

UDKAST

Den 5. juli 2021

## **UDKAST**

til

### **Forslag**

til

Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport<sup>1</sup>

#### Kapitel 1

##### *Anvendelsesområde og definitioner*

**§ 1.** Loven finder anvendelse for:

- 1) Ladestander 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 mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte mindst et batteri til 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, og som ikke er tilgængelige for offentligheden.
- 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 i hele Unionen 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.

---

<sup>1</sup> 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.

- 10) Ladeplads: Facilitet, hvor der er eller bliver etableret adgang til opladning af et elektrisk køretøj ved en ladestander til elektriske køretøjer.
- 11) Opladningstjenester: Tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer ved en ladestander.
- 12) Operatør af ladestander: Virksomhed, som driver en ladestander til elektriske køretøjer etableret på en ladeplads og med udgangspunkt i denne leverer opladningstjenester enten i eget navn eller på vegne af en udbyder af opladningstjenester.
- 13) Udbyder af opladningstjenester: Virksomhed, som udbyder opladningstjenester fra en ladestander på en ladeplads, hvor virksomheden ikke selv er operatør.

## Kapitel 2

### *Tildeling af ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser*

**§ 3.** Aftaler om tildeling af ret til at virke som operatør af ladestander på ladepladser etableret på offentlige arealer skal indgås på markedsvilkår.

*Stk. 2.* Der kan maksimalt tildeles ret til en operatør af ladestander pr. ladeplads til at virke som operatør af ladestander efter stk. 1.

*Stk. 3.* Tildeling af ret til at virke som operatør af ladestander efter stk. 1 kan maksimalt være for en periode af 8 år. Tildelingen kan dog omfatte en kontraktperiode på op til 12 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur taler herfor.

*Stk. 4.* Der kan ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestander efter stk. 1 stilles krav om f.eks. serviceniveau.

*Stk. 5.* Stk. 1-4 gælder ikke, når ladestanderen alene anvendes til opladning af det offentliges egne køretøjer.

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte regler om tildeling af retten til at virke som operatør af ladestander på ladepladser, jf. sk. 1.

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

**§ 5.** En udbyder af opladningstjenester kan anmode en operatør af en ladestander om, at operatøren på udbyderens vegne og i dennes navn leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

*Stk. 2.* Operatøren af en ladestander skal imødekomme alle anmodninger efter stk. 1, jf. dog stk. 3 og 4. Forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestander efter 1. pkt., kan kun bringes til ophør, hvis udbyderen ikke længere opfylder kriterierne for at blive registreret i det register, der er nævnt i stk. 4.

*Stk. 3.* Forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestander efter stk. 1 og 2, indtræder, når ladestanderen enten er etableret på offentlige arealer, eller der ved etablering af ladestanderen er modtaget tilskud hertil fra det offentlige, medmindre ladestanderen alene anvendes til opladning af det offentliges egne køretøjer.

*Stk. 4.* Forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestander efter stk. 1 og 2, indtræder, når udbyderen af opladningstjenester er registreret i et register over udbydere af opladningstjenester i Danmark, der opfylder vandelskrav. Transportministeren fastsætter regler om registeret, herunder om kriterier for at blive registreret.

*Stk. 5.* Priser, som operatører af ladestandere kan opkræve fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester efter stk. 1, skal være ikkediskriminerende. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om operatørens fastsættelse af priser for levering af disse tjenester.

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte regler om standarder for udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.

### Kapitel 3

#### *Kommuner og regioners tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere*

**§ 6.** Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan ved aftale i overensstemmelse med reglerne i § 3 tildele private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter stk. 1 tillade etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over, herunder tilslutning heraf til det kollektive forsyningsnet.

*Stk. 3.* Påtænker kommunalbestyrelsen eller regionsrådet at tildele private ret til at virke som operatør af ladestandere efter stk. 1, offentliggør kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, på hvilke arealer kommunalbestyrelsen eller regionsrådet inden for de kommende to kalenderår planlægger at tildele en sådan ret.

*Stk. 4.* § 80 i lov om offentlige veje finder ikke anvendelse for kommuners tilladelse til at anbringe offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale vejarealer.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af kommunalbestyrelsens og regionsrådets planlægning, jf. stk. 3.

**§ 7.** Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan til brug for opladning af kommunens eller regionens egne køretøjer etablere og drive ladestandere på kommunens eller regionens arealer eller indgå aftale med private herom, herunder tilslutning heraf til det kollektive forsyningsnet.

*Stk. 2.* Beslutter kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, at ladestandere som nævnt i stk. 1 skal kunne anvendes af andre end af kommunens eller regionens egne køretøjer, skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indgå aftale med en operatør af ladestandere i overensstemmelse med reglerne i §§ 3, 6 og 8. I dette tilfælde skal operatøren godtgøre kommunalbestyrelsen eller regionsrådet for de midler, kommunalbestyrelsen eller regionsrådet har brugt til at finansiere etableringen af ladestanderen.

**§ 8.** Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan ikke anvende kommunens eller regionens egne midler til at varetage opgaver efter §§ 3 eller 6. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan dog anvende kommunens eller regionens egne midler til administration, herunder sagsbehandling og udbudsproces m.v. Opnår kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter §§ 3 eller 6, kan denne indtjening dog medgå som offentligt tilskud i forbindelse med fremtidige tildelinger af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan yde tilskud i forbindelse med tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, når tilskuddet er finansieret af staten eller af EU-midler.

### Kapitel 4

#### *Gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler*

**§ 9.** 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, krav til 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.

**§ 10.** Transportministeren kan 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.

## Kapitel 5

### *Administrative bestemmelser*

**§ 11.** 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.

**§ 12.** 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.

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

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

## Kapitel 6

### *Straffebestemmelser*

**§ 15.** 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 7

*Lovens ikrafttræden og territorial gyldighed*

**§ 16.** Loven træder i kraft den 1. januar 2022.

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

*Stk. 3.* For statens, kommuners og regioners kontrakter om etablering og drift af ladestandere på offentlige arealer, som er indgået inden lovens ikrafttræden, får lovens bestemmelser om udbud af opladningstjenester og indberetning af oplysninger om ladestandere efter §§ 5 og 10 virkning fra det tidspunkt, hvor kontrakten udløber, dog senest den 1. januar 2030.

*Stk. 4.* 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.

**§ 17.** 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 ladestandere til elektriske køretøjer
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 ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer
    - 3.3.1. Sikring af markedsvilkår ved tildeling af 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. Udbud af opladningstjenester (roaming)
      - 3.3.2.1. Gældende ret
      - 3.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.4. Kommuners og regioners opgaver vedrørende etablering og drift af ladestandere
    - 3.4.1. Gældende ret
      - 3.4.1.1. Offentligt tilgængelige ladestandere på kommuneveje
      - 3.4.1.2. Ladestandere til kommunens og regionens eget brug
      - 3.4.1.3. Ladestandere i tilknytning til kommunale og regionale bygninger
    - 3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
      - 3.4.2.1. Kommuners og regioners tildeling af ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser etableret på kommunale eller regionale arealer
      - 3.4.2.2. Ladestandere til kommunen eller regionens egne køretøjer
      - 3.4.2.3. Midler til kommuner og regioners opgavevaretagelse
  - 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 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
- 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. På længere sigt skal Danmark 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 gradvis omstilling af transportsektorens energiforbrug til alternative drivmidler. Med henblik på at støtte op om 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 ladestandere til elektriske køretøjer foreslås udvidet, herunder at der etableres en hjemmel i sektorlovgivningen for kommuners og regioners aktiviteter på dette område. Konkret foreslås det, at operatører af ladestandere forpligtes til at give adgang for roamingtjenester, når ladepladsen er etableret på offentlige arealer, eller når en ladeplads er etableret med tilskud fra det offentlige. Dermed er det hensigten, at brugere af elbiler vil få bedre adgang til et samlet netværk af ladepladser, hvor opladningen kan gennemføres til rimelige priser.

Det foreslås endvidere, at kommuner og regioner kan tildele private ret til at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer på offentlige arealer. Det foreslås, at tildelingen af denne ret skal ske på markedsvilkår, og at planlagte nye placeringer af ladepladser som hovedregel skal offentliggøres to år i forvejen. Dette vil gøre det lettere for såvel potentielle nye ejere af elbiler at lokalisere nye ladepladser og gøre det lettere for potentielle nye operatører af ladestandere at planlægge indkøb og investeringer. Med henblik på at undgå fejlinvesteringer og med henblik på at gøre markedet gennemsnitligt for potentielle operatører af ladestandere foreslås det samtidig, at kommuner og regioner ikke gives hjemmel til at anvende egne drifts- og anlægsmidler til etablering eller drift af offentligt tilgængelige ladestandere.

Lovforslaget vil også lovfæste de muligheder, som kommuner og regioner efter henholdsvis kommunal- og myndighedsfuldmagtsregler har i dag efter reglerne om produktion til eget brug for at etablere ladepladser, der ikke er offentligt tilgængelige. Kommuner og regioner vil således fortsat kunne etablere ladepladser til brug for opladning af de køretøjer, som kommuner og regioner anvender til varetagelse af henholdsvis kommunale og regionale opgaver. Reglerne vil dog indskrænke de muligheder, som kommuner og regioner har på dette område i dag, for så vidt angår muligheden for at sælge lovlig overkapacitet fra ladestandere, der er etableret til kommunens og regionens varetagelse af egne opgaver.

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 i et par år, og Transportministeriet vil på denne baggrund have et grundlag for at vurdere, om reglerne har virket efter hensigten, eller om der er behov for at foretage 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. Infrastrukturen for alternative drivmidler dækker over infrastruktur til transmission af alternative brændstoffer, herunder f.eks. ladestandere til elbiler og brint- eller gastankstationer m.v.

Som led i ambitionen om et klimaneutralt Europa inden 2050 arbejder Europa-Kommissionen for at opnå en CO<sub>2</sub>-reduktion på 55 pct. set i forhold til 1990-niveau inden 2030. Det er i den forbindelse planlagt, at det nuværende AFI-direktiv revideres i sommeren 2021, som et centralt element i Europa-Kommissionens "Fit for 55"-pakke.

Det er Transportministeriets forventning, at revisionen af AFI-direktivet bl.a. kan medføre nye tekniske specifikationer og skærpede krav til interoperabilitet og etableringen af infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, der skal implementeres i national ret.

## *2.2. Regulering af offentlig tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer*

Adgangen til opladning er af væsentlig betydning for, om bilisterne ønsker at købe og bruge elbiler. 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 en elbil. Behovet for offentligt tilgængelighed til opladning af elbiler knytter sig især til de længere rejser i bil samt elbilister uden adgang til opladning ved egen parkering. Godt 5 pct. af alle bilrejser i Danmark ligger ud over 150 km, 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 elbiler vil finde sted på elbilejerens egen parkeringsplads på hjemmeadressen, hvor der typisk i forbindelse med elbilkøbet kan etableres en privat opladningsfacilitet. Omkring tre fjerdedele af danske familier med bil kan derved forholdsvis enkelt få adgang til markedsbaseret hjemmeopladning af elbiler.

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

Det er imidlertid usikkert, i hvilket omfang og med hvilken hastighed markedet vil komme til at dække dette yderligere behov for udrulning af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur. Usikkerhed om opladning af elbiler 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 elbilerne, 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 elbiler 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 familiens grønne omstilling. Med lovforslaget kan der gennemføres 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 skal endvidere ses i forlængelse af elementerne i aftale om udmøntning af midler i puljen til grøn transport af 3. april 2020 mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet, samt elementerne i aftalen om udmøntning af pulje til grøn transport af 25. juni 2021 mellem regeringen, 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 24 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 ladestander, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladestander, der som led i delebilsordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestander i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige og dermed omfattet af lovens anvendelsesområde. Ladestander, 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 Superchargerstations, der giver en diskriminerende adgang til Teslas egne køretøjer. Sådanne ladestander 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 ladestander.

