

Att.: Katrine Willer (kwil@fstyr.dk)

Til Færdselsstyrelsen
(fremsendt pr. mail)

København den 2. december 2024

Høringssvar: Udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler (j.nr. 2024-718152)

Mobility Denmark – tidligere De Danske Bilimportører – takker for muligheden for at afgive høringssvar til bekendtgørelsen.

Til den konkrete høring om databestemmelser om offentligt tilgængelige m.v. har vi følgende bemærkninger:

Det er uklart i udkastet, hvad der menes med "udstiller" i bekendtgørelsens §9 stk. 2. Afhængigt af hvordan det skal forstås, er det vores bekymring, at Færdselsstyrelsens udstilling af data, der er omfattet AFIRs artikel 20 stk. 2 kompromitterer ladeoperatørernes kommercielle forretning og konkurrencen på markedet.

Det er særligt kombinationen af ad hoc-priser og data for tilgængelighed, som er forretningskritisk – især hvis man kan få adgang til historiske data. Det ønsker vores medlemmer under ingen omstændigheder bliver tilgængeligt på en struktureret måde, der kan bruges uhensigtsmæssigt i markedet. Mobility Denmark insisterer derfor på, at der ikke udstilles data, som kan anses for forretningskritiske og kan kompromittere konkurrencen. Vi opfordrer i den forbindelse Færdselsstyrelsen til at tage kontakt til Konkurrencestyrelsen for at sikre, at det ikke sker.

Dernæst har vi en række spørgsmål og bemærkninger vedr. definitioner o.l.

- Jf. AFIRs artikel 20 stk. 2 litra a skal vi stille data til rådighed for antallet af parkeringspladser for personer med handicap. Vi vil gerne have specificeret, hvad der menes med en parkeringsplads. Er ladepladserne på en ladepark fx parkeringspladser?
- Vi skal også stille data til rådighed om åbningstider. Det vil vi også gerne have specificeret. Er der tale om det tidsrum, hvor standen er offentlig tilgængelig? Nogle af vores ladestanderer er bag hegn eller er semi-public og gøres derfor kun tilgængelig noget af tiden. Er det det, der menes?
- Jf. AFIRs artikel 20 stk. 2 litra c skal vi oplyse, om den leverede elektricitet er 100% vedvarende (ja/nej). Vi vil gerne have at vide, hvordan det skal forstås. Der er ingen, der kan garantere samtidighed, dvs. at den strøm, du står og lader nu og her, er 100 pct. VE, men vi kan afdække forbruget via oprindelsescertifikater, vel at mærke på bagkant. Er det det, der menes?

From: Sofie Kofoed Led <SOKL@kl.dk>
Sent: 25-11-2024 14:53:08 (UTC +01)
To: info@fstyr.dk <info@fstyr.dk>
Cc: Troels Garde Rasmussen <trr@kl.dk>; Lars Hedegaard Nielsen <LAHN@kl.dk>; kwil@fstyr.dk <kwil@fstyr.dk>
Subject: VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler - j.nr. 2024-718152
Attachments: Høringsbrev.pdf, Høringsliste.pdf, Udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler.pdf, Signature-2024111120131.txt, VS: Til KL - høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport. (Id nr.: 302002)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære FSTYR

Tak for muligheden for at svare på denne høring.

Vi vil overordnet [henvise til vores høringssvar fra januar 2024](#) til Transportministeriet (vedhæftet), men også supplere med svaret nedenfor.

Som vi løbende har drøftet med jer afslutter KL kommunernes ladestanderdataprojekt i december 2024.

Vi har pt. 95% af data for de offentligt tilgængeligt ladestandere i GeoFA - og vi arbejder på at få lukket hullet op imod de 100% i de kommende uger.

Herudover indeholder GeoFA også data om *kommunal* ladeinfrastruktur til biler - samt ladefaciliteter til micromobilitet (cykler, kørestole, løbehjul m.m.), da det er en selvstændig dagsorden for kommunerne at omstille til mere grøn og bæredygtig transport, især for pendlere - og i naturen mhp. at understøtte bosætning, friluftsliv og turisme.

Kommunernes strategiske rolle ift. ladeinfrastruktur er relateret til den fysiske planlægning, kommunernes egne klimaplaner samt udbud/kontraktstyring af aftaler med operatører.

Kommunernes behov er derfor i høj grad dækket af den løsning, de selv har finansieret og faciliteret datasamarbejde for – altså GeoFA-løsningen under GeoDanmark.

