



Høringsnotat

Høringsnotat vedr. udkast til ny bekendtgørelse om adgang til batteristyringsdata.

Udkast til ny bekendtgørelse om adgang til batteristyringsdata blev sendt i ekstern høring i perioden 4. april til 30. april 2025.

Der er modtaget i alt tre høringssvar til bekendtgørelsen.

Følgende høringsparter har fremsendt bemærkninger til bekendtgørelsen:

- Mobility Denmark (herefter 'Mobility')
- Green Power Denmark (herefter 'GPD')
- Energifællesskaber Danmark

I det følgende vil de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af ministeriets bemærkninger. Bemærkningerne er markeret med kursiv. For detaljerede oplysninger om svarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

Mobility Denmark

Mobility bemærker, at VE III-direktivets artikel 20 a, stk. 3 er meget problematisk i det omfang, det rummer tekniske krav til elbiler. Sådanne tekniske krav kan helt principielt ikke stilles i direktivform uden om de totalharmoniserede typegodkendelsesregler i form af forordning (EU) 2018/858 og derefter gennemføres i national lovgivning med risiko for forskellig implementering på tværs af EU.

Før høringen henledte Mobility derfor Energistyrelsens opmærksomhed på, at svenske myndigheder ikke finder grundlag for at gennemføre direktivet i svensk lovgivning, set i lyset af typegodkendelsesforordningen. Mobility opfordrer derfor til at genoverveje behovet for at gennemføre artikel 20 a, stk. 3.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet noterer Mobilitys bemærkninger og takker for de indledende drøftelser vedrørende bestemmelserne, for så vidt angår dataunderstøttelsen af batterier til elkøretøjer. Ministeriet har også læst og noteret sig den svenske Energimyndighetens konklusioner ift. behovet for at implementere reglerne i svensk lovgivning. Ministeriet vurderer, at bekendtgørelsen er egnet til at implementere reglerne i VE III-direktivets artikel 20 a, stk. 3. Der henvises i denne forbindelse til, at direktivbestemmelsen selv fastsætter, at kravene skal gælde "udover" kravene til typegodkendelse, som er totalharmoniseret, hvilket ministeriet tolker sådan, at de

Kontor/afdeling
EI

Dato
13-05-2025

J nr.
2024-7607
/mdsdr

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

T: +45 3392 6700
E: ens@ens.dk

www.ens.dk



nationale regler ikke må være i strid med reglerne efter typegodkendelsesforordningen, eller bevirke, at kravene efter forordningen ikke kan opfyldes. Ministeriet bemærker, at der i bekendtgørelsens § 1, stk. 2 og i undtagelsesbestemmelsen i § 6, stk. 1, nr. 1, er taget højde herfor, og en manglende opfyldelse af reglerne påvirker derfor ikke, hvorvidt køretøjet kan godkendes til omsætning her i landet.

Ministeriet er pålagt at føre et tilsyn med reglerne og vil fremadrettet følge med i effekten af reglerne, og hvorvidt der eventuelt er behov for tilpasninger.

Mobility bemærker, at den i bekendtgørelsen fastsatte målgruppe for producenter og importører ser korrekt ud. Det er Mobility forståelse, at bekendtgørelsen ikke fastsætter pligter eller krav for bilforhandlere, leasingselskaber eller biludlejningsfirmaer. Mobility forstår endvidere, at bekendtgørelsen ikke medfører pligter eller krav for Mobility Danmarks medlemmer, uanset deres rolle som "importører" af nye biler til det danske marked og deres rolle som bilproducenternes danske repræsentanter.

Mobility forstår, at det kun er i tilfælde, hvor en dansk importørvirksomhed fungerer som første/direkte importør af elbiler til EU fra et tredjeland uden for EU, at denne skal sikre, at ovennævnte data er direkte tilgængelige for ejere og brugere.

Afgrænsningen lyder:

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse for husholdnings- og industribatterier, der bringes i omsætning i Danmark fra og med den 21. maj 2025.

Mobility finder denne afgrænsning korrekt ift. målgruppen af producenter og importører, hvor den sidste omfatter virksomheder, der indfører et produkt til Danmark og dermed til EU's indre marked direkte fra et tredjeland.

Denne afgrænsning understøttes af definitionerne i udkastets § 2 (3):

"§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

3) Bringe i omsætning: Et produkt bringes i omsætning, når det gøres tilgængeligt på markedet i Danmark for første gang ved overdragelse eller rådighedsstillelse til tredjemand mod eller uden vederlag."