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 ladestander til elektriske køretøjer, herunder udbydere af opladningstjenesters udbud af sådanne tjenester ("roaming"), og kommuner og regioners mulighed for at lægge areal til offentligt tilgængelige ladestander i forslaget til ny AFI-lov, da den gældende AFI-lov i dag anvendes til at fastsætte regler om infrastruktur for alternative drivmidler, herunder ladestander.

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 udbydere af opladningstjenester og kommuner og regioners mulighed for at lægge areal til offentligt tilgængelige ladestander følger imidlertid ikke af Danmarks EU-retlige og internationale forpligtelser. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at fastlægge et bredere anvendelsesområde for den

foreslåede nye lov, så loven også kan anvendes til at 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, som anvendes i AFI-loven i dag, herunder ved fastlæggelse af, hvornår en ladestander er at betragte som offentligt tilgængelig. Det foreslås, at reguleringen både omfatter regulering af offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige ladestandere.

AFI-direktivets artikel 4, stk. 4, omhandler normale ladestandere og højeffektladestandere. Det fremgår ikke eksplicit af den pågældende artikel, hvorvidt artiklen også gælder for ikke-offentligt tilgængelige ladestandere. Det er dog Transportministeriets vurdering, at de tekniske specifikationer og sikkerhedskrav, der henvises til i artiklen, også bør finde anvendelse for ikke-offentligt tilgængelige ladestandere.

Det er derfor også på ovenstående baggrund Transportministeriets opfattelse, at lovens anvendelsesområde for ladestandere bør være bredere end den nuværende lov, således at transportministeren kan fastsætte regler for ikke-offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer med henblik på at opfylde Danmarks EU-retlige og internationale forpligtelser, herunder AFI-direktivet. AFI-loven indeholder ikke i dag hjemmel til at fastsætte regler om 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 mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til 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.

Lovforslagets anvendelsesområde foreslås i § 1 fastlagt med udgangspunkt i AFI-direktivets artikel 2 og 4-7 om definitioner, elektricitetsforsyning til transport, brintforsyning til vejtransport, naturgasforsyning til transport og brugerinformation.

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 af loven 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 salg af opladningstjenester (roaming), eller at kommuner og regioner kan tildele private ret til at levere opladningstjenester fra ladestandere etableret på ladepladser på kommunale og regionale arealer.

### *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 det samme 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 lovbestemmelser 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 § 2.

### *3.3. Regulering af ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer*

#### *3.3.1. Sikring af markedsvilkår ved tildeling af 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, tilbudsloven, 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 tildeling af 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.

Alle [offentlige myndigheder] er underlagt statsstøttereglerne, 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 såfremt det offentlige opkræver en urimelig høj pris i tilfælde, hvor den offentlige myndigheds areal er eneste reelle valgmulighed for en operatør af ladestandere, vil dette være i strid med konkurrencelovens forbud mod misbrug af dominerende stilling. 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 myndigheders] tildeling af retten til at virke som operatør af ladestandere på konkrete arealer.

Det er Transportministeriets vurdering, at de enkelte aftaler om tildelingen af retten til at virke som operatør af ladestandere enten kan være omfattet af forskellige dele af de almindelige udbudsregler eller slet ikke afhængigt af aftalens konkrete indhold og særligt opbygningen af kompensationsmodellen, hvor det bestemmes, hvilken part som 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 tildelingen af retten til at virke som operatør af ladestandere skal indgås på markedsvilkår.

Med den foreslåede ordning sikres det, at også aftaler om tildelingen af 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 tildelingen af 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/udbud] 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 [annoncering/udbud] af aftaler om tildelingen af retten til at virke som operatør af ladestandere på arealer, som tilhører det offentlige, som ikke er omfattet af procedurereglerne i de almindelige udbudsregler, i udgangspunktet bliver obligatorisk. Der kan dog også indføres en bagatelgrænse for annonceringen, således at aftaler af meget begrænset omfang eksempelvis med en lav omsætning undtages pligten til [annoncering/udbud] i forbindelse med fastlæggelsen af de i loven krævede markedsvilkår. Undtagelsen til [annoncering/udbud] vil dog ikke kunne undtage den konkrete aftale fra en eventuel udbudspligt i medfør af de almindelige udbudsregler.

Det foreslås, at der alene kan tildeles én operatør ret til at virke som operatør af ladestandere pr. ladeplads. Begrænsningen er indsat for at modvirke, at der etableres flere ladestandere fra forskellige operatører på samme ladeplads. Det er således Transportministeriets vurdering, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at skabe konkurrence på den enkelte ladeplads ved, at brugerne af ladepladsen kan vælge mellem flere forskellige ladestandere fra forskellige operatører. Transportministeriet ønsker derimod at skabe konkurrence mellem forskellige ladepladser, der vil kunne drives af forskellige operatører.

### *3.3.2. Udbud af opladningstjenester (roaming)*

#### *3.3.2.1. Gældende ret*

En udbyder af opladningstjenesters videresalg af opladningstjenester til sine egne kunder (herefter roaming) forudsætter en tekniske og kommerciel funktionalitet, der muliggør, at kunden kan anvende en eller flere operatørers ladestandere på ensartet vis. Roaming indebærer dermed, at brugeren af en elbil kan opnå adgang til at oplade bilen ved ladestandere fra forskellige operatører, mens brugeren alene modtager faktureringer og skal foretage betalinger gennem det ene kundeforhold.

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. Adgang til roaming på ladestandermarkedet er i modsætning til roaming på teleområdet ikke reguleret på EU-niveau, ligesom der heller ikke på nuværende tidspunkt findes nationale regler, der sikrer brugere af elbiler adgang til roaming.

En del af branchen har i foråret 2021 på frivillig basis indgået en aftale, hvori de bl.a. forpligter sig til at udvikle betalingsløsninger på tværs af operatører. Der er dog en række aktører, der ikke er en del aftalen, ligesom aftalen endnu ikke er realiseret.

#### *3.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det er Transportministeriets opfattelse, at adgangen til roaming for brugere af elbiler 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 roaming får brugerne af elbiler 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. Elbiler har således en højere værdi for bilens bruger, hvis 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 en elbil. Transportministeriet ønsker på denne baggrund at understøtte adgangen til roaming på ladestandermarkedet.

Transportministeriet ønsker at understøtte brugerne af elbilers muligheder for roaming ved at regulere forholdet mellem operatøren af offentligt tilgængelige ladestandere og en udbyder af opladningstjenester (udbyderen af roamingtjenester), således at reguleringen omhandler engrosleddet mellem to virksomheder. Det er Transportministeriets opfattelse, at regulering af forholdet i engrosleddet vil afspejle sig i forholdet til forbrugerne, bl.a. ved at konkurrencen øges, og at forbrugerpriserne sænkes. Ved at understøtte, at udbyderen af opladningstjenester ikke diskrimineres ved operatørernes prisfastsættelse, vil udbyderen af opladningstjenester også få et grundlag for at kunne tage rimelige priser fra forbrugerne.

Adgang til roamingtjenester vil være en gevinst for brugerne af elbiler, da brugeren dermed vil kunne få faktureret sit forbrug på en given ladestander via det abonnement, brugeren har i forvejen. Det kunne også overvejes at forpligte operatører af offentligt tilgængelige ladestandere til at skabe de tekniske og kommercielle rammer for at give deres kunder adgang til roamingtjenester hos andre operatører af offentligt tilgængelige ladestandere. Transportministeriet finder imidlertid, at en sådan regulering ville være unødigt indgribende over for operatørernes forretningsmodel. Det vil således gøre det forretningsmæssigt vanskeligt for operatører, der alene ønsker at fokusere på at sælge opladning fra egne ladestandere. Sådanne operatører ville dermed i praksis kunne blive afskåret fra at etablere kundetilhørsforhold. Det er derfor Transportministeriets opfattelse, at et krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere beliggende på offentligt areal skal understøtte roaming, alene skal vedrøre roamingtjenester leveret af en udbyder af opladningstjenester.

Et krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal understøtte roaming, vil indebære, at udbydere af opladningstjenester får adgang til at sælge opladningstjenester fra operatørernes netværk af ladestandere. Hvis dette skal virke i praksis, forudsætter det, at der er en forretningsmæssig tillid mellem operatører af offentligt tilgængelige ladestandere og udbydere af opladningstjenester. Denne tillid kan f.eks. skabes gennem et offentligt register over udbydere af opladningstjenester, som lever op til en række vandelskrav, og som 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 forudsætter endvidere, at operatører af ladestandere ikke sætter de priser, som de opkræver fra udbydere af opladningstjenester for levering af opladningstjenester, så højt, at der reelt ikke er et marked for udbud af roaming. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at der bør fastsættes regler for operatørers prisfastsættelse.

Da der er tale om ny regulering, er 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 uhensigtsmæssig måde.

Det foreslås i § 5, stk. 1, at en udbyder af opladningstjenester kan anmode en operatør af en ladestander om, at operatøren på udbyderens vegne og i dennes navn leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Ved en udbyder af opladningstjenester forstås efter den foreslåede § 2, nr. 13, en virksomhed som udbyder opladningstjenester fra en ladestander på en ladeplads, hvor virksomheden ikke selv er operatør. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 2, nr. 13.

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.

For brugere af elbiler medfører forslaget, at brugere, som indgår et kundeforhold med en udbyder af opladningstjenester, som er registreret i det i § 5, stk. 4, omhandlede register, får adgang til at anvende alle offentligt tilgængelige ladestandere, hvor udbyderen har indgået aftale. Brugere af elbiler undgår dermed selv at skulle indgå kundeforhold med flere operatører af ladestandere for at opnå nem adgang til et større ladenetværk.

Det foreslås i § 5, stk. 2, at operatøren af en ladestander skal imødekomme alle anmodninger efter stk. 1, jf. dog stk. 3 og 4. Forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestandere efter 1. pkt., kan kun bringes til ophør, hvis udbyderen ikke længere opfylder kriterierne for at blive registreret i det register, der er nævnt i stk. 4.

Forslaget indebærer, at en operatør af en ladestander ved en given ladeplads omfattet af lovforslaget § 5, stk. 3, ikke kan afslå en anmodning fra en udbyder om levering af opladningstjenester, medmindre udbyderen ikke er registreret i det register over udbydere, som er omhandlet i lovforslagets § 5, stk. 4.

Den foreslåede bestemmelse i 2. pkt. skal sikre, at operatører af ladestandere ikke omgår kravet ved ensidigt at kunne opsige en aftale med en udbyder, uden at der er rimelige grunde herfor.

Det foreslås i § 5, stk. 3, at forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestandere efter stk. 1 og 2, indtræder, når ladestanderen enten er etableret på offentlige arealer eller der ved etablering af ladestanderen er modtaget tilskud hertil fra det offentlige, medmindre ladestanderen alene anvendes til det offentliges eget brug.

Gevinsterne for brugerne af elbiler øges, desto flere operatører af ladestandere som bliver omfattet af kravet. Mens markedet for opladning endnu er ikke er fuldt udviklet, kan operatørerne af ladestandere imidlertid opfatte kravet som en indskrænkning i mulighederne for at opnå et forretningsmæssigt afkast af deres investeringer. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at kravet alene bør omfatte ladestandere, som enten er etableret på offentlige arealer, eller hvis der ved etablering af ladestanderen er modtaget tilskud hertil fra det offentlige. Muligheden for at kunne etablere ladestandere på offentlige arealer er således i sig selv med til at understøtte operatøren, og en omfattet markedsmæssig ugunst vil blive prissat ved tildelingen af retten til at råde over ladepladsen.

Når markedet for opladningstjenester er modent, vil roaming formentlig være til gunst for såvel brugere af elbiler som operatører af ladestandere. Således vil operatører af ladestandere kunne udnytte, at alle

brugere af elbiler i praksis vil være potentielle kunder, frem for at det kun er den gruppe af brugere, som har et abonnement eller oplader ad hoc hos den pågældende operatør.

