

JR-nr.: 2021-725

23.11.2021

Brintbranchens svar til supplerende høring over udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Brintbranchen takker for anledningen til at afgive bemærkninger vedr. ovenstående. Brint og PtX har en afgørende rolle i dekarboniseringen af transport. Dette faktum anerkendes bredt, og også i EU Kommissionens forslag til revidering af AFI-direktivet (som nu foreslås at blive til regulering).

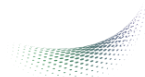
Kommissionens forslag vil kræve, at AFI-loven revideres igen om et par år, bl.a. med øget fokus på brint (hvilket mest sandsynligt bliver en obligatorisk del af reguleringen, og ikke frivilligt som indtil videre).

Derfor forstår Brintbranchen ikke, at AFI-loven stadigvæk dækker ladestandere næsten eksklusivt. Vi mener også, måden ladestandere og brinttankstationer opfattes i Transportministeriets bemærkninger er dybt inkonsistent.

Antal af kommunale eller regionale projekter reflekterer ikke en-til-en interessen for brint.

Der fremstår af Transportministeriets bemærkninger til lovforslaget at:

”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.”



Dette opfatter vi som en fejlbehæftet konklusion, idet en manglede involvering af kommunerne i projekter kan skyldes flere faktorer end bare manglede interesse. Bl.a. kan et af faktorerne være manglede regulering på brintområdet, hvilket beslutningen om ikke at inkludere regler til brinttankstationer i lovforslaget kun forværrer.

Brintbranchens medlem Everfuel har tidligere i måneden åbnet en ny brinttankstation på Prags Boulevard, et offentligt areal i Københavns Kommune. De fleste brinttankstationer i Danmark ligger nemlig på kommunale arealer. Det er også vel at mærke, at flere danske regioner/kommuner er med i [STRING-netværket](#), hvilket bl.a. arbejder på et "[hydrogen corridor](#)".

Tilstrækkeligt og fornuftigt regulering er en forudsætning for efterspørgsel af brint i transport.

Der fremstår også af Transportministeriets bemærkninger til lovforslaget bl.a.:

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

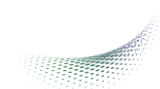
Det virker underligt, at der anerkendes vigtigheden af kommunale involvering (og regulering herfor) til at fremme tilgængeligheden til opladningsfaciliteter, men at der samtidig vælges at ignorere vigtigheden af regulering for brinttankstationer. Efterspørgslen for brintkøretøjer¹ og -tankstationer² vokser, men manglede regulering kan sætte bremsen på ambitionen.

Brintbranchen mener derfor, at de regler der foreslås for ladestander (især Kapitel 2 og Kapitel 3) også skal gøres gældende for brinttankstationer.

Brintbranchen står naturligvis gerne til rådighed for videre dialog om ovennævnte, skulle det give anledning til spørgsmål.

¹ F.eks. er der i dag 167 brintbiler i Danmark, op fra 113 i 2020 og 77 i 2019.

² I dag er der 5 brinttankstationer i Danmark, og der mindst er 10 flere planlagt til 2023.



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: Johanne Berner Hansen (jbh@dbr.dk)
Titel: Høring; ID nr. 27202 - j. nr. 2021-722
Sendt: 10-11-2021 13:38

Dansk Bilbrancheråd har modtaget den supplerende ovenstående høring, men har fortsat ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner
Hansen
Juridisk chef, advokat
(L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup

Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

For vores privatlivspolitik se [her](#).

Vidste du?... At Dansk Bilbrancheråd har udgivet Juridisk håndbog for bilforhandlere, som guider dig igennem bilhandlens mange facetter?

Bogen koster kun kr. 295,- og du kan købe den her.

Er du ikke medlem, er prisen 595,- og bestilling sker via info@dbr.dk.