Mobility anerkender, at der henvises til tilgængeliggørelse i Danmark. Det betyder imidlertid ikke, at en bilfabrikants danske repræsentant bringer biler i omsætning i Danmark. I tilfælde hvor produktionen foregår inden for EU, bringes biler i omsætning, så snart den forlader fabrikken og overdrages til en tredjeparts som f.eks. den danske repræsentant ("importør").



Den danske importør bringer alene biler i omsætning, hvis de importeres direkte hertil fra lande uden for EU. § 2 (3) bør derfor mere præcist formuleres således (vores understregning):

3) Bringe i omsætning: Et produkt bringes i omsætning, når det gøres tilgængeligt på EU's indre marked for første gang ved overdragelse eller rådighedsstillelse til tredjemand mod eller uden vederlag. Det er alene producenter og/eller importører, der indfører et produkt til EU direkte fra et tredjeland, der bringer dette i omsætning".

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet kan bekræfte, at det ikke er tilsigtet, at bekendtgørelsen skal fastsætte forpligtelser for leasingselskaber, biludlejningsfirmaer eller bilforhandlere, der ikke har importeret eller produceret en elbil og bragt den i omsætning for første gang i Danmark.

Ministeriet kan i øvrigt bekræfte, at afgrænsningen af bekendtgørelsen og begrebet "bringe i omsætning" ikke er tilstrækkeligt, da det er rigtigt, at den bør gælde produkter, der bringes i omsætning i EU for første gang. Ministeriet bemærker, at dette i øvrigt understøttes af en bemærkning i Europa-Kommissionens vejledning om artikel 20 a¹, hvoraf det fremgår, at forpligtelserne knytter sig til produkternes indførsel på EU-markedet.

Implikationerne af dette vil være, at forpligtelserne for producenter og importører vil gælde både for overdragelse eller rådighedsstillelse til tredjemand, der befinder sig i Danmark, og tredjemand, der befinder sig i et andet EU land.

Dette vil understøtte, at importører i andre EU-lande vil kunne regne med, at de dansk producerede eller importerede stationære batterier og eventuelle elbiler, vil være i harmoni med EU-direktivet.

Samtidig vil det tydeliggøre, at stationære batterier og elbiler, der eksporteres til Danmark, enten via produktion i et andet EU-land eller import fra et tredjeland til dette EU-land, anses for at være i normharmonien med de danske regler. Producenten eller importøren af produktet i dette EU-land, er den, der skal påtage sig forpligtelserne, da disse må anses for at bringe produktet i omsætning på EU-markedet, både når de sælges i hjemlandet, eller eksporteres til f.eks. Danmark. Derved er det alene produktion i Danmark, eller import fra tredjelande til Danmark, som det første EU-land, der udløser forpligtelserne efter bekendtgørelsen.

Bemærkningerne fører således til ændringer af udkastet.

¹ [Link til vejledningen](#), side 18.



Mobility bemærker, at afgrænsningen i forhold til den tekniske regulering af bilerne i form af EU-typegodkendelsesforordningen iht. § 1, stk. 2. ser korrekt ud. Typegodkendelsesreglernes forrang er i denne sammenhæng sikret, da bekendtgørelsen ikke medfører, at der stilles betingelser for bilernes registrering og ibrugtagning i Danmark, ud over et gyldigt typeattest/CoC (Certificate of Conformity).

Mobility understreger dog, at EU-typegodkendelsen netop giver bilproducenten adgang til at bringe bilen i omsætning i EU – ikke kun i Danmark. Bestemmelsen bør derfor referere til omsætning i "EU", og ikke kun Danmark.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet kvitterer for bemærkningen. Ministeriet er enig i, at "Danmark" ikke bør fremgå af § 1, stk. 2, og at der i stedet bør stå "EU". Der henvises til ministeriets bemærkninger angående afgrænsningen af bekendtgørelsen ovenfor.

Bemærkningerne fører således til ændringer af udkastet.