Transportministeriet har overvejet den mulighed at udbrede forpligtelsen til også at omfatte operatører af ladestandere etableret på private arealer. Ministeriet finder imidlertid for indeværende, at der fortsat bør være muligheder for at udvikle andre forretningsmodeller, hvor operatører af ladestandere tilbyder opladningstjenester til eksklusive grupper af brugere, eller hvor operatøren af ladestandere indgår aftaler om roaming med andre udbydere ud fra rent forretningsmæssige overvejelser. Det er Transportministeriets forventning, at roaming efter modning af markedet bliver teknisk muligt og kommercielt udbredt også ved ladepladser etableret på private arealer. Forpligtelsen vil efter stk. 2 således ikke gælde for ladestandere beliggende på private arealer, medmindre ladestanderne er etableret med offentlige tilskud.

Bestemmelsen omfatter offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige ladestandere, hvis ladestanderen er etableret på offentlige arealer eller med offentligt tilskud. Det indebærer f.eks., at ladestandere etableret på offentlige arealer, som alene kan anvendes af ansatte eller gæster på en specifik arbejdsplads, er omfattet af bestemmelsen. Bestemmelsen vil endvidere f.eks. omfatte ladestandere etableret på offentlige arealer eller på private arealer med offentligt tilskud, når anvendelsen af ladestanderen er begrænset til f.eks. beboere i en specifik boligforening eller til en specifik producents køretøj.

Bestemmelsen omfatter derimod ikke ladestandere, der alene anvendes til det offentliges eget brug.

Ladepladserne skal anlægges på offentlige arealer, hvorved forstås, at det offentlige skal have rådighed over arealerne på en sådan måde, at det offentlige kan bestemme, at der kan etableres ladepladser 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 § 5, stk. 4, at forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestandere efter stk. 1 og 2, indtræder, når udbyderen af opladningstjenester er registeret i et register over udbydere af opladningstjenester i Danmark, der opfylder vandelskrav. Transportministeren fastsætter regler om registeret, herunder om kriterier for at blive registreret.

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 registreret.

Det foreslås i § 5, stk. 5, at priser, som operatører af ladestandere kan opkræve fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester efter stk. 1, skal være ikkediskriminerende. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om operatørens fastsættelse af priser for levering af disse tjenester.

Den foreslåede bestemmelse vedrører priserne i engrosleddet og vedrører således ikke forbrugerpriser.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre, at operatører af ladestandere ikke indirekte holder udbydere af opladningstjenester ude af markedet ved at sætte priserne så højt, at der reelt ikke er et marked for at udbyde salg af opladningstjenester. At priserne ikke må være diskriminerende, indebærer dermed, at det ikke må være uforholdsmæssigt dyrt for brugere af ladestandere at købe en opladningstjeneste via roaming i forhold til de priser, som brugerne ville skulle betale for køb af opladningstjeneste via abonnement eller som ad hoc-opladning.

Det er hensigten at udnytte den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om, at priser, som operatører af ladestandere opkræver fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester, ikke må have til formål generelt at holde udbydere af opladningstjenester eller at holde enkelte eller grupper af udbydere af opladningstjenester ude af markedet.

Det er endvidere hensigten at fastsætte regler om, at operatørens beregning af priser fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester kan indeholde en række elementer, som bygger på dokumenterede omkostninger samt et rimeligt branchekonformt afkast på den investerede kapital.

Det forventes desuden, at der fastsættes regler om, at såfremt operatørens prisberegning underkendes, skal operatøren tage initiativ til at gennemgå prisberegninger og afregninger med øvrige udbydere af opladningstjenester, der har anvendt den pågældende ladeplads i perioden, tvisten har drejet sig om.

Det foreslås i § 5, stk. 6, at transportministeren kan fastsætte regler om standarder for 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 § 5 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.

### *3.4. Kommuners og regioners opgaver vedrørende etablering og drift af ladestandere*

#### *3.4.1. 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 og drift af offentlige tilgængelige ladestandere 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 ladestandere i forbindelse med visse bygninger.

#### *3.4.1.1. 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, 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 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. er opmærksom på miljømæssige og klimatiske forhold.

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, 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 og drive ladestandere 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 og drive

ladestandere 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).

### *3.4.1.2. 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 elbiler, 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).

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

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 er en forudsætning for regionernes opgavevaretagelse, at opgavevaretagelsen er hjemlet i sektorlovgivningen. Derudover skal opgaveområdet være beskrevet i § 5, stk. 1, i regionsloven, jf. lovbekendtgørelse 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 elbiler, 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.

#### *3.4.1.3. Ladestandere i tilknytning til kommunale og regionale bygninger*

Efter § 4 D, stk. 1, i byggeloven, jf. lovbekendtgørelse 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 ladestandere til elektriske køretøjer i forbindelse med visse større nybyggerier, ombygninger og bestående bygninger. Byggeloven og ladestanderbekendtgørelsen indeholder ikke regler om, at ladestanderne skal være offentligt tilgængelige.

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 forberede mindst hver femte ombyggede parkeringsplads til ladestandere.

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).

#### *3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

##### *3.4.2.1. Kommuners og regioners tildeling af ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser etableret 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 ladepladser 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 ladepladser i alle de dele af kommunen, hvor ejere og brugere af elektriske køretøjers primære



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 og driver ladestandere 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 og driver ladestandere på regionalt ejede arealer. Hertil kommer, at bestemmelsen ikke giver 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 derfor 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 private om etablering og drift af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunens eller regionens arealer, herunder give tilladelse til tilslutning af ladestanderen til det kollektive forsyningsnet.

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 for at tildele private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere. Kommunalbestyrelser og regionsråd vil dermed ikke blive pålagt krav om at foranledige, at der etableres offentligt tilgængelige ladestandere på kommunens eller regionens arealer.

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. Optankning af strøm 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 foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ved aftale i overensstemmelse med reglerne i § 3 kan tildele private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser, der anlægges arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

Bestemmelsen medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet i den enkelte kommune eller region kan give stille arealer til rådighed for, at private driver en eller flere ladestandere til elektriske køretøjer etableret på en eller flere ladepladser og med udgangspunkt i disse leverer opladningstjenester.

Det er hensigten, at lovforslaget fremover vil regulere kommuners og regioners mulighed for at tillade privates etablering og drift af ladestandere på kommunale og regionale arealer, herunder også det område, som i dag reguleres af vejlovens § 80, jf. lovforslagets § 6, stk. 4.

Tildelingen af ret til at virke som operatør skal ske på markedsvilkår efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3.

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

Ladepladserne 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 ladepladser 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 den private operatørs etablering og drift af ladestandere.

Efter bestemmelsen vil en privat kunne henvende sig til kommunen eller regionen med en forespørgsel, om kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil gennemføre [annoncering/udbud] med henblik på at finde private, der ønsker at levere opladningstjenester fra ladepladser på kommunale eller regionale arealer. Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil endvidere selv aktivt kunne beslutte at gennemføre [annoncering/udbud] med henblik på at finde sådanne private aktører.

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet har ikke efter bestemmelsen hjemmel til selv at etablere og/eller drive offentligt tilgængelige ladestandere. Da det efter bestemmelsen alene er private aktører, som kommunen eller regionen kan indgå aftale med, giver bestemmelsen ikke mulighed for at indgå aftale med andre myndigheder, offentligt ejede institutioner eller offentligt ejede selskaber.

Kommuner og regioner er i dag efter byggeloven og regler udstedt i medfør heraf forpligtet til at etablere ladestandere og forberede parkeringspladser til ladestandere til elektriske køretøjer i forbindelse med visse større nybyggerier, ombygninger og bestående bygninger, jf. beskrivelsen under gældende ret. Med den foreslåede bestemmelse i § 6 vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kunne beslutte, at ladestandere etableret til opfyldelse af krav fastsat i medfør af byggeloven skal være 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, jf. lovforslagets § 7, stk. 2. Hvis kommunen eller regionen beslutter, at sådanne ladestandere skal være offentligt tilgængelige, skal myndigheden følge reglerne i den foreslåede § 6.

Det er den enkelte kommunes eller regions ansvar, at EU's statsstøtteregele overholdes, når myndigheden tildeler private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere. Der henvises til afsnit 11.1. om lovforslagets forhold til statsstøtteregele.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter § 6, stk. 1, kan tillade etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over, herunder tilslutning heraf til det kollektive forsyningsnet.

Hensigten med bestemmelsen er, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet skal kunne give en privat aktør, der i medfør § 6, stk. 1, tildeles 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 og tilslutning af ladestanderen til det kollektive forsyningsnet.

Hvis der allerede er etableret en ladeplads med de fornødne faciliteter, vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet dog kunne nøjes med at tildele ret til at virke som operatør efter stk. 1, uden samtidig at tildele ret til at foretage aktiviteter efter stk. 2.

Det foreslås i § 6, stk. 3, at hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet påtænker at tildele private ret til at virke som operatør af ladestandere efter stk. 1, skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet offentliggøre, på hvilke arealer kommunalbestyrelsen eller regionsrådet inden for de kommende to kalenderår planlægger at tildele en sådan ret.

Den foreslåede bestemmelse skal 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 tilstrækkelig ladeinfrastruktur i området på længere sigt. Bestemmelsen skal ligeledes medvirke til at sikre, at potentielt kommende operatører af ladestandere på de pågældende ladepladser, for hvem der kan være tale om omfattende investeringsbeslutning, gives mulighed for at indrette sig efter de kommende forretningsmuligheder. Endelig giver bestemmelsen 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, som kommunen eller regionen kan have overset.

Det foreslås, at bestemmelsen kun skal gælde for kommuner og regioner, der påtænker at tildele private ret til at virke som operatør. Det er dog Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis kommuner og regioner, der ikke inden for de kommende to kalenderår påtænker at tildele en sådan ret, frivilligt offentliggør, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ikke planlægger at tildele en sådan ret.

Hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet bliver opmærksom på, at der er behov for at etablere offentligt tilgængelige ladestandere i et område af kommunen eller regionen inden for to kalenderår, udelukker bestemmelsen ikke, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan tildele ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser, selvom myndigheden ikke har offentliggjort dette to år i forvejen. I dette tilfælde skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet snarest muligt offentliggøre deres planer.

Offentliggørelse af kommunalbestyrelsens planlægning efter den foreslåede § 6, stk. 3, erstatter ikke kommuners planlægning efter planloven.

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 undersøgelse af kommuners og regioners offentliggørelse af deres planlægning.

Det foreslås i § 6, stk. 4, at vejlovens § 80 ikke finder anvendelse for kommuners tilladelse til at anbringe offentligt tilgængelige ladestandere på kommuneveje.

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 dette efter forslaget vil være omfattet af AFI-loven.

Vejlovens § 88, hvorefter det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg på eller ved offentlig vej, 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, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af kommunalbestyrelsens og regionsrådets planlægning, jf. stk. 3.

Det er hensigten, at offentliggørelse kan ske på kommunens eller regionens egen hjemmeside. Det er endvidere hensigten, at kommunen eller regionen skal oplyse adressen på hjemmesiden til en myndighed under Transportministeriets ressort med henblik på, at myndigheden på sin hjemmeside henviser til de relevante hjemmesider, således at brugerne kan få et samlet overblik over kommunernes og regionernes planlægning.

#### *3.4.2.2. Ladestandere til kommunens eller regionens egne køretøjer*

Et yderligere sigte med lovforslaget er at lovfæste de muligheder, som kommuner og regioner har i dag for etablering og drift af ladestandere til elektriske køretøjer, der ikke er offentligt tilgængelige. Reglerne vil lovfæste de muligheder, som kommuner og regioner har i dag efter henholdsvis kommunalfuldmagtsregler og myndighedsfuldmagtsregler til etablering og drift af ladestandere til brug for opladning af de køretøjer, som kommunen eller regionen anvender til varetagelse af egne opgaver. Reglerne vil endvidere lovfæste kommuners og regioners adgang til efter henholdsvis kommunal- og myndighedsfuldmagtsreglerne at sælge overskudskapacitet til markedspris til borgerne i forbindelse med en sådan ladestander. Der henvises i øvrigt til beskrivelsen under gældende ret.