De autoritative data kan derfor hentes i GeoFA i dag og fremover, når løsningen er i drift og vil udvikle sig sammen med markedet.

Der hvor vi ser, at jeres projekt kan skabe værdi er i udstilling af data på tværs af EU via NAP'en/Dataudveksleren, så fx transportvirksomheder/tunge køretøjer kan planlægge ruter efter disse oplysninger, statiske som dynamiske.

Det kan forhåbentlig være til gavn for store, internationale logistikvirksomheder.

Herudover kan I skabe og formidle mere viden om aggregeret forbrug på de enkelte ladefaciliteter, som er et relativt uopdyrket område for andre end elselskaberne.

Her kan I med fordel opsøge elselskaberne og Energinet for samarbejde og vilkår for databehandling.

Med venlig hilsen
Sofie Kofoed Led

Konsulent
Klima & Tværkommunalt Samarbejde



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3726
E SOKL@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 11. november 2024 13:00

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler - j.nr. 2024-718152

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler.

Høringsfristen er den 2. december 2024.

Venlig hilsen

Katrine Willer
Specialkonsulent
Jura



Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

tel.: + 45 7221 8899
www.fstyr.dk

From: Sofie Kofoed Led <SOKL@kl.dk>
Sent: 15-01-2024 11:03:17 (UTC +01)
To: Jo Skot-Hansen <JHA@trm.dk>
Cc: trm@trm.dk <trm@trm.dk>; sus@trm.dk <sus@trm.dk>; Lars Hedegaard Nielsen <LAHN@kl.dk>; Troels Garde Rasmussen <trr@kl.dk>
Subject: VS: Til KL - høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport. (Id nr.: 302002)
Attachments: Til KL - Høring af KL.docx.pdf, Udkast til forslag til lov om ændring af AFI-loven.docx.pdf, KL's høringssvar ang. Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport - 15012024.pdf

Kære Jo

Mange tak for muligheden for at afgive høringssvar efter fristen.

Vedhæftet er KL's høringssvar til lovudkastet.

Med venlig hilsen

Sofie Kofoed Led

Konsulent

Klima og Tværkommunalt Samarbejde



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3726
E SOKL@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk

Fra: Jo Skot-Hansen <JHA@trm.dk>

Sendt: 11. januar 2024 17:43

Til: Sofie Kofoed Led <SOKL@kl.dk>

Cc: Susanne Thuesen Simonsen <sus@trm.dk>

Emne: Til KL - høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport. (Id nr.: 302002)

Du får ikke ofte mails fra jha@trm.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Ekstern mail

Kære Sofie.

Til din orientering videresender jeg tidligere fremsendt høringsmail til KL om ændring af AFI-loven.

Med venlig hilsen

Jo

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

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

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

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

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

KL vil desuden gøre opmærksom på, at KL gerne indgår i dialog med Transportministeriet om at skaffe data til afrapportering om udviklingen af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur i Danmark til EU-kommissionen.

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

Opmærksomhedspunkterne dækker både specifikke og generelle bemærkninger.

Dato: 15. januar 2024

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

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

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

Dato: 15. januar 2024

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

Specifikke bemærkninger

Databehov til myndighedsbrug

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

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

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

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

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

Datalevering fra ladeoperatører

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

AFI-forordningen/loven introducerer adskillige begreber, som skal oversættes til specifikationer for det danske marked. Her skal et stigende antal ladeoperatører og andre aktører harmonisere datadefinitioner, dataformat og leverancehyppighed for diverse ladepunkter og tankstandere. På baggrund af erfaring med standardiseringsarbejdet og softwareudvikling på ladestanderdataområdet, er det KL's umiddelbare vurdering, at ladeoperatørernes omkostninger til udvikling af de nødvendige API'er vil overstige bagatelgrænsen på 4 mio. kr., da der allerede findes et tocifret antal operatører på markedet. KL er derfor enige med EU-Kommissionen i, at tilpasnings- og administrationsomkostninger bør overvåges nøje og løbende i Transportministeriets projekt for IT-løsning, fx i samarbejde med operatørernes interesseorganisationer, der kan give værdifulde bidrag ift. softwareudvikling i samspil med de kommercielle aktører, der allerede er etablerede på ladestanderdataområdet.