Mobility bemærker, at reglerne ikke fastsætter krav til den eksakte grænseflade, hvorved data gøres tilgængelig til elbil-ejeren/brugen. Der er dog krav om at ejeren/brugeren efter eget valg kan gøre disse data tilgængelige for tredjeparter som f.eks. ladeoperatører m.v. Mobility forstår dette sådan, at der heller ikke er krav til grænsefladen hvorved ejeren/brugeren videregiver data til tredjeparter, så længe det kan sikres via internetforbindelse.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet bemærker, at det følger af bekendtgørelsens § 3, stk. 2, at grænsefladen der understøtter videregivelse skal ske via standardiseret digital kommunikation, der sikrer interoperabilitet, så data kan anvendes på en ikkediskriminerende måde af både ejere, brugere og tredjeparter. Det fremgår endvidere af stk. 5., at udstilling af data skal ske så vidt muligt i realtid. Ministeriet bemærker hertil, at stk. 5 både henviser til udstillingen af data for ejere og brugere, og for tredjeparter, der via ejeren og brugerens tilladelse får videregivet adgang til data.

Bekendtgørelsens § 4 skal endvidere sikre, at videregivelse ikke blot sker på en interoperabel måde, men også tager højde for de nødvendige tilsagn fra ejere og brugere, og for opfyldelse af databeskyttelseslovgivningen.

Ministeriet henviser også til, at de datasystemer, der skal kunne understøtte både tilgængelighed og videregivelse af data, skal leve op til gældende beredskabslovgivning, hvor det er relevant.



Ministeriet kan dog bekræfte, at der ikke er krav til den konkrete grænseflade efter bekendtgørelsen. Ministeriet henviser til Europa-Kommissionens vejledning om artikel 20 a², hvor følgende fremgår:

"Kommunikation med ejerne eller tredjeparter kan muliggøres via standardiseret kommunikation, meddelelsesstandarder og API'er (f.eks. ved hjælp af webtjenester) og kan bygge på underliggende eksisterende domænespecifikke dataudvekslinger."

Bemærkningerne fører ikke til ændringer af udkastet.

Mobility bemærker, at det af høringsbrevet må forstås, at producenter og importører har ret til at indgå datasamarbejder med f.eks. internetudbydere med henblik på at sikre, at ejere/brugere af elbiler på eget initiativ og efter eget valg kan videregive bilens batteristyringsdata til tredjeparter, som f.eks. en ladeoperatør. Dette kan dog muligvis stride imod bestemmelser i Direktiv (EU) 2018/1972 ("Teledirektivet") og den danske gennemførelse heraf, jf. § 7 i bekendtgørelse nr. 566 af 24. maj 2023 om slutbrugerrettigheder på teleområdet (slutbrugerbekendtgørelsen). Reglerne indebærer, at det kan være ejeren/brugeren, der frit kan vælge internetudbyder – ikke producenten/importøren.

Spørgsmålet herom er dog ikke fuldt afklaret, og Mobility har opfordret til, at reglerne afklares nærmere.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet noterer Mobilitys bemærkninger til eventuelle datasamarbejder med internetudbydere eller andre virksomheder. Ministeriet finder ikke, at muligheden for producenter eller importører til at indgå datasamarbejder om opfyldelsen af bekendtgørelsen er i strid med § 7 i bekendtgørelse nr. 566 af 24. maj 2023 om slutbrugerrettigheder på teleområdet (slutbrugerbekendtgørelsen). Ministeriet henviser til, at nærværende bekendtgørelse alene fastsætter en forpligtelse til at sikre tilgængeligheden og muligheden for videregivelse. Dette kan netop sikres på flere måder, som beskrevet i høringsbrevet. Såfremt der indgås datasamarbejder med henblik på opfyldelsen af den forpligtelse, skal producenten eller importøren naturligvis opfylde øvrig gældende data- eller telelovgivning, herunder slutbrugerbekendtgørelsen, i relevant omfang.

Bemærkningerne fører således ikke til ændringer af udkastet.

Mobility finder, at § 3, stk. 6 overdrager ansvaret for, at bestemmelserne i § 3, stk. 1-5 overholdes til de evt. andre virksomheder, som producenten eller importøren indgår aftale med. Det forekommer urealistisk, for så vidt angår den direkte adgang

² [Link til vejledningen](#), side 28.



for ejer/bruger til batteristyringsoplysningerne, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-5, da adgang sker via bilens instrumenter. Overdragelse af ansvaret synes kun relevant, for så vidt angår videregivelse af batteristyringsoplysninger til tredjeparter, hvorfor det er vigtigt at skelne mellem adgangen for ejer/bruger og den efterfølgende videregivelse til tredjeparter.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet kan bekræfte, at § 3, stk. 6 angiver en mulighed for, at ansvaret kan overdrages til andre virksomheder efter aftale, for så vidt angår både udstillingen af data og understøttelsen af, at data kan videregives. Producenten eller importøren har mulighed for at overdrage ansvaret for at udstille data, eller for at understøtte videregivelse af data, særskilt. Der kan også indgås et særskilt samarbejde, hvorved målingen af data, jf. § 3, stk. 4, overlades til andre.

