtte efterlevelse af kravene i AFI-direktivet, i internationale konventioner eller andre EU-regler. Det påtænkes f.eks., at overtrædelse af visse regler udstedt i medfør af den foreslåede §§ 10-12 vil kunne medføre straf af bøde. Eksempelvis påtænkes det, at manglende efterlevelse af regler udstedt i medfør af lovforslagets § 11 vedrørende klar og synlig oplysning om prisen for opladning ved offentligt tilgængelige ladestandere samt opsætning af prissammenligningsskilte vil kunne bødepålægges. Ligeledes forventes manglende efterlevelse af regler om, at offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, at kunne bødepålægges. Det påtænkes også, at manglende efterlevelse af tekniske krav og brugerinformationsregler, som udstedes i medfør af lovforslagets § 11, vil kunne bødepålægges.

Endvidere påtænkes det, at manglende efterlevelse af regler, som er udstedt i medfør af lovforslagets § 12 om videregivelse af bl.a. prisdata, data om geografisk placering af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere samt data om driftsstatus også vil kunne blive bødepålagt. Såfremt videregivelse af sådanne data ikke sker rettidigt, vil dette ligeledes kunne blive bødepålagt.

I det omfang lovforslagets § 17 anvendes til at fastsætte regler om påbud, påtænkes det endvidere at fastsætte regler om, at manglende overholdelse af påbud vil kunne medføre straf af bøde.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkningers afsnit 3.7.3.2.1.

De almindelige strafferetlige principper, herunder principper om strafværdighed og proportionalitet, vil skulle iagttages ved udmøntning af bemyndigelsen.

Det foreslås i § 18, stk. 2, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Det er Transportministeriets vurdering, at hovedparten af infrastrukturen til transmission af alternative drivmidler i Danmark er ejet af selskaber eller lignende, hvorfor det vil være nødvendigt at kunne pålægge disse strafansvar i henhold til de almindelige regler herom i straffelovens 5. kapitel.

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. april 2022.

Det foreslås i *stk. 2*, at lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler ophæves ved lovforslagets ikrafttræden.

Det foreslås i *stk. 3*, at hvis det offentlige har givet tilladelse eller tilsagn om tilskud til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere inden lovens ikrafttræden, eller etableringen af en offentligt tilgængelig ladestander er omfattet af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, finder §§ 7-9 alene anvendelse for sådanne ladestandere, såfremt ladestanderen etableres den 1. juli 2022 eller derefter.

Bestemmelsen indebærer, at regler om betalingsløsninger for offentligt tilgængelige ladestandere som udgangspunkt ikke vil finde anvendelse for ladestandere, der er etableret før lovens ikrafttræden.

Hvis staten har indgået en aftale om etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer inden lovforslagets ikrafttræden, finder lovforslagets regler om betalingsløsninger således ikke anvendelse for offentligt tilgængelige ladestandere, der etableres som følge heraf, såfremt ladestanderen er etableret inden 1. juli 2022, jf. dog *stk. 4*.

Ligeledes finder lovforslagets regler om betalingsløsninger ikke anvendelse, hvis staten eller en kommune har givet tilladelse til etablering af ladestanderen efter vejlovens § 80 inden lovforslagets ikrafttræden, såfremt ladestanderen er etableret inden 1. juli 2022, jf. dog *stk. 4*.

Tilsvarende gælder, hvis det offentlige har givet tilsagn om tilskud til etablering af ladestanderen inden lovens ikrafttrædelsestidspunkt, såfremt ladestanderen er etableret inden 1. juli 2022, jf. dog *stk. 4*.

Når det offentlige har indgået en aftale eller givet en tilladelse eller tilsagn om tilskud til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer inden lovforslagets ikrafttræden, er det afgørende for, om lovforslagets regler om betalingsløsning finder anvendelse, således om ladestanderen er etableret før eller efter den 1. juli 2022.

Det foreslås i *stk. 4*, at for offentligt tilgængelige ladestandere, der er omfattet af en tilladelse eller tilsagn om tilskud givet af det offentlige inden lovens ikrafttræden eller af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, og som er etableret inden 1. juli 2022, jf. *stk. 3*, får lovens bestemmelser om betalingsløsninger for ladestandere efter §§ 7-9 virkning fra det tidspunkt, hvor aftalen, tilladelsen eller tilsagnet udløber, dog senest den 1. januar 2026.

Med den foreslåede overgangsbestemmelse vil operatører af ladestandere, der har indgået aftale med staten om etablering og drift af offentligt tilgængelige ladestandere inden lovens ikrafttræden, og som etablerer ladestanderen inden den 1. juli 2022, således først skulle opfylde lovens bestemmelser om betalingsløsninger i forbindelse med en ny kontraktindgåelse. Hvis aftalen udløber efter den 31. december 2026, vil reglerne om betalingsløsninger dog skulle anvendes fra 1. januar 2026. Hvis aftalen udløber før 1. januar 2026, eller hvis der af anden grund er behov for at indgå en ny kontrakt inden 1. januar 2026, vil lovens regler finde anvendelse ved den nye kontraktindgåelse.