Dynamiske data fra ladeinfrastruktur og implementeringshorisont

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

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

Datalevering – private aktørers erfaringer og infrastruktur

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

Generelle bemærkninger

Kommunernes fællesoffentlige ladeinfrastrukturdata

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

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

Dato: 15. januar 2024

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

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

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4

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

Dato: 15. januar 2024

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

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

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

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

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

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

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

Økonomiske konsekvenser for kommunerne

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

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen
Specialkonsulent

Sofie Kofoed Led
Konsulent

Klima og Tværkommunalt Samarbejde, KL

From: Johanne Berner Hansen <jbh@dbbr.dk>
Sent: 13-11-2024 08:58:55 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: Katrine Willer <kwil@fstyr.dk>
Subject: 2024-718152

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Vicedirektør, advokat (L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup
Tel +45 4399 6633
www.dbbr.dk

*Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 53 38 44 12
For vores privatlivspolitik se [her](#).*

From: Transporterhvervets Uddannelser <tur@tur.dk>
Sent: 13-11-2024 10:58:23 (UTC +01)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler - j.nr. 2024-718152

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Heidi Christiane Christensen

Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf.: 35878700
Tlf. direkte: 81454517
E-mail: hec@tur.dk



Personoplysninger - Sådan behandler vi dine oplysninger

[Her](#) kan du læse om, hvordan vi behandler personoplysninger, hvilke oplysninger vi må bruge, og hvad dine rettigheder er.

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 11. november 2024 13:00

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler - j.nr. 2024-718152

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler.

Høringsfristen er den 2. december 2024.

Venlig hilsen

Katrine Willer
Specialkonsulent
Jura

Færdselsstyrelsen
Via e-mail: info@fstyr.dk
(cc: kwil@fstyr.dk)

J.nr.: 2024 - 718152

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær: SJA
Sagsnr: 2024 – 910
Doknr: Høringssvar 2024-718152
14-11-2024

Høringssvar: Udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler

Færdselsstyrelsen (herefter FSTYR) har fremsendt høringsudkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler, og Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Bemærkninger

1. Vores væsentligste bekymring i forhold til bekendtgørelsen vedrører §9, stk. 2, hvor det anføres, at "Færdselsstyrelsen udstiller data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2".

Det bør specificeres, hvad der menes med ordet "udstiller", og det bør sikres, at data, der kan kompromittere ladeoperatørernes konkurrencesituation ikke offentliggøres. Det gælder særligt AFIR artikel 20, stk. 2, litra c, ii) og iii).

Sammenhængen mellem "ii) i brug/ikke i brug" og "iii) ad-hoc pris" er forretningskritisk, idet dette afslører forbrugernes prisfølsomhed i et bestemt område. Disse oplysninger bør ikke kunne høstes af konkurrenter gennem de udstillede data. Derfor bør der ikke være adgang til historiske data og dataskrab skal forhindres.

Ifølge AFIRs artikel 20 stk. 2 litra a skal ladeoperatørerne stille data til rådighed for antallet af parkeringspladser for personer med handicap. Det bør specificeres, hvad der menes med en parkeringsplads. Er ladepladserne i en ladepark fx parkeringspladser?

Ifølge AFIRs artikel 20 stk. 2 litra c skal ladeoperatørerne oplyse, om den leverede elektricitet er 100% vedvarende (ja/nej). Ladeoperatørerne bør vejledes om reglerne for mærkning af grøn strøm jf. EU's VE direktiv og Forbrugerombudsmandens vejledning ift. mærkning af

grøn strøm. Desuden henvises til det kommende Green Claims Directive.

Ifølge AFIRs artikel 20 skal ladeoperatørerne stille data til rådighed om åbningstider. Det bør specificeres om der er tale om det tidsrum, hvor standen er offentlig tilgængelig?

2. I §2 anføres "Bekendtgørelsen supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU", men reelt er bekendtgørelsen vel ikke et supplement til forordningen i betydningen at den bygger oven på og tilføjer noget til forordningen. Det forekommer umiddelbart mere retvisende at bekendtgørelsen udmønter forordningen.

Dansk e-Mobilitet anbefaler, at den danske implementering af forordningen udelukkende indeholder de krav som følger direkte af forordningen, sådan at danske regler ikke adskiller sig fra de øvrige EU-landes. På den måde sikres det, at de ladeoperatører som opererer i flere europæiske lande umiddelbart kan anvende deres it-systemer i Danmark og indberette samme oplysninger i alle de lande de opererer i. Det vil tilsvarende betyde, at europæiske apps mv. som skal anvende de oplysninger som stilles offentligt til rådighed kan tilgå de samme oplysninger i alle EU-lande.