En regulering i AFI-loven kan skabe større klarhed over såvel muligheder som begrænsninger for kommuners og regioners opgavevaretagelse på området. Det er derfor også fundet hensigtsmæssigt, at kommuners og regioners adgang til at varetage opgaver i relation til såvel offentligt tilgængelige som ikke-offentligt tilgængelige ladestandere samles i AFI-loven. Der vil dog fortsat være regulering af

ladestandere på andre områder, som kan have betydning for kommuner og regioner, f.eks. i byggeloven og regler udstedt i medfør heraf.

Kommuner og regioner har i dag efter kommunalfuldmagtsreglerne og myndighedsfuldmagtsreglerne også mulighed for at finansiere og etablere andre former for infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler til brug for optankning af myndighedens egne køretøjer, som f.eks. diesel- eller gastanke. Lovforslaget vedrører ikke etablering eller drift af sådan infrastruktur, og de hidtil gældende regler vil således fortsat finde anvendelse herfor.

Det er hensigten med lovforslaget udtømmende at regulere kommunernes og regionernes adgang til at tilvejebringe ladestandere til elektriske køretøjer, således at kommunal- og myndighedsfuldmagtsreglerne ikke længere finder anvendelse på dette område.

Bestemmelsen giver mulighed for, at en eventuel overskudskapacitet i de ladestandere, som er etableret til varetagelse af kommunale eller regionale opgaver kan sælges til markedsprisen. Det er imidlertid en betingelse, at der er tale om overskudskapacitet, som er nødvendig af hensyn til den kommunale eller regionale opgavevaretagelse. Det er for det andet en betingelse, at kommunen eller regionen indgår en aftale med en privat om driften af ladestanderen. Sidstnævnte er en indskrænkelse af de muligheder, som kommuner og regioner har på dette område i dag. Dette er begrundet i, at kommuner og regioner efter Transportministeriets vurdering ikke skal have mulighed for selv at finansiere og drive ladestandere, når der leveres opladningstjenester herfra til en videre kreds af brugere, herunder borgere, ansatte og gæster. Kommuner og regioner skal således ikke efter lovforslaget kunne virke som operatører af offentligt tilgængelige ladestandere i konkurrence med kommercielle operatører på markedet. Det vil derfor være en forudsætning, at kommunen eller regionen indgår en aftale med en privat.

Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse, at kommunen eller regionen bør have adgang til selv at etablere ladestanderen, herunder tilslutte den til det kollektive forsyningsnet, uden at indgå en aftale med en privat operatør. Hvis kommunen eller regionen vurderer, at det vil være mest hensigtsmæssigt at få en privat aktør til at etablere ladestanderen, kan kommunen eller regionen imidlertid også vælge at indgå en aftale herom. I de tilfælde, hvor ladestanderen alene benyttes til kommunens eller regionens eget brug, vil det ligeledes være berettiget, hvis kommunen eller regionen finansierer og beslutter at drive ladestanderen selv. Beslutter kommunalbestyrelsen eller regionsrådet imidlertid, at en ladestander, som kommunen eller regionen selv har finansieret og etableret, skal kunne anvendes af andre end kommunens og regionens egne køretøjer, skal ladestanderen afhændes til en privat operatør, som godtgør kommunen eller regionen for de midler, myndigheden har brugt til at finansiere etableringen af ladestanderen.

Det foreslås i § 7, stk. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet til brug for opladning af kommunens eller regionens egne køretøjer kan etablere eller drive ladestandere på kommunens eller regionens arealer eller indgå aftale med private herom, herunder tilslutning heraf til det kollektive forsyningsnet.

Bestemmelsen medfører, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet selv kan finansiere, etablere og drive ladestandere til brug for kommunens eller regionens egne køretøjer som f.eks. hjemmehjælpsbiler eller biler tilhørende et hospital. Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan dog også beslutte at indgå en aftale med en privat om etablering og drift af ladestanderen. Der er således ikke krav om, at opladning af kommunens eller regionens egne køretøjer skal ske via en privat aktør.

Efter bestemmelsen kan kommunalbestyrelsen og regionsrådet bl.a. etablere og drive ladestandere til eget brug, som etableres til opfyldelse af regler udstedt i medfør af byggeloven, der forpligter bygningssejere, herunder kommuner og regioner, til at etablere ladestandere og forberede parkeringspladser til ladestandere i forbindelse med visse bygninger.

Lovforslagets §§ 3, 4 og 8 finder ikke anvendelse for etablering af ladestandere efter den foreslåede § 7, stk. 1, jf. dog § 7, stk. 2.

Det indebærer, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet skal overholde de almindelige udbudsregler for tjenesteydelser eller koncessioner ved indgåelse af aftaler om etablering af ladepladser og således behandle det som et almindeligt indkøb af tjenesteydelse. I det tilfælde, at en ladeplads kun delvist benyttes af kommunen eller regionen til opladning af egne elektriske køretøjer, kan kommunalbestyrelsen eller regionsrådet tildele retten til at virke som operatør af ladestander i det tidsrum, hvor myndighedens køretøjer ikke anvender ladestanderen, jf. § 7, stk. 2.

Det indebærer endvidere, at kommuner og regioner ikke vil være forpligtet til at give adgang for udbydere af opladningstjenester, der ønsker at udbyde roaming fra kommunale eller regionale ladestandere, der alene anvendes til myndighedens egne køretøjer.

Det indebærer endeligt, at kommunen eller regionen selv kan finansiere ladestandere etableret efter den foreslåede § 7, stk. 1.

Ladestandere etableret efter den foreslåede § 7, stk. 1, vil ikke være offentligt tilgængelige, hvilket indebærer, at adgangen til ladestanderne begrænses til afgrænsede grupper af brugere, medmindre kommunalbestyrelsen eller regionsrådet udnytter muligheden for at gøre ladestanderen enten helt eller delvis offentligt tilgængelige efter den foreslåede § 7, stk. 2.

Det foreslås i § 7, stk. 2, at hvis kommunalbestyrelsen og regionsrådet beslutter, at ladestandere som nævnt i stk. 1 skal kunne anvendes af andre end af kommunens eller regionens egne køretøjer, skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indgå aftale med en operatør af ladestandere i overensstemmelse med reglerne i §§ 3, 6 og 8. I dette tilfælde skal operatøren godtgøre kommunalbestyrelsen eller regionsrådet for de midler, kommunalbestyrelsen eller regionsrådet har brugt til at finansiere etableringen af ladestanderen.

Bestemmelsen medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ikke kan virke som operatør af ladestandere, når ladestanderen kan anvendes af andre køretøjer end kommunens eller regionens egne. I disse tilfælde skal kommunalbestyrelsen og regionsrådet ved aftale tildele private ret til at virke som operatør af ladestanderne. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet vil dermed ikke kunne levere opladningstjenester til brugere.

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet skal iagttage reglerne i §§ 3, 6 og 8 ved tildeling af private ret til at virke som operatør, hvilket indebærer, at tildelingen skal ske på markedsvilkår, jf. lovforslagets § 3, ligesom kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ikke kan anvende egne midler ved tildelingen af ret til at virke som operatør af sådanne ladestandere, jf. lovforslagets § 8. Operatøren af ladestanderen vil endvidere bl.a. skulle iagttage reglerne i lovforslagets § 5.

Omfattet af bestemmelsen vil være de tilfælde, hvor kommunalbestyrelsen eller regionsrådet beslutter, at ladestandere etableret til myndighedens eget brug skal være fuldt offentligt tilgængelige. Bestemmelsen omfatter endvidere tilfælde, hvor en ladeplads ikke gøres fuldt offentligt tilgængelig,

men alene er offentligt tilgængelig i perioder, hvor kommunen eller regionen ikke selv anvender ladestanderen. I dette tilfælde vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet skulle tildele private retten til at virke som operatør af ladestanderen i det tidsrum, hvor ladestanderen er tilgængelig for andre. Ligeledes vil ladestanderetableret til brug for opladning af kommunens eller regionens køretøjer, når ladestanderen også kan anvendes af ansatte eller gæster på en specifik arbejdsplads, være omfattet af bestemmelsen. Bestemmelsen vil endvidere f.eks. omfatte ladestanderetableret på kommunale eller regionale arealer, når anvendelsen af ladestanderen er begrænset til f.eks. beboere i en specifik boligforening.

Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil dog fortsat selv kunne etablere ladestanderetableret til eget brug samt finansiere etableringen. Beslutter kommunalbestyrelsen eller regionsrådet imidlertid, at en sådan ladestander skal kunne anvendes af andre end kommunens og regionens egne køretøjer, skal ladestanderen afhændes til en privat operatør, som godtgør kommunen eller regionen for de midler, myndigheden har brugt til at finansiere etablering af ladestanderen.

#### *3.4.2.3. Midler til kommuner og regioners opgavevaretagelse*

Det har indgået i regeringens overvejelser, om kommuner og regioner skal have adgang til at anvende egne anlægs- og driftsmidler til at yde tilskud til operatører af offentligt tilgængelige ladestanderetableret, der leverer opladningstjenester fra ladepladser etableret på kommunens eller regionens arealer, i det omfang ydelse af sådan støtte prioriteres politisk i kommunen eller regionen. Formålet hermed ville være, at kommunen eller regionen vil kunne tildele midler til operatører, der påtager sig at levere opladningstjenester i områder af kommunen eller regionen, hvor det ellers ikke vil være rentabelt at etablere ladestanderetableret.

Overvejelser, om kommuner og regioner skal have mulighed for at yde økonomisk støtte til operatører, vil imidlertid være en balancering af to hensyn. På den ene side vil en manglende mulighed for at yde støtte kunne medføre, at infrastrukturen til opladning udrulles i takt med, at der er et forretningsmæssigt potentiale for operatører af ladestanderetableret 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 tilskud, kunne få den konsekvens, at de private investeringer i offentligt tilgængelige ladestanderetableret hæmmes, ligesom det vil kunne medføre øget risiko for konkurrenceforvridning for private investeringer og en øget risiko for fejlinvesteringer. Endvidere har der gennem statslige puljer været udmøntet støtte til udrulning af ladeinfrastruktur, mens der i 2021 og 2022 ligeledes er indgået aftale om statslige puljer til støtte af ladeinfrastruktur. Regeringen vurderer samlet set, at kommuner og regioner ikke skal kunne anvende egne drifts- eller anlægsmidler som tilskud til offentligt tilgængelige ladestanderetableret på kommunens eller regionens arealer.

Det foreslås i § 8, stk. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ikke kan anvende kommunens eller regionens egne midler til at varetage opgaver efter §§ 3 eller 6. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan dog anvende kommunens eller regionens egne midler til administration, herunder sagsbehandling og udbudsproces m.v. Opnår kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestanderetableret efter §§ 3 eller 6, kan denne indtjening dog medgå som offentligt tilskud i forbindelse med fremtidige tildelinger af ret til at virke som operatør af ladestanderetableret på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet hverken kan anvende egne anlægs- eller driftsmidler til at yde økonomisk støtte til operatører af offentligt

tilgængelige ladestandere, der tildeles ret til at levere opladningstjenester fra ladestandere etableret på ladepladser på kommunale eller regionale arealer.

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

Kommuner og regioner vil endvidere fortsat kunne finansiere ladestandere, der ikke kan anvendes af andre end kommunen eller regionen, f.eks. ladestandere etableret til brug for myndighedens egne køretøjer eller til brug for opfyldelse af forpligtelsen til at etablere og forberede til etablering af ladestandere efter regler udstedt i medfør af byggeloven.

Opnår kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter §§ 3 eller 6, kan denne indtjening dog medgå som offentligt tilskud i forbindelse med fremtidige tildelinger af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, der anlægges på kommunens eller regionens arealer. Kommuner og regioner kan dog ikke forlods anvende midler, som myndigheden tjener ved at tildele ret til at virke som operatør på kommunens eller regionens arealer.

Det foreslås i § 8, stk. 2, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan yde tilskud i forbindelse med tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, når tilskuddet er finansieret af staten eller af EU-midler.

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 fonde, foreninger eller private til dette formål og anvender disse midler til at yde støtte til operatører i forbindelse med, at operatøren tildeles ret til at virke som operatør efter den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 1.

### *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.

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 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. 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.