Transportministeriet
Cc: trm@trm.dk og lnr@trm.dk
Jn. 2021-725



Dok. ansvarlig: LFL
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2021-36190-3.0
19. november 2021

Hørings svar til supplerende høring om lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler - Dansk e-Mobilitet

Transportministeriet har den 8. november 2021 sendt udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler (AFI-loven) i en *supplerende høring*. Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Med lovforslaget fastsættes rammerne for kommunernes og regionernes aktiviteter ift. opsætning af ladestanderer til opladning af elbiler samt ift. brugen af ladestanderne. Ambitionen med disse rammer/regler er at sikre, at det er lige så let at køre i elbil som i benzin- og dieselbil. Dette forudsætter, at der er nok ladestanderer, at ladestanderne er lette at tilgå, og at priserne er rimelige og ikke-diskriminerende.

Med lovforslaget, der er sendt i en supplerende høring, er der gennemført en række justeringer ift. det tidligere fremsendte lovforslag, herunder en justering af hvilken rolle kommuner og regioner kan spille ved lokalt at understøtte offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur, samt en justering af brugen af betalingsmidler iht. AFI-forordningen.

Generelle bemærkninger

Med lovforslaget lægges der fortsat op til en regulering af kommunernes ageren på markedet, hvor alle aftaler om tildeling af retten til at virke som operatør af ladestanderer på offentlige arealer og med offentligt tilskud skal indgås på markedsvilkår. Det bifalder Dansk e-Mobilitet, da det skaber større klarhed og trækker udrulningen af ladeinfrastrukturen i en mere markedsbaseret retning.

Der lægges i det justerede lovforslag op til at kommunernes opsætning af ladestanderer, jf. ladestanderbekendtgørelsen må gøres offentlig tilgængelige såfremt det konkurrenceudsættes gennem udbud, og dermed kan anvendes af borgere, medarbejdere mm udover kommunens egne køretøjer. Det bifalder Dansk e-Mobilitet, idet det sikrer en langt mere effektiv udnyttelse af ladenetværket.

Dertil fremgår det af det justerede lovforslag, at der hvor markedet ikke kommer af sig selv, får kommunerne nu efter udbud mulighed for at betale en operatør af ladestandere for at sætte op til og med 2024. Dette bifalder Dansk e-Mobilitet ligeledes, da det sikrer en hurtigere udrulning og et mere landsdækkende ladenetværk.

Derimod er der stærke argumenter for, at det vil være *uhensigtsmæssigt* at gribe ind i den frie prisdannelse på markedet for opladning af elbiler. Dels er gevinsterne meget usikre, mens utilsigtede virkninger er sandsynlige. Og dels er der flere ikke-gennemførte tiltag, som bør forsøges gennemført først.

Dansk e-Mobilitets hovedpointer er:

- i) Prisregulering bør være absolut sidste udvej, og bør alene overvejes, såfremt det kan eftervises, at der ikke er virksom konkurrence på markedet for opladning af elbiler, og at andre konkurrencefremmende tiltag af afprøvet først.
- ii) Det skal fremgå tydeligt, at kommunerne må medfinansiere udrulningen af ladeinfrastruktur, der hvor markedet ikke kommer af sig selv, men at kommunerne ikke skal drive erhvervsmæssig aktivitet på ladestanderne.
- iii) Kommunerne kan afholde udbud, og/eller udrulle ladeinfrastruktur gennem annoncering. Dette bør fremgå tydeligt.
- iv) Opsætning af lynladere er omfattet af ekstraordinære høje omkostninger, og aftaleperioden bør derfor være min 15 år for lynladere, som man også ser i andre lande som Frankrig, UK og Schweiz.
- v) Ift. betalingsmidler bør lovforslaget indeholde en formulering om alternativer som: «ad-hoc betaling uden registrering/kontraktløs betaling, for at sikre at lovforslaget ikke effektivt lukker for muligheder for nye, fremtidsrettede betalingsløsninger.
- vi) Det giver pt. ingen mening at skilte med den samlede pris. Vi vil opfordre til, at Transportministeriet sammen med Dansk e-Mobilitet laver en lynkortlægning om skiltning med priser, så vi får et overblik over, hvad der rent teknisk kan lade sig gøre, og hvornår det kan lade sig gøre.
- vii) Mht. §11, se separat høringssvar, som Dansk e-Mobilitet har indgivet fællesskab med FDM, FDEL og Drivkraft DK.