3. Det kan overvejes, om der under afsnittet "Anvendelsesområde" under §2 bør tilføjes, at bekendtgørelsen anvender samme definitioner, som fremgår af forordningen.
4. Det bør overvejes at bruge forkortelsen API i stedet for det fulde udtryk "applikationsprogrammeringsgrænseflade". API er en standardforkortelse, der anvendes bredt i både tekniske og offentlige sammenhænge, og det vil gøre teksten mere læsbar og lettere at forstå. I overskriften mellem §5 og §6 kunne således anføres "Applikationsprogrammeringsgrænseflade (API)", hvorefter forkortelsen API bruges alene i resten af teksten (forkortelsen API anvendes tillige i dette høringssvar).
5. Dansk e-Mobilitet opfordrer til, at den anvendte API tager udgangspunkt i kendte og standardiserede løsninger, så ladeoperatørerne ikke skal tilpasse deres dataløsninger til helt nye og anderledes standarder.
6. I §12, stk. 3 anføres, at "§ 4, stk. 1 og 2, finder ikke anvendelse på udbydere af mobilitetstjenester og operatører af offentlig tilgængelige ladepunkter, som ved bekendtgørelsens ikrafttræden er registreret i det

eksisterende register for udbydere af mobilitetstjenester og operatører". Det bør både overvejes, at anføre hvilket register der er tale om, og om listen over disse bør offentliggøres enten som et bilag til bekendtgørelsen eller på Færdselsstyrelsen hjemmeside.

Ved yderligere spørgsmål eller behov for uddybning til ovenstående, er ENS velkomne til at kontakte undertegnet.

De bedste hilsner

John Dyrby Paulsen

Direktør i Dansk e-Mobilitet
m: +45 35 30 04 84

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Journalnummer: 2024-718152

Den 2. december 2024

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler

Dansk Erhverv takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler.

Generelle bemærkninger

Generelt er der brug for en detaljeret beskrivelse af, hvilke data og oplysninger der specifikt skal indberettes i Færdselsstyrelsens digitale selvbetjeningsløsning. Yderligere er der behov for en realisme i de deadlines, der stilles, herunder om det er realistisk, at selvbetjeningsløsningen er i drift i det nye år, og om operatører kan nå at sende oplysninger om deres applikationsprogrammeringsgrænseflade senest den 14. april 2025.

Specifikke bemærkninger

Det er uklart, hvad der menes med "udstiller" i § 9, stk. 2 i bekendtgørelsen, og der er behov for, at begrebet specificeres. I den forbindelse fremhæver Dansk Erhverv, at det ikke skal pålægges operatørerne at udstille data, som kan anses for at være forretningskritisk, og som kan kompromittere konkurrencen på lademarkedet. Især kombination af data for tilgængelighed og ad-hoc priserne vil være af kritisk karakter, og særligt hvis der også bliver en struktureret adgang til historiske data.

Jf. Artikel 20, stk. 2, litra a i AFIR¹ skal operatører stille data til rådighed for antallet af parkeringspladser for personer med handicap. Det bør blive specificeret, hvad der menes med en parkeringsplads, og hvorvidt ladepladser i en ladepark f.eks. forstås som parkeringspladser. Yderligere skal der stilles data til rådighed om åbningstider. Dansk Erhverv bemærker, at kravet om data om åbningstider også bør blive specificeret. Herunder hvorvidt der er tale om det tidsrum, som standen er offentligt tilgængelig i.

Jf. Artikel 20, stk. 2, litra c i AFIR skal operatøren desuden oplyse, hvorvidt den leverede strøm er 100 pct. vedvarende ved enten at svare "ja" eller "nej". Det bør blive uddybet, hvad der forstås ved 100 pct. grøn strøm, herunder om forbruget kan afdækkes via oprindelsescertifikater, da det ikke kan garanteres, at den strøm der forbruges på ét bestemt tidspunkt fra elnettet består af 100 pct. vedvarende energi.

¹ EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, står Dansk Erhverv til rådighed for uddybning.