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 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 endvidere 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 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, dog med mindre justeringer. Med den foreslåede § 9, 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, krav til priser for opladning samt om

brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Transportministeren kan endvidere bestemme, at regler fastsat efter § 9, 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 transportministeren får 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. 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 samt i forlængelse af revisionen af AFI-direktivet 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 § 9, 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 § 9, 2. pkt., kan transportministeren dog bestemme, at regler fastsat efter § 9, 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, krav til priser for opladning og brugerinformation også skal finde anvendelse for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

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

#### *3.6.1. Gældende ret*

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](http://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 gennemfører AFI-direktivets artikel 7, stk. 7.

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

AFI-direktivets artikel 7, stk. 7, fastsætter, at når de data, der angiver den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere, 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 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 implementering af dele af AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation.

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](http://www.bilviden.dk).

### *3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det er Transportministeriets vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt, at Færdselsstyrelsen eller andre myndigheder under Transportministeriet kan indsamle brugerrelevante oplysninger om offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere, herunder bl.a. data om antallet af ladepladser og tankstandere samt data om geografisk beliggenhed, ladeeffekt, stiktyper og driftsstatus, så myndigheden kan sikre, at disse data er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag samt sikre en høj datakvalitet.

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 kan sikre, at de data, der stilles til rådighed for forbrugere, til enhver tid afspejler korrekte og opdaterede oplysninger.

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, ladestandere og ladepladser 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 § 10, 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 § 10 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 samt danske bilimportører til at offentliggøre og videregive metadata om bl.a. den geografiske placering, antal ladestandere, ladepladser og tankstandere samt ladeeffekt og driftsstatus på offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

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.

Det påtænkes, at Færdselsstyrelsen via styrelsens online platform [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk) hvert kalenderkvartal vil indsamle brugerrelevante oplysninger og metadata om offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark, herunder bl.a. data om geografisk beliggenhed, antal tankstandere, ladestandere og ladepladser, ladeeffekt og stiktyper. Det er hensigten, at disse data indsamles direkte fra ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestanderoperatører. Det er endvidere hensigten, at det også muliggøres, at ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladeoperatører kan indberette disse data løbende eksempelvis i forbindelse med etablering af nye ladestandere, såfremt ejerne måtte have interesse i dette.

Det påtænkes endvidere, at det ved bekendtgørelse fastsættes regler om, at operatører af ladestandere skal offentliggøre driftsstatus for ladepladsen på operatørens eller tredjeparts hjemmeside, f.eks. således at det hvert 60. minut skal offentliggøres, om en given ladeplads fungerer normalt eller er ude af drift. Det påtænkes endvidere, 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](http://www.bilviden.dk) kan henvide til de relevante hjemmesider.

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 bestemmelser om brugerinformation. 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 ladestander. 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 brugerinformationsregler, 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 ladestander, 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 strafbestemmelser i de pågældende bekendtgørelser for at sikre en effektiv håndhævelse af de nationale regler. 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.

#### *4. Konsekvenser for FN's verdensmål*

Lovforslaget vurderes at understøtte FN's verdensmål 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*

Et krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer eller med offentlige tilskud skal understøtte roaming, vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. Forslaget om, at der oprettes et register over udbydere af opladningstjenester, som lever op til visse vandelskrav, og at dette register føres af en myndighed under Transportministeriets ressort, vil dog medføre økonomiske konsekvenser og implementerings-konsekvenser for myndigheden. Konsekvenserne vil blive vurderet ved udstedelse af bekendtgørelse om registeret.

Understøttelse af roaming ved offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer eller med offentlige tilskud kan bidrage til samfundsøkonomiske gevinster gennem indirekte positive netværkseffekter, der øger værdien af at eje og bruge en elbil.

Lovforslagets bestemmelser om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan tildele private 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. Det påtænkes, at kommuner og regioner ikke skal have adgang til at anvende egne anlægs- og driftsmidler til at yde tilskud til operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, der leverer opladningstjenester fra ladepladser etableret på kommunens eller regionens arealer, hvorfor kommuner og regioner ikke vil have omkostninger herved.

Reglerne forpligter ikke kommunalbestyrelsen og regionsrådet til at tildele private ret til at virke som operatører af ladestandere, 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 en tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere på offentligt tilgængelige ladepladser sker 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 alene bemyndigelsesbestemmelser og 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 § 10 om videregivelse 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](http://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 DATEX II (CEN/TS 16157 med senere opdateringer).

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 tildeling af retten til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser 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 ladestanderer ved ladestationer langs motorvejsnettet.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder alene 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 § 10 vil udstedelse af regler om indsamling af data om den geografiske beliggenhed for offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler tage 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 §§ 4, 5, 9, 10, 11 og 13. De administrative konsekvenser ved lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vil blive vurderet i forbindelse med udmøntningen af bestemmelserne ved bekendtgørelse.

Krav om, at aftaler om tildeling af retten til at virke som operatør af ladestanderer på offentligt tilgængelige ladepladser 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 elbiler. Når konkurrencen øges, f.eks. gennem flere bud pr. ladeplads, 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 elbiler.

Et krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestanderer skal imødekomme anmodninger fra udbydere af opladningstjenester, medvirker til yderligere at forstærke den effektive ressourceanvendelse, som kan opnås gennem udbud. Muligheden for, at udbydere af opladningstjenester kan sælge opladningstjenester fra operatørens ladepladser, 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.

Kravet om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestanderer på offentlige arealer eller med offentlige tilskud skal understøtte roaming til ikke-diskriminerende priser, skal medvirke til, at der bliver et reelt marked for udbud af roamingtjenester, således at operatører af ladestanderer ikke kan holde udbydere af opladningstjenester ude af markedet ved at sætte priserne så højt, at der ikke er et marked for udbud af sådanne tjenester. Det er derimod ikke hensigten at fastsætte et egentligt prisloft eller på anden måde begrænse konkurrencen og effektiviteten på markedet. Kravet kan dog have konsekvenser for operatører af offentligt tilgængelige ladestanderer på offentlige arealer eller med offentlige tilskud, som vil få mindre frihed til at fastsætte priserne for levering af opladningstjenester til en udbyder af opladningstjenester, hvilket reducerer operatørens muligheder for at knytte brugerne til sig gennem

abonnementsordninger, hvor forbrugerne ikke har fuld gennemsigtighed i forhold til prissætningen. Begrænsningen i disse muligheder vurderes dog samlet set at være generelt samfundsgavnlig, da det i stedet øger konkurrencen.

Det påtænkes, at operatører af ladestandere skal understøtte roaming ved at anvende standarder for kommunikationsprotokoller, hvilket potentielt kan pålægge operatøren øgede administrative omkostninger, såfremt denne ikke ville have valgt en standardprotokol. En ensretning af standarder på området 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 tildele private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser 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 kommuner og regioner medfører, at kommunerne og regionerne kan udføre visse nye aktiviteter og vedrører dermed ikke erhvervslivets byrder. Lovforslagets bestemmelser herom forventes således ikke at få administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder alene 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 § 10 om videregivelse af data om offentligt tilgængelig infrastruktur vil indebære både økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

En udmøntning af lovforslagets § 4 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 ladepladser 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 § 5, stk. 6, 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 alene 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 § 9.

#### *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 alene 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 roaming 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 nulemissionskøretøjer. Dette vil samlet set indirekte kunne føre til en lavere udledning af CO<sub>2</sub>-emissioner.

Lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler indeholder alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv klimamæssige konsekvenser, men regler udstedt i medfør af lovforslagets §§ 9 og 10 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 alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv miljø- og naturmæssige konsekvenser, men regler udstedt i medfør af lovforslagets §§ 9 og 10 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 tildele private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser 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 ved aftale og i overensstemmelse med de foreslåede regler om markedsvilkår kan tildele private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser, der anlægges på kommunens eller regionens arealer. Kommuner 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. Tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere på offentligt tilgængelige ladepladser skal imidlertid ske 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 statsstøttereglerne, 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.

Da lovforslagets bestemmelser om gennemførelse af EU-regler alene indeholder bemyndigelsesbestemmelser, går lovforslaget ikke i sig selv videre end minimumskravene i EU-reguleringen. Der vil ved udstedelse af bekendtgørelser i medfør af bemyndigelsesbestemmelserne blive foretaget en særskilt vurdering af bekendtgørelsernes forhold til de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering.

### *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 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 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, 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, 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, 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	Understøttelse af roaming ved offentligt tilgængelige ladestandere og krav om, at tildeling af ret til at levere opladningstjenester ved offentligt tilgængelige ladestandere, kan bidrage til samfundsøkonomiske gevinster og effektiv ressourceanvendelse.	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 tildele private ret til at levere opladningstjenester på kommunale og regionale arealer, 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 vurderet ved udstedelse af de konkrete bekendtgørelser.  Forslag om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan tildele private ret til at levere opladningstjenester på kommunale og regionale arealer, vil kunne have implementeringskonsekvenser for kommuner og regioner, hvis myndigheden vælger at udnytte mulighederne.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslag om, at kommuner og regioner kan tildele private ret til at levere opladningstjenester 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 og drift af offentligt tilgængelige ladestandere.	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 operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal give adgang til roaming, kan have økonomiske konsekvenser for operatører.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Forslag om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal give adgang til 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	Kommuner og regioners tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere kan indebære støtte og er dermed omfattet af EU-reglerne om statsstøtte.  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.	
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 betragtning 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 Superchargerstations, 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.

Ved en ladestander forstås efter lovforslagets § 2, nr. 3, 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 elektrisk køretøj foreslås defineret i § 2, nr. 2. Hvorvidt en ladestander kan betragtes som offentligt tilgængelig, fastlægges ud fra den foreslåede § 2, nr. 7.

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 de ladestander, der er offentligt tilgængelige.

Den foreslåede bestemmelse, indebærer endvidere, at der i loven og i regler udstedt i medfør af loven 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 salg af opladningstjenester (roaming), eller at kommuner og regioner kan tildele private ret til at levere opladningstjenester fra ladestander etableret på ladepladser på kommunale og regionale arealer.

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

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.

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 det samme som den gældende bestemmelse i AFI-lovens § 1, nr. 2.

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. Hvorvidt en tankstation kan betragtes som offentligt tilgængelig, fastlægges ud fra den foreslåede § 2, nr. 7.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte de samme tankstationer, som i dag er omfattet af AFI-lovens § 1, nr. 2, om tankanlæg. Bestemmelsen foreslås dog omformuleret, så den i højere grad ligger sig op ad de begreber, der anvendes i AFI-direktivet.

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 ladeplads, opladningstjenester, operatør af ladestander og udbyder af opladningstjenester.

Det foreslås i § 2, nr. 1, at alternative drivmidler defineres som brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile oliebrændstoffer 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 betragtning 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 betragtning 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 erhvervsgrøner, 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 biobrændselslovens 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, metan 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 dieselmotorer. 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 betragtning 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 mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte mindst et batteri til ét elektrisk køretøj ad gangen.

Begrebet ladestander efter denne lov omfatter både normale ladestandere og højeffektladestandere, jf. den foreslåede § 2, nr. 4 og 5.

I AFI-direktivets artikel 2, nr. 3, defineres en ladestander 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.

Den foreslåede definition af en ladestander afviger således marginalt fra definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 3, da det er Transportministeriets vurdering, at ordlyden bør ændres for at præcisere, at ladestandere i dag typisk vil kunne oplade mere end ét køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til ét elektrisk køretøj ad gangen.

I bemærkningerne til den gældende AFI-lov er en ladestander defineret som foreslået i lovens § 2, nr. 3, og loven forvaltes således allerede i praksis i overensstemmelse med den foreslåede definition.

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, og som ikke er tilgængelige for offentligheden.

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.

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 højeffektvekselstrømsladestandere til elektriske køretøjer af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med Type 2-stikforbindelser som beskrevet i standarden EN 62196-2. Højeffektjævnstrømsladestandere 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 i hele Unionen 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 betragtning 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 Teslas Superchargerstations, der giver en diskriminerende adgang til Teslas egne køretøjer.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7.