Bemærkningerne fører ikke til ændringer af udkastet.

Mobility bemærker, at overholdelsen af § 4 stk. 1 antager Mobility kan sikres ved at ejeren/brugeren via bilens instrumenter "promptes" til aktivt at bekræfte sin beslutning om at videregive bilens batteristyringsoplysninger.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet kan ikke udtale sig om, hvorvidt "prompting" vil være fuldt i overensstemmelse med bekendtgørelsen. Det vil afhænge af, om bilens instrumenter i tilstrækkelig grad vil kunne opfylde kravet om, at samtlige ejere og brugere af bilen kan afgive en specifik, informeret og skriftlig tilladelse og herudover, om videregivelsen af data kan ske i overensstemmelse med øvrig gældende lovgivning, herunder navnlig databeskyttelsesloven.

Bemærkningerne fører ikke til ændringer af udkastet.

Mobility bemærker, at muligheden for at tilbagekalde beslutningen om at videregive data, jf. § 4, stk. 2, muligvis ikke ensidigt vil kunne sikres af producenten/importøren, men vil muligvis kræve tredjepartens medvirken. Energistyrelsen opfordres til at afklare dette nærmere.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet bemærker, at tilladelsen – og tilbagekaldelse af tilladelsen – til at videregive data, som udgangspunkt og medmindre andet er aftalt med f.eks. producenten eller importøren, er et forhold mellem ejerne og brugerne og, på den anden side, tredjeparten. Producenten eller importøren kan i forhold til videregivelse af dataadgang alene agere systemunderstøttende, og minimumskravet er, at ejere og brugere selv kan videre data fra produktet. Tredjeparten skal selvstændigt bære et ansvar for, at tilladelsen eller meddelelsen om, at tilladelsen er trukket tilbage, kan modtages og evt. påvises overfor



producenten eller importøren, i det tilfælde at producenten eller importøren vil understøtte videregivelse af data på ejere og brugeres vegne. Endvidere bærer tredjeparten ansvaret for, at der ikke behandles data, for hvilken ejere og brugere har trukket tilladelsen tilbage.

Bemærkningerne fører ikke til ændringer af udkastet.

Mobility bemærker, at det er betryggende, at der er fastsat undtagelsesbestemmelser i § 5 og § 6. Vedrørende § 6 finder Mobility, at det er blevet understreget, at bekendtgørelsen ikke gælder, hvis det indebærer konflikt med bilers typegodkendelse og rettigheder, der følger af typegodkendelsesreglerne for producenter og importører. Det bidrager til udmøntningen om Energistyrelsens tilsynsbestemmelse efter § 7, og Mobility læser bestemmelserne sådan, at når der skal føres tilsyn med Mobilitys medlemmer, bør de "fornødne oplysninger", som medlemmerne skal fremsende til Energistyrelsen, alene være en kopi af CoC eller typegodkendelse.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet kan ikke på nuværende tidspunkt afgrænse de fornødne oplysninger, som skal fremsendes til Energistyrelsens tilsyn med virksomhederne. Ministeriet noterer Mobilitys bemærkning og tager det med i overvejelserne om det kommende tilsyn.

Bemærkningerne fører ikke til ændringer af udkastet.

Green Power Denmark

GPD er generelt positive over for implementeringen artikel 20 a, stk. 1-3. GPD ser en direkte sammenhæng mellem implementering af VE III-direktivet (EU 2023/2413) og den kommende implementering af EPBD (EU 2024/1275), der stiller krav om adgang til data fra bygninger, heriblandt ladestandere og andre små decentrale energiresourcer. For at sikre de bedste rammer for fleksibel styring og aggregering heraf, mener GPD, at bestemmelserne skal samtænkes på tværs og med de kommende bekendtgørelserne til implementeringen af EPBD.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet noterer GPD's bemærkninger. Ministeriet vil sikre, at der i relevant omfang er sammenhæng på tværs med implementeringen af de øvrige direktivregler, som GPD påpeger.

Bemærkningerne fører ikke til ændringer af udkastet.