Tilsvarende hvis det offentlige har givet en tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere, herunder en tilladelse efter vejlovens § 80, eller et tilsagn om tilskud til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere inden lovens ikrafttræden, vil de ladestandere, der etableres som følge heraf

inden den 1. juli 2022, først blive omfattet af lovens bestemmelser om betalingsløsninger i forbindelse med en ny kontraktindgåelse, eller fra 1. januar 2026.

Overgangsbestemmelsen omhandler alene fremadrettede forhold som regler om betalingsløsninger og ikke krav, der ligger før lovens ikrafttræden, som f.eks. krav om, at aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestander skal indgås på markedsvilkår. Forhold, som ligger før lovens ikrafttræden, vil således ikke blive bedømt efter lovforslagets regler, og f.eks. en aftale indgået af staten om, at en operatør af ladestander opnår ret til at virke som operatør af en offentligt tilgængelig ladestander, som er indgået inden reglernes ikrafttræden, vil således ikke efter lovforslaget være ugyldig, selvom lovforslagets regler om markedsvilkår i § 3 ikke blev fulgt ved aftalens indgåelse. Regler om markedsvilkår m.v. vil dog skulle iagttages i forbindelse med evt. fornyet kontraktindgåelse, uanset om kontrakten fornys før eller efter 1. januar 2026.

Det foreslås i *stk. 5*, at for offentligt tilgængelige ladestander, der er omfattet af en tilladelse eller tilsagn om tilskud givet af det offentlige inden lovens ikrafttræden eller af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, og som er etableret inden 1. juli 2022, kan transportministeren med virkning fra 1. januar 2026 fastsætte regler om rimelige og ikkediskriminerende priser.

Det følger af forslaget til § 3, stk. 3, at ordregiveren ved indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestander skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver, er rimelige og ikkediskriminerende. Transportministeren foreslås i forlængelse heraf i § 3, stk. 5, bemyndiget til at fastsætte regler om standardvilkår for aftaler samt herunder standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser efter § 3, stk. 3. Det påtænkes således ved bekendtgørelse at fastsætte standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, som skal anvendes ved indgåelse af aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestander efter lovforslagets vedtagelse.

Med forslaget til § 19, stk. 5, vil transportministeren kunne fastsætte regler om rimelige og ikkediskriminerende priser for offentligt tilgængelige ladestander, der allerede er omfattet af en tilladelse, tilsagn om tilskud eller aftale ved lovforslagets ikrafttræden, svarende til de standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, som vil kunne fastsættes efter bemyndigelsen i § 3, stk. 5. Reglerne vil kunne gælde fra den 1. januar 2026.

Med bestemmelsen vil der således kunne fastsættes regler om de priser, som operatører af offentligt tilgængelige ladestander, der allerede ved lovens ikrafttræden har opnået ret til at levere opladningstjenester fra offentlige arealer, vil kunne tage fra brugerne af ladestanden. Reglerne vil blive udmøntet på en sådan måde, at de ikke vil udgøre ekspropriation. Det er dog hensigten, at transportministeren med bemyndigelsen kan fastsætte regler om, at der i særlige tilfælde kan gives dispensation fra kravet, og at dispensationsadgangen vil blive udnyttet, hvis en operatør af en offentligt tilgængelig ladestander kan påvise, at denne rammes så intensivt eller atypisk hårdt af reglerne, at der vil være tale om ekspropriation, jf. grundlovens § 73.

Det foreslås i *stk. 6*, at regler fastsat i medfør af lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af denne lov.

Det følger af AFI-lovens § 2, stk. 1, 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 og priser for opladning og om

brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter 1. pkt. også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

Bestemmelsen er udnyttet til at fastsætte visse af reglerne i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer (med senere ændringer), bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer, bekendtgørelse nr. 731 af 12. juni 2017 om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr og bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Efter AFI-lovens § 2, stk. 3, kan transportministeren bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af AFI-loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, ligesom transportministeren efter § 2, stk. 4, kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til AFI-loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

AFI-lovens § 2, stk. 3 og 4, er udnyttet til at fastsætte regler om delegation og klageadgang i bekendtgørelse nr. 1520 af 13. december 2019 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang.

Transportministerens bemyndigelser til at fastsætte regler om tilsyn, kontrol og påbud i AFI-lovens § 2, stk. 2 og 5, er ikke udnyttet. Der er endvidere ikke fastsat regler om straf af bøde for overtrædelse af forskrifter udstedt i medfør af loven i medfør af AFI-lovens § 2, stk. 6.

Til § 20

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, fordi lovforslaget vedrører sagsområder, der er overtaget af Færøerne og Grønland.