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 ladeplads defineres som en facilitet, hvor der er eller bliver etableret adgang til opladning af et elektrisk køretøj ved en ladestander til elektriske køretøjer.

Ved en facilitet forstås en installation, indretning, anordning, driftsanlæg, eller andre ting, som faciliterer noget, et sted for at gøre noget.

Ladepladser omfatter således et areal, hvor der er eller bliver etableret en ladestander, og hvor et elektrisk køretøj kan holde med henblik på opladning.

En ladeplads kan både være etableret som en enkeltstående opladningsfacilitet, f.eks. i forbindelse med en offentlig vej, eller som egentlige ladeparker, hvor der er etableret flere opladningsfaciliteter på samme sted, f.eks. på en tankstation eller rasteplass.

Det foreslås i § 2, nr. 11, at opladningstjenester defineres som tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer.

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



Det foreslås i § 2, nr. 12, at en operatør af ladestander defineres som en virksomhed, som driver en ladestander til elektriske køretøjer etableret på en ladeplads og med udgangspunkt i denne leverer opladningstjenester enten i eget navn eller på vegne af en udbyder af opladningstjenester.

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 operatør af en ladestander f.eks. får tildelt ret til at levere opladningstjenester fra en ladeplads etableret på offentligt areal, vil operatøren dog også kunne få tildelt ret til at forestå de aktiviteter, der leder frem til, at operatøren kan tilbyde opladning til brugerne, herunder f.eks. etablering af ladestanderen og tilslutning heraf til det kollektive forsyningsnet.

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

Det foreslås i § 2, nr. 13, at en udbyder af opladningstjenester defineres som en virksomhed, som udbyder opladningstjenester fra en ladestander på en ladeplads, 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 § 5 om udbud af opladningstjenester.

En udbyder af opladningstjenester vil typisk indgå en kontrakt med en operatør af ladestander, der indebærer, at udbyderen til sine kunder kan sælge opladningstjenester fra de ladestander, 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.

### *Til § 3*

Udbud af offentlige aftaler er omfattet af de nugældende udbudsretlige regler i medfør af udbudsloven, tilbudsloven, 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 tildeling af 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.

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 hvis det offentlige opkræver en urimelig høj pris i tilfælde, hvor den offentlige myndigheds areal er eneste reelle valgmulighed for en operatør af ladestandere, er i strid med konkurrencelovens forbud mod misbrug af dominerende stilling. Der henvises i den forbindelse til reglerne i konkurrencelovens § 11.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 1, medfører, at alle aftaler om tildeling af ret til at virke som operatør af en eller flere ladestandere på ladepladser etableret på offentlige arealer skal indgås på markedsvilkår.

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

Når det offentlige tildeler retten til at virke som operatør af ladestandere på et givent areal, stiller det offentlige enten en eller flere ladestandere med tilhørende ladepladser eller et areal, hvor der allerede er eller kan etableres ladepladser til rådighed for operatøren af ladestanderens forretningsførelse med at tilbyde opladningstjenester til elektriske køretøjer og eventuelle opsætning af ladestandere.

Den foreslåede bestemmelse gælder for offentlige arealer, hvorved forstås, at det offentlige skal have rådighed over arealerne på en sådan måde, at det offentlige kan bestemme, at der kan etableres ladepladser 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.

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. Kontrakten 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 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, vil det derfor medføre, at de relevante udbudsretlige procedureregler vil skulle følges ved aftalen om tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere. Ved gennemførelse af EU-udbud i overensstemmelse med de for aftalen relevante udbudsregler vil bestemmelsens krav om markedsvilkår 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 tildeling af 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. 6 bemyndiget til at fastlægge nærmere regler om tildelingen af retten til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, jf. sk. 1, herunder om hvordan markedsvilkårene skal fastlægges, herunder om der skal ske en obligatorisk annoncering af aftalen.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke regulere, hvorvidt og i hvilket omfang eksisterende kontrakter om tildeling af 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 § 16, stk. 3.

Med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 2, kan der alene tildeles én operatør ret til at virke som operatør af ladestander pr. ladeplads.

Begrænsningen er indsat for at modvirke, at der etableres flere ladestander fra flere forskellige operatører på samme ladeplads. Begrænsningen skal betragtes i sammenhæng med, at udbydere af opladningstjenester vil have ret til at levere opladning af elektriske køretøjer gennem ladestanden ved ladepladsen, jf. den foreslåede bestemmelse i § 5.

Med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 3, kan aftaler om tildeling af ret til at være operatør af ladestander maksimalt have en varighed på 8 år, dog 12 år, når hensyn til ekstraordinære investeringer nødvendiggør det.

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

For at sikre størst mulig udbredelse af ladestander kan det i visse tilfælde være nødvendigt at indgå aftaler om tildeling af retten til at være operatør af ladestander, som har en varighed på mere end 8 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 12 år, hvis det er nødvendigt for, at operatørens nødvendige investeringer i forbindelse med oprettelsen af operatørens forretningsførelse på ladepladserne 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.

Da udvidelsen af perioden efter 8 år op til 12 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 8 år og den nødvendige investering.

Hovedparten af de aktiver, som operatøren af ladestander 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 8 år og 12 år. Hensynet til at sikre konkurrencen mellem operatører af ladestander tilsiger dog omvendt, at tidshorisonten ikke bliver for lang, hvorfor Transportministeriet har fundet det hensigtsmæssigt at fastsætte tidshorisonten til som udgangspunkt 8 år, dog højst 12 år.

Hvis operatørens etablering af ladestander indebærer installationen af udstyr eller arbejder, hvis afskrivningsperiode er ud over den i § 3, stk. 3, angivne maksimale varighed, såsom eksempelvis nedgravede kabler, kan aftalen om tildeling af 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 koncessionskontrakt direktivet, 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. 4, bestemmes det, at det offentlige ved aftaler om tildelingen af 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 tildelingen af 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 tildelingen 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 tildelingen af 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 foreslås i lovforslagets § 3, stk. 5, at § 3, stk. 1-4, ikke gælder, når ladestanderen alene anvendes til opladning af det offentliges egne køretøjer.

Ved indgåelse af aftaler om etablering af ladepladser, opsætning af ladestander samt levering af opladningstjenester til det offentliges egne køretøjer gælder de almindelige regler om offentlige indkøb. I det tilfælde at en ladeplads kun delvist benyttes af det offentlige til opladning af egne elektriske køretøjer, kan det offentlige tildele retten til at virke som operatør af ladestander, i det tidsrum hvor det offentliges køretøjer ikke anvender ladestanderen. I det tilfælde vil tildelingen af retten til at virke som operatør af ladestander i det offentligt tilgængelige tidsrum skulle følge reglerne i forslaget § 3, stk. 1-4. Det indebærer endvidere f.eks., at ladestander etableret på offentlige arealer, som alene kan anvendes af ansatte eller gæster på en specifik arbejdsplads, er omfattet af bestemmelsens stk. 1-4. Bestemmelsens stk. 1-4 vil endvidere f.eks. omfatte ladestander etableret på offentlige arealer, når anvendelsen af ladestanderen er begrænset til f.eks. beboere i en specifik boligforening eller til en specifik producents køretøj.

Med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 6, fastsættes det, at transportministeren kan fastsætte regler om tildeling af retten til at virke som operatør af ladepladser, jf. stk. 1, herunder om fastlæggelsen af de markedsvilkår, herunder om obligatorisk [annoncering/udbud], på hvilke offentlige myndigheder kan indgå aftaler om tildeling af ret til at virke som operatør af ladestander i henhold til stk. 1.

Med bestemmelsen vil transportministeren kunne fastsætte en eller flere specifikke metoder, som [offentlige myndigheder], der tildeler retten til at virke som operatør af ladestander på deres arealer, skal anvende til at fastlægge de krævede markedsvilkår i henhold til stk. 1.

Såfremt hjemlen bliver udnyttet, vil transportministeren kunne regulere, hvilke metoder [offentlige myndigheder] skal benytte til fastsættelse af markedsvilkår, som krævet i medfør af stk. 1.

Transportministeren vil således kunne regulere, hvordan fastlæggelsen af markedsvilkår skal foregå for de aftaler, som ikke er omfattet af de almindelige udbudsregler. Herunder om der skal være krav om obligatorisk [annoncering/udbud] samt i givet fald, hvor denne [annoncering/udbud] skal foretages. Det vil samtidigt være muligt at indføre en bagatelgrænse for, hvornår der er pligt til at foretage [annoncering/udbud], således at aftaler af meget begrænset omfang, eksempelvis aftaler med en lav omsætning undtages pligten til [annoncering/udbud]. Undtagelsen til [annoncering/udbud] vil dog ikke kunne undtage den konkrete aftale fra anden udbudspligt i medfør af anden lovgivning. Der vil ligeledes kunne fastsættes regler for, hvilke forhold som der må evalueres i forbindelse med tildelingen af retten til at drive ladestander, herunder om aftalerne skal tildeles til laveste pris, om der også må tages hensyn til kvaliteten sammen med prisen, eller om [de offentlige myndigheder] har valgfrihed mellem tildelingskriterierne.

Herudover vil transportministeren kunne fastlægge nærmere regler for, hvilket materiale som der skal være en del af annonceringen, samt hvor lang en tilbudsfrist annonceringen skal have. Det kan i medfør heraf eksempelvis bestemmes, at det fulde kontraktmateriale samt de nærmere vilkår for udvælgelsen af den virksomhed, som tildeles retten til at virke som operatør af ladestander, skal annonceres samlet.

#### *Til § 4*

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 tilkøbt offentligt tilgængelige ladestander 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 ladestander 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, stk. 5, og § 6, stk. 3.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at netvirksomheder skal indhente oplysninger om aftagenumre tilknyttet offentligt tilgængelige ladestander og videregive indsamlet måledata om bl.a. forbrugsdata fra målepunkter tilkøbt 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 tilkøbt offentligt tilgængelige ladestander. 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 ladestander i et afgrænset område med henblik på at mindske henførbareheden til enkelte opladningssessioner samt personhenførbareheden.

#### *Til § 5*

En udbyder af opladningstjenesters videresalg af opladningstjenester til sine egne kunder (roaming) er ikke reguleret på EU-niveau, ligesom der heller ikke på nuværende tidspunkt findes nationale regler, der sikrer brugere af elbiler adgang til roaming på ladestandermarkedet.

Det foreslås i § 5, stk. 1, at en udbyder af opladningstjenester kan anmode en operatør af en ladestander om, at operatøren på udbyderens vegne og i dennes navn leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Ved en udbyder af opladningstjenester forstås efter den foreslåede § 2, nr. 13, en virksomhed som udbyder opladningstjenester fra en ladestander på en ladeplads, hvor virksomheden ikke selv er operatør. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 2, nr. 13.

En udbyder af opladningstjenester vil typisk indgå en kontrakt med en operatør af ladestander, der indebærer, at udbyderen til sine kunder kan sælge opladningstjenester fra de ladestander, 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.

For brugere af elbiler medfører forslaget, at brugere, som indgår et kundeforhold med en udbyder af opladningstjenester, som er registreret i det i § 5, stk. 4, omhandlede register, får adgang til at anvende alle offentligt tilgængelige ladestander, hvor udbyderen har indgået aftale. Brugere af elbiler undgår dermed selv at skulle indgå kundeforhold med flere operatører af ladestander for at opnå nem adgang til et større ladenetværk.

Det foreslås i § 5, stk. 2, at operatøren af en ladestander skal imødekomme alle anmodninger efter stk. 1, jf. dog stk. 3 og 4. Forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestander efter 1. pkt., kan kun bringes til ophør, hvis udbyderen ikke længere opfylder kriterierne for at blive registreret i det register, der er nævnt i stk. 4.

Forslaget indebærer, at en operatør af en ladestander ved en given ladeplads omfattet af lovforslagets § 5, stk. 3, ikke kan afslå en anmodning fra en udbyder om levering af opladningstjenester, medmindre udbyderen af opladningstjenester ikke er registreret i det register over udbydere af opladningstjenester, som er omhandlet i lovforslagets § 5, stk. 4.