GPD bemærker, at det er en vigtig præcisering, at der efter § 3, stk. 6 kan indgås aftale mellem producenten eller importøren og en anden virksomhed om, at denne anden virksomhed gennemfører og overholder § 3, stk. 1-5. GPD ønsker dog en tydeliggørelse af tidsrummet for forpligtelsen beskrevet generelt i § 3. Dette for at afgrænse tidsrummet, da den nuværende læsning af bestemmelsen kan være åben for fortolkning, og det kan medføre en risiko for producenten eller importøren. Udfordringen består i, at fortolkningen af begrebet "bringe i omsætning" efter batteriforordningen, betyder, at det er det øjeblik, hvor et batteri bringes i omsætning. Forpligtelsen i denne bekendtgørelse er dog en løbende forpligtelse.

GPD ser derfor gerne en præcisering af §3, der er i tråd med batteriforordningen og dermed, at producenten eller importøren af husholdnings- eller industribatterier skal sikre, at batteriejere og -brugere samt tredjeparter, der med udtrykkeligt samtykke handler på ejernes og brugernes vegne, skal sikre overholdelse af §3 stk. 1-5, når batteriet bringes i omsætning.

Ministeriets bemærkninger

Ministeriet bemærker hertil, at det er rigtigt, at man skal forstå forpligtelserne for producenten eller importøren efter bekendtgørelsen som løbende. Som ministeriet påpeger i høringsbrevet, er der dog forskellige måder, hvorpå forpligtelsen kan opfyldes. Såfremt adgangen til at videregive de relevante datapunkter er sikret direkte i produktet, eksempel via indbyggede API-funktioner, kan den løbende byrde for at overholde bestemmelsen være minimal, da produktet netop er indrettet i overensstemmelse med reglerne.

Ministeriet bemærker, at forpligtelsen fortsætter for den pågældende producent eller importør, efter det er bragt i omsætning, indtil det tidspunkt hvor batteriet tages ud af drift, ikke længere er funktionelt, eller bliver videresolgt fra en anden virksomhed, alene i denne virksomheds navn, f.eks. efter udskiftning af BMS eller øvrige tilpasninger af produktet, så det ikke længere kan anses for at tilhøre den oprindelige virksomhed.

Ministeriet skal bemærke, at den formulering der anvendes i § 3, og den reviderede definition af "bringe i omsætning", i § 2, nr. 3, som nu omfatter det at gøre batteriet tilgængeligt på EU-markedet, er i tråd med batteriforordningens definition. Af batteriforordningens definition fremgår, at der er tale om den "første tilgængeliggørelse af et batteri på EU-markedet".

I øvrigt bemærkes, at de relevante bestemmelser i batteriforordningen, herunder f.eks. artikel 14 eller 77, der også omfatter tilgængelighed af data for batterier, også er løbende forpligtelser, som en producent eller importør skal sikre.

GPD er meget velkommen til at tage kontakt til Ministeriet, hvis der er behov for yderligere uddybninger af reglerne, herunder tidsperioder for forpligtelserne.



Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af udkastet.

Energifællesskaber Danmark

Energifællesskaber Danmark bemærker, at bekendtgørelsen bør sikre, at der ikke kan opkræves særskilt betaling for frigivelse af data for batterier eller for adgangen til dem via proprietært udviklede dataplatforme.

Energifællesskaber Danmark undrer sig over, at der i bekendtgørelsen alene fokuseres på batterier og eldrevne køretøjer, men ikke medtages andre nok så væsentlige, fleksible og styrbare el-anlæg som varmepumper, ventilationsanlæg, store lagringsanlæg og typiske industrielle procesanlæg, så de også kan styres som et led en i sammenhængende udnyttelse af disse el-anlæg.

Ministeriets bemærkninger:

Ministeriet kvitterer for Energifællesskaber Danmarks bemærkninger. Det er korrekt, at bekendtgørelsen medfører, at der ikke kan opkræves særskilt betaling for frigivelse af data for batterier eller for adgangen til dem. Producenter eller importører kan dog tage højde for forpligtelserne i bekendtgørelsen i produktets

Ministeriet bemærker, at bekendtgørelsen alene vedrører stationære batterier og elbiler, da det er disse aktiver, direktivet fastsætter regler for. Ministeriet bemærker, ligesom GPD har gjort ovenfor, at der også pågår en implementering af EPBD (bygningsdirektivet) (EU 2024/1275), hvorefter der vil blive fastsat nationale regler i 2026 om adgang til data fra bygninger, heriblandt ladestandere og andre små decentrale energiresourcer. Ministeriet har fokus på at samtænke reglerne, hvor det er relevant, så dataunderstøttelsen sikres på tværs af de forskellige anlæg.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af udkastet.