Specifikke bemærkninger

I lovforslaget er der foretaget en række justeringer, som Dansk e-Mobilitet har følgende specifikke bemærkninger til:

§ 3, stk. 1. *Aftaler mellem offentlige ordregivere, der er omfattet af udbudsloven, og en operatør af ladestandere om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere skal indgås på markedsvilkår.*

Dansk e-Mobilitets bemærkninger:

Dansk e-Mobilitet støtter op om, at kommunerne skal identificere og udbyde arealer til opsætning af ladestandere i en markedsdialog med operatører, og at kommunerne ikke skal drive kommerciel virksomhed med ladestandermarkedet.

Det bør imidlertid tydeligt fremgå af lovteksten, hvad der sker med de eksisterende aftaler, ikke mindst ift. perioden frem til at loven træder i kraft. Såfremt dette fremstår uklart, vil den nødvendige udbygning i kommunerne stoppe indtil lovgivningen træder i kraft. Eftersom at det haster at få accelereret ladeinfrastruktur-udrulningen vil dette være meget uhensigtsmæssigt.

Dertil bør det fremgå klart og tydeligt, at kommunerne fortsat kan udrulle ladeinfrastruktur gennem annoncering, og ikke alene gennem udbud. Der kan være situationer, hvor det vil være uforholdsmæssigt tungt for kommunerne/regioner og mindre markedsspillere, hvis der afholdes udbud fremfor annoncering.

§ 3, stk. 2, om den maksimale længde af aftaleperioden er justeret, så statens, kommuners og regioners aftaler om ret til at virke som operatør af ladestandere på offentlige arealer maksimalt kan indgås for en periode af 10 år (i stedet for 8 år). Aftalen kan dog omfatte en kontraktperiode på op til 15 år (i stedet for 12 år), hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infra-struktur, herunder i yderområder med lavt markedstræk, taler herfor.

Dansk e-Mobilitets bemærkninger:

Vi bifalder, at kontraktperioden er blevet forhøjet. Dog er der behov for at få præciseret, hvad der fx ligger i ekstraordinære investeringer. For en professionel aktør, som bygger store ladeparker vil investeringerne være meget store. Aftaleperioden for lynladere ift. ladeparker bør derfor generelt ligge på min 15 år eller mere (UK og Frankrig har 15 år, Schweiz 30 år). Det vil sikre en større investeringslyst og risikovillighed, også hvor der pt er et lavt markedstræk.

§ 3, stk. 3, tilføjer en bestemmelse om, at offentlige ordregivere ved indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver, er rimelige og ikkediskriminerende.

Samt § 3, stk. 5, bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser.

Dansk e-Mobilitets bemærkninger:

Intentionen med lovforslaget er at give elbilisterne let adgang til opladning, og at priserne skal være rimelige og ikke-diskriminerende. Denne intention bifalder Dansk e-Mobilitet. For elbilisten er det væsentligste at have let adgang til et stort og dækkende ladenetværk, som er nemt at tilgå, hvor der ikke er kø, og hvor det er nemt at betale.

Vi opfatter imidlertid lovforslaget som et prisindgreb, der griber *uhensigtsmæssigt* ind i markedet og den frie udvikling af betalingsløsninger og priser på lademarkedet, hvilket *ikke* er til gavn for elbilisten.

Der er flere tungtvejende argumenter imod et prisindgreb ift. opladning af biler. De fire væsentligste, som vi uddyber kort nedenfor, er:

- Prisregulering er ingen garanti for rimelige priser, fordi niveauet for en rimelig pris ofte er vanskeligt for myndighederne at vurdere.
- Forkert prisregulering vil på længere sigt medføre højere priser og skade forbrugerne, fordi både konkurrence og investeringer bliver hæmmet.
- Der er flere ikke-