Den foreslåede bestemmelse i 2. pkt. skal sikre, at operatører af ladestander ikke omgår kravet ved ensidigt at kunne opsige en aftale med en udbyder, uden at der er rimelige grunde herfor.

Det foreslås i § 5, stk. 3, at forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestander efter stk. 1 og 2, indtræder, når ladestanderen enten er etableret på det offentlige arealer, eller der ved etablering af

ladestanderen er modtaget tilskud hertil fra det offentlige, medmindre ladestanderen alene anvendes til det offentliges eget brug.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, der enten er etableret på arealer, der tilhører det offentlige, eller der ved etablering af ladestanderen er modtaget offentligt tilskud, er forpligtet til at imødekomme udbydere af opladningstjenesters anmodninger om at sælge opladningstjenester fra operatørens ladestander.

Forpligtelsen vil ikke gælde for offentligt tilgængelige ladestandere beliggende på private arealer med mindre ladestanderne er etableret med offentlige tilskud.

Bestemmelsen omfatter offentligt tilgængelige og ikke-offentligt tilgængelige ladestandere, hvis ladestanderen er etableret på offentlige arealer eller med offentligt tilskud. Det indebærer f.eks., at ladestandere etableret på offentlige arealer, som alene kan anvendes af ansatte eller gæster på en specifik arbejdsplads, er omfattet af bestemmelsen. Bestemmelsen vil endvidere f.eks. omfatte ladestandere etableret på offentlige arealer eller på private arealer med offentligt tilskud, når anvendelsen af ladestanderen er begrænset til f.eks. beboere i en specifik boligforening eller til en specifik producents køretøj.

Bestemmelsen omfatter derimod ikke ladestandere, der alene anvendes til det offentliges eget brug.

Ladepladserne skal anlægges på offentlige arealer, hvorved forstås, at det offentlige skal have rådighed over arealerne på en sådan måde, at det offentlige kan bestemme, at der kan etableres ladepladser 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 § 5, stk. 4, at forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestandere efter stk. 1 og 2, indtræder, når udbyderen af opladningstjenester er registreret i et register over udbydere af opladningstjenester i Danmark, der opfylder vandelskrav. Transportministeren fastsætter regler om registeret, herunder om kriterier for at blive registreret.

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 registeret.

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 § 5, stk. 5, at priser, som operatører af ladestandere kan opkræve fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester efter stk. 1, skal være ikkediskriminerende. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om operatørens fastsættelse af priser for levering af disse tjenester.

Den foreslåede bestemmelse vedrører priserne i engrosleddet og vedrører således ikke forbrugerpriser.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre, at operatører af ladestandere ikke indirekte holder udbydere af opladningstjenester ude af markedet ved at sætte priserne så højt, at der reelt ikke er et marked for at udbyde salg af opladningstjenester. At priserne ikke må være diskriminerende, indebærer dermed, at det ikke må være uforholdsmæssigt dyrt for brugere af ladestandere at købe en opladningstjeneste via roaming i forhold til de priser, som brugerne ville skulle betale for køb af opladningstjeneste via abonnement eller som ad hoc-opladning.

Det er hensigten at udnytte den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler om, at priser, som operatører af ladestandere opkræver fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester, ikke må have til formål generelt at holde udbydere af opladningstjenester eller at holde enkelte eller grupper af udbydere af opladningstjenester ude af markedet.

Det er endvidere hensigten at fastsætte regler om, at operatørens beregning af priser fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester kan indeholde en række elementer, som bygger på dokumenterede omkostninger samt et rimeligt branchekonformt afkast på den investerede kapital.

Det forventes desuden, at der fastsættes regler om, at såfremt operatørens prisberegning underkendes, skal operatøren tage initiativ til at gennemgå prisberegninger og afregninger med øvrige udbydere af opladningstjenester, der har anvendt den pågældende ladeplads i perioden, tvisten har drejet sig om.

Det er derimod ikke hensigten at fastsætte et egentligt prisloft eller på anden måde begrænse konkurrencen og effektiviteten på markedet.

Udbyderen af opladningstjenester vil kunne anlægge en sag mod operatøren af ladestanderen efter de almindelige civilprocesretlige regler, hvis udbyderen mener, at denne har været udsat for diskriminerende prissætning.

Det foreslås i § 5, stk. 6, at transportministeren kan fastsætte regler om standarder for udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.

Såkaldte kommunikationsprotokoller muliggør interoperabilitet mellem flere forskellige softwaresystemer, hvorigennem der udveksles information. Kommunikationsprotokoller er 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 af opladningstjenester 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 § 5 skal anvende med henblik på at understøtte kommunikationen mellem operatøren og udbyderen. De konkrete kommunikationsprotokoller, som der vil blive stillet krav om, vil som udgangspunkt være åbne og tilgængelige for alle.

#### *Til § 6*

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, løsørengsstande, 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.

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. Transportministeriet vurderer ikke, at vejlovens § 80 giver hjemmel til, at kommuner som vejmyndighed kan etablere og drive ladestandere på det kommunale vejareal. Det vurderes derfor, 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 og drive ladestandere 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 de elbiler, 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 myndighedsfuldmagtsreglerne kan finansiere og etablere ladestandere til brug for de elbiler, 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 ladestandere til elektriske køretøjer i forbindelse med visse større nybyggerier, ombygninger og bestående bygninger.

Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet i overensstemmelse med reglerne i § 3 ved aftale kan tildele private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

Ved operatør af ladestandere forstås en virksomhed, som driver en ladestander til elektriske køretøjer etableret på en ladeplads og med udgangspunkt i denne leverer opladningstjenester enten i eget navn eller på vegne af en udbyder af opladningstjenester 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 mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte mindst et batteri til ét elektrisk køretøj ad gangen. Afgrænsningen af, hvornår en ladestander er at betragte som offentligt tilgængelig, foretages efter foreslåede § 2, nr. 7.

Ved ladepladser forstås en facilitet, hvor der er eller bliver etableret adgang til opladning af et elektrisk køretøj ved en ladestander til elektriske køretøjer, jf. den foreslåede § 2, nr. 10.

Bestemmelsen medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet i den enkelte kommune eller region kan stille arealer til rådighed for, at private driver en eller flere ladestander til elektriske køretøjer etableret på en eller flere ladepladser og med udgangspunkt i disse leverer opladningstjenester. Det vil være frivilligt for den enkelte kommune eller region, om den ønsker at tildele en sådan ret.

Tildelingen af ret til at virke som operatør skal ske på markedsvilkår efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 3.

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

Ladepladserne 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 ladepladser 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 den private operatørs etablering og drift af ladestander.

Efter bestemmelsen vil en privat kunne henvende sig til kommunen eller regionen med en forespørgsel, om kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil gennemføre [annoncering/udbud] med henblik på at finde private, der ønsker at levere opladningstjenester fra ladepladser på kommunale eller regionale arealer. Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil endvidere selv aktivt kunne beslutte at gennemføre [annoncering/udbud] med henblik på at finde sådanne private aktører.

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet har ikke efter bestemmelsen hjemmel til selv at etablere og/eller drive offentligt tilgængelige ladestander. Da det efter bestemmelsen alene er private aktører, som kommunen eller regionen kan indgå aftale med, giver bestemmelsen ikke mulighed for at indgå aftale med andre myndigheder, offentligt ejede institutioner eller offentligt ejede selskaber.

Kommuner og regioner er i dag efter byggeloven og regler udstedt i medfør heraf forpligtet til at etablere ladestander og forberede parkeringspladser til ladestander til elektriske køretøjer i forbindelse med visse større nybyggerier, ombygninger og bestående bygninger. Med den foreslåede bestemmelse i § 6 vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kunne beslutte, at ladestander etableret til opfyldelse af krav fastsat i medfør af byggeloven skal være offentligt tilgængelige. En kommunalbestyrelse eller et regionsråd vil også kunne beslutte, at ladestander etableret til brug for opladning af myndighedens egne køretøjer skal være offentligt tilgængelige, jf. lovforslagets § 7, stk. 2.

Hvis kommunen eller regionen beslutter, at ladestanderne skal være offentligt tilgængelige, skal myndigheden følge reglerne i den foreslåede § 6.

Det er den enkelte kommunes eller regions ansvar, at EU's statsstøttere regler overholdes, når myndigheden tildeler private 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 privates etablering og drift af ladestandere på kommunale og regionale arealer, herunder også det område, som i dag reguleres af vejlovens § 80, jf. lovforslagets § 6, stk. 4.

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.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter § 6, stk. 1, kan tillade etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over, herunder tilslutning heraf til det kollektive forsyningsnet.

Hensigten med bestemmelsen er, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet skal kunne give en privat aktør, der i medfør § 6, stk. 1, tildeles 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 og tilslutning af ladestanderen til det kollektive forsyningsnet.

Hvis der allerede er etableret en ladeplads med de fornødne faciliteter, vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet dog kunne nøjes med at tildele ret til at virke som operatør efter stk. 1, uden samtidig at tildele ret til at foretage aktiviteter efter stk. 2.

Det foreslås i § 6, stk. 3, at hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet påtænker at tildele private ret til at virke som operatør af ladestandere efter stk. 1, skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet offentliggøre, på hvilke arealer kommunalbestyrelsen eller regionsrådet inden for de kommende to kalenderår planlægger at tildele en sådan ret.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at der er en transparens i de offentlige myndigheders planer, således at eksisterende og potentielt kommende elborejere får mulighed for at vurdere, om der vil være tilstrækkelig ladeinfrastruktur i området på længere sigt. Bestemmelsen skal ligeledes medvirke til at sikre, at potentielt kommende operatører af ladestandere på de pågældende ladepladser, for hvem der kan være tale om omfattende investeringsbeslutning, gives mulighed for at indrette sig efter de kommende forretningsmuligheder. Endelig giver bestemmelsen 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, som kommunen eller regionen kan have overset.

Det foreslås, at bestemmelsen kun skal gælde for kommuner og regioner, der påtænker at tildele private ret til at virke som operatør. Det er dog Transportministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis kommuner og regioner, der ikke inden for de kommende to kalenderår påtænker at tildele en sådan ret, frivilligt offentliggør, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ikke planlægger at tildele en sådan ret.

Hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet bliver opmærksom på, at der er behov for at etablere offentligt tilgængelige ladestandere i et område af kommunen eller regionen inden for to kalenderår, udelukker bestemmelsen ikke, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan tildele ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser, selvom myndigheden ikke har offentliggjort dette to år i forvejen. I dette tilfælde skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet snarest muligt offentliggøre deres planer.

Offentliggørelse af kommunalbestyrelsens planlægning efter den foreslåede § 6, stk. 3, erstatter ikke kommuners planlægning efter planloven.

Det foreslås i § 6, stk. 4, at vejlovens § 80 ikke finder anvendelse for kommuners tilladelse til at anbringe offentligt tilgængelige ladestandere på kommuneveje.

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. Som beskrevet ovenfor er det 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 vejlovens § 80 ikke længere skal gælde for kommuners tilladelse til anlæg af offentligt tilgængelige ladestandere på det kommunale vejareal, dette efter forslaget vil være omfattet af AFI-loven.

Vejlovens § 88, hvorefter det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg på eller ved offentlig vej, finder også anvendelse 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, stk. 5, at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af kommunalbestyrelsens og regionsrådets planlægning, jf. stk. 3.

Det er hensigten, at offentliggørelse kan ske på kommunens eller regionens egen hjemmeside. Det er endvidere hensigten, at kommunen eller regionen skal oplyse adressen på hjemmesiden til en myndighed under Transportministeriets ressort med henblik på, at myndigheden på sin hjemmeside henviser til de relevante hjemmesider, således at brugerne kan få et samlet overblik over kommunernes og regionernes planlægning.

*Til § 7*

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 og drift af offentlige tilgængelige ladestandere er således efter de gældende regler en opgave, som alene kan varetages af private. Hvis private ønsker at varetage denne opgave på kommuneveje, kræver det vejmyndighedens (kommunalbestyrelsens) tilladelse efter § 80 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. (herefter vejloven), jf. nedenfor.

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, etablere og drive ladestandere til brug for opladning af de 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.