Med venlig hilsen,

Nanna Skovgaard Mortensen
Politisk konsulent

Fra: [Anette Lykke Rasmussen](#) på vegne af [Anette Lykke Rasmussen <alr@drivkraftdanmark.dk>](#)
Til: [Gent Grinvalds](#); [info@fstyr.dk](#)
Cc: [Pol/tek](#)
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler - j.nr. 2024-718152
Dato: 3. december 2024 14:25:03
Vedhæftede filer: [image002.png](#)
[image003.png](#)

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

For info: Jeg har lagt høringssvar på hjemmeside her:

<https://www.drivkraftdanmark.dk/aktuelt/bekendtgorelse-om-databestemmelser-om-offentligt-tilgaengelig-infrastruktur-alternative-drivmidler/>

Anette Lykke Rasmussen
Kommunikationschef
T: +45 53571747
www.drivkraftdanmark.dk
www.vioplader.dk



Fra: Gent Grinvalds <gg@drivkraftdanmark.dk>
Sendt: 2. december 2024 16:09

Til: info@fstyr.dk

Cc: Pol/tek <Poltek@drivkraftdanmark.dk>

Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler - j.nr. 2024-718152

Kære Færdselsstyrelsen

Tak for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkastet til bekendtgørelsen om databestemmelser for offentligt tilgængelig infrastruktur til alternative drivmidler.

Drivkraft Danmark anerkender behovet for klare rammer, der sikrer transparens og standardisering. Samtidig anerkender vi, at AFIR er meget klar ift. de data, som skal indsamles og stilles til rådighed:

- Driftsstatus (i drift/ude af drift).
- Tilgængelighed (i brug/ikke i brug).
- Ad hoc-pris.
- Information om, hvorvidt den leverede elektricitet er 100 % vedvarende (ja/nej).

Det bemærkes, at man med implementeringen af AFIR laver et paradigmeskifte ift. den tilgang, der i årtier har været på brændstofmarkedet, hvor det for eksempel ikke tilladt at dele live-prisdata af konkurrencemæssige hensyn.

Af bekendtgørelsens §9 fremgår det, at Klimadatastyrelsen indsamler, opbevarer, distribuerer og videregiver data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, st. 2. Det uddybes imidlertid ikke, hvordan data vil blive anvendt, og hvem der vil få adgang til behandlede data. Det mener Drivkraft Danmark er meget problematisk fordi det kan skabe usikkerhed ift. konkurrencen på lademarkedet.

Ifølge Konkurrencerådet er konkurrencen på lademarkedet allerede svag. Det er derfor helt afgørende at implementering af AFIR styrker og ikke svækker konkurrencen. Her vil det være meget problematisk, at staten stiller forretningskritiske oplysninger til rådighed for konkurrenter i markedet.

Når det gælder lademarkedet kan kommuner, stat og regioner både ses som offentlige myndigheder og som konkurrenter til de private ladeoperatører. Offentlige myndigheder tjener nemlig ofte penge på at udbyde ladepladser til private aktører mod betaling. De ladepladser er i direkte konkurrence med private aktørers ladepladser på private arealer. Det vil i den forbindelse være stærkt konkurrenceforvridende, at kommunerne og byderne på opgaverne får adgang til bearbejdede data – fx om lokale belægningsgrader, selvom der kan argumenteres for at kommunerne også er planlægningsmyndighed.

På baggrund af de informationsmøder, der har været i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen, er vi ikke blevet betrygget i, at der hos myndighederne er et tilstrækkeligt stort fokus på konkurrenceaspektet ift. implementeringen af datakravene i AFIR. Drivkraft Danmark skal derfor opfordre til, at det præciseres, hvordan data håndteres og anvendes. Vi skal i den forbindelse også opfordre til, at konkurrencemyndighederne inddrages i videst muligt omfang for at sikre at implementeringen af AFIR understøtter et velfungerende lademarked med fair

konkurrence.

Drivkraft Danmark efterspørger desuden en præcisering processerne, herunder:

- Hvordan og hvor data skal indsendes.
- Hvornår data skal leveres og opdateres.
- Hvordan myndighederne vil følge op på kravene og håndtere fejl eller manglende indrapportering.

Ved spørgsmål eller behov for yderligere uddybning står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen
Gent Grinvalds
Chefkonsulent for e-mobilitet
T: +45 3345 6513
M: +45 4880 7404
www.drivkraftdanmark.dk
<https://vioplader.dk/>



[Twitter](#) [LinkedIn](#)

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>

Sendt: 11. november 2024 13:00

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler - j.nr. 2024-718152

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra info@fstyr.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler.

Høringsfristen er den 2. december 2024.

Venlig hilsen

Katrine Willer
Specialkonsulent
Jura



Færdselsstyrelsen
Danish Road Traffic Authority
Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe

tel.: + 45 7221 8899

www.fstyr.dk