Tilsvarende må det antages, at regioner efter den såkaldte myndighedsfuldmagt kan finansiere, etablere og drive ladestandere til brug for de elbiler, 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.

Det foreslås i § 7, stk. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet til brug for opladning af kommunens eller regionens egne køretøjer kan etablere og drive ladestandere på kommunens eller regionens arealer eller indgå aftale med private herom, herunder tilslutning heraf til det kollektive forsyningsnet.

Bestemmelsen medfører, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet selv kan finansiere, etablere, drive ladestandere til brug for kommunens eller regionens egne køretøjer som f.eks. hjemmehjælpsbiler eller biler tilhørende et hospital. Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan dog også beslutte at indgå en aftale med en privat om etablering og drift af ladestanderen. Der er således ikke krav om, at opladning af kommunens eller regionens egne køretøjer skal ske via en privat aktør.

Efter bestemmelsen kan kommunalbestyrelsen og regionsrådet bl.a. etablere og drive ladestandere til eget brug, som etableres til opfyldelse af regler udstedt i medfør af byggeloven, der forpligter bygningsejere, herunder kommuner og regioner, til at etablere ladestandere og forberede parkeringspladser til ladestandere i forbindelse med visse bygninger.

Lovforslagets §§ 3, 6 og 8 finder ikke anvendelse for etablering af ladestandere efter den foreslåede § 7, stk. 1, jf. dog § 7, stk. 2.

Det indebærer, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet skal overholde de almindelige udbudsregler for tjenesteydelser eller koncessioner ved indgåelse af aftaler om etablering af ladepladser og således behandle det som et almindeligt indkøb af tjenesteydelse. I det tilfælde at en ladeplads kun delvist

benyttes af kommunen eller regionen til opladning af egne elektriske køretøjer, kan kommunalbestyrelsen eller regionsrådet tildele retten til at virke som operatør af ladestander, i det tidsrum hvor myndighedens køretøjer ikke anvender ladestanderen, jf. § 7, stk. 2.

Det indebærer endvidere, at kommuner og regioner ikke vil være forpligtet til at give adgang for udbydere af opladningstjenester, der ønsker at udbyde roaming fra kommunale eller regionale ladestander, der alene anvendes til myndighedens egne køretøjer.

Det indebærer endeligt, at kommunen eller regionen selv kan finansiere ladestander opstillet efter den foreslåede § 7, stk. 1.

Ladestander etableret efter den foreslåede § 7, stk. 1, vil ikke være offentligt tilgængelige, hvilket indebærer, at adgangen til ladestanderne begrænses til afgrænsede grupper af brugere, medmindre kommunalbestyrelsen eller regionsrådet udnytter muligheden for at gøre ladestanderen enten helt eller delvis offentligt tilgængelig efter den foreslåede § 7, stk. 2.

Det foreslås i § 7, stk. 2, at hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet beslutter, at ladestander som nævnt i stk. 1 skal kunne anvendes af andre end af kommunens eller regionens egne køretøjer, skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indgå aftale med en operatør af ladestander i overensstemmelse med reglerne i §§ 3, 6 og 8. I dette tilfælde skal operatøren godtgøre kommunalbestyrelsen eller regionsrådet for de midler, kommunalbestyrelsen eller regionsrådet har brugt til at finansiere etableringen af ladestanderen.

Bestemmelsen medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ikke kan virke som operatør af ladestander, når ladestanderen kan anvendes af andre køretøjer end kommunens eller regionens egne. I disse tilfælde skal kommunalbestyrelsen og regionsrådet ved aftale tildele private ret til at virke som operatør af ladestanderne. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet vil dermed ikke kunne levere opladningstjenester til brugere.

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet skal iagttage reglerne i §§ 3, 6 og 8 ved tildeling af private ret til at virke som operatør, hvilket indebærer, at tildelingen skal ske på markedsvilkår, jf. lovforslagets § 3, ligesom kommunalbestyrelsen eller regionsrådet ikke kan anvende egne midler ved tildelingen af ret til at virke som operatør af sådanne ladestander, jf. lovforslagets § 8. Operatøren af ladestanderen vil endvidere bl.a. skulle iagttage reglerne i lovforslagets § 5.

Omfattet af bestemmelsen vil være de tilfælde, hvor kommunalbestyrelsen eller regionsrådet beslutter, at ladestander etableret til myndighedens eget brug skal være fuldt offentligt tilgængelige. Bestemmelsen omfatter endvidere tilfælde, hvor en ladeplads ikke gøres fuldt offentligt tilgængelig, men alene er offentligt tilgængelig i perioder, hvor kommunen eller regionen ikke selv anvender ladestanderen. I dette tilfælde vil kommunalbestyrelsen eller regionsrådet skulle tildele private retten til at virke som operatør af ladestanderen i det tidsrum, hvor ladestanderen er tilgængelig for andre. Ligeledes vil ladestander etableret til brug for opladning af kommunens eller regionens køretøjer, når ladestanderen også kan anvendes af ansatte eller gæster på en specifik arbejdsplads, være omfattet af bestemmelsen. Bestemmelsen vil endvidere f.eks. omfatte ladestander etableret på kommunale eller regionale arealer, når anvendelsen af ladestanderen er begrænset til f.eks. beboere i en specifik boligforening eller til en specifik producents køretøj.

Kommunalbestyrelsen eller regionsrådet vil dog fortsat selv kunne etablere ladestander til eget brug samt finansiere etableringen. Beslutter kommunalbestyrelsen eller regionsrådet imidlertid, at en



ladestander, som kommunen eller regionen selv har finansieret og etableret, skal kunne anvendes af andre end kommunens og regionens egne køretøjer, skal ladestanderen afhændes til en privat operatør, som godtgør kommunen eller regionen for de midler, myndigheden har brugt til at finansiere etableringen af ladestanderen.

#### *Til § 8*

Det foreslås i § 8, stk. 1, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ikke kan anvende kommunens eller regionens egne midler til at varetage opgaver efter §§ 3 eller 6. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan dog anvende kommunens eller regionens egne midler til administration, herunder sagsbehandling og udbudsproces m.v. Opnår kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter §§ 3 eller 6, kan denne indtjening dog medgå som offentligt tilskud i forbindelse med fremtidige tildelinger af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet hverken kan anvende egne anlægs- eller driftsmidler til at yde økonomisk støtte til operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, der tildeles ret til at levere opladningstjenester fra ladestandere etableret på ladepladser på kommunale eller regionale arealer.

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

Kommuner og regioner vil endvidere fortsat kunne finansiere ladestandere, der ikke kan anvendes af andre end kommunen eller regionen, f.eks. ladestandere etableret til brug for myndighedens egne køretøjer eller til brug for opfyldelse af forpligtelsen til at etablere og forberede til etablering af ladestandere efter regler udstedt i medfør af byggeloven.

Opnår kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter §§ 3 eller 6, kan denne indtjening dog medgå som offentligt tilskud i forbindelse med fremtidige tildelinger af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, der anlægges på kommunen eller regionens arealer. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan dog ikke forlods anvende midler, som myndigheden tjener ved at tildele private ret til at virke som operatør på kommunens eller regionens arealer.

Det foreslås i § 8, stk. 2, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan yde tilskud i forbindelse med tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, når tilskuddet er finansieret af staten eller af EU-midler.

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 fonde, foreninger eller private til dette formål og anvender disse midler til at yde støtte til operatører i forbindelse med, at operatøren tildeles ret til at virke som operatør efter den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 1.

#### *Til § 9*

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 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 ladestander 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 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. 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.

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.

Det følger 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 endvidere 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 ladestander, til orientering af forbrugere på

udvalgte offentligt tilgængelige tankstationer og på 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 § 9, 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, krav til 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 § 9 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 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 betragtning 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.

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 § 9 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 kompatible 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 forbrugernes 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 brugerinformationen 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 § 9.

Det er hensigten, at udgangspunktet fortsat vil være, at regler udstedt i medfør af den foreslåede § 9, 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 § 9, 2. pkt., kan transportministeren dog bestemme, at regler fastsat efter § 9, 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.

#### *Til § 10*

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](http://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 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 implementering af dele af AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation.

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](http://www.bilviden.dk). Videregivelsen skal være i et dataformat godkendt af Færdselsstyrelsen.

Med den foreslåede § 10 bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler, der forpligter ejere af infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler og operatører af ladestandere samt danske bilimportører 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 solgte køretøjer samt om geografisk placering, ladeeffekt, stiktyper og 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.

Det er 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 kan sikre, at de data, der stilles til rådighed for forbrugere, til enhver tid afspejler opdaterede og korrekte oplysninger.

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 geografisk beliggenhed om 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 offentligt tilgængelige infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler for 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.

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 ladepladser, 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.

Det påtænkes, at Færdselsstyrelsen via styrelsens online platform [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk) hvert kalenderkvartal vil indsamle brugerrelevante oplysninger og metadata om offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af fossile brændstoffer og alternative drivmidler i Danmark, herunder bl.a. data om geografisk beliggenhed, antal tankstandere, ladestandere og ladeudtag, ladeeffekt og stiktyper. Det er hensigten, at disse data indsamles direkte fra ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestanderoperatører. Det er endvidere hensigten, at det også muliggøres, at ejere af offentligt tilgængelige tankstationer og ladeoperatører kan indberette disse data løbende eksempelvis i forbindelse med etablering af nye ladestandere, såfremt ejerne måtte have interesse i dette.

Det påtænkes endvidere at fastsætte regler om, at operatører af ladestandere skal offentliggøre driftsstatus for ladepladsen på operatørens eller tredjeparts hjemmeside, f.eks. således at det hvert 60. minut skal offentliggøres, om en given ladeplads fungerer eller er ude af drift. Det påtænkes endvidere,

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](http://www.bilviden.dk) kan henvise til den relevante hjemmeside.

Den foreslåede bemyndigelse kan endvidere anvendes 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 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 AFI-direktivets bestemmelser om brugerinformation. 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.

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

#### *Til § 11*

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 § 11, 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 § 11, 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](http://www.unece.org).

Det foreslås som noget nyt i § 11, 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 § 12*

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 § 12, 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 § 12, 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 § 13*

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 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 § 13, 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, der er udstedt i medfør af loven, vil fastsætte regler om tilsyn for at understøtte, at brugerinformationskravene i AFI-direktivet efterleves.

#### *Til § 14*

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 ikke udmøntet.

Det foreslås i § 14, at transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler udstedt i medfør af loven.

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. 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.

Der henvises til pkt. 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 § 15*

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 bestemmelserne, 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.

Bestemmelserne er 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 § 15, stk. 1, at der i regler, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

Bemyndigelsesbestemmelsen vil bl.a. kunne udmøntes for at understøtte efterlevelse af kravene i AFI-direktivet, i internationale konventioner eller andre EU-regler. 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.

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

Det foreslås i § 15, 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.

#### *Til § 16*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 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 for statens, kommuners og regioners kontrakter om etablering og drift af ladestandere på offentlige arealer, som er indgået inden lovens ikrafttræden, får lovens bestemmelser om udbud af opladningstjenester og indberetning af oplysninger om ladestandere efter §§ 4 og 10 virkning fra det tidspunkt, hvor kontrakten udløber, dog senest den 1. januar 2030.

Overgangsbestemmelsen omhandler alene fremadrettede forhold som f.eks. krav om, at der løbende skal indberettes oplysninger om ladestandere til myndighederne og ikke krav, der ligger før lovens ikrafttræden, som f.eks. krav om, at tildeling af ret til at virke som operatør skal ske på markedsvilkår. Forhold, som ligger før lovens ikrafttræden, vil således ikke blive bedømt efter lovforslagets regler, og en kontrakt om, at en privat tildeles ret til at virke som operatør af en ladestander på offentligt areal, som er indgået inden reglernes ikrafttræden, vil således ikke efter lovforslaget være ugyldig, selvom lovforslagets regler om markedsvilkår i § 3 ikke blev fulgt ved kontraktens indgåelse.

Det foreslås i *stk. 4*, 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.

*Til § 17*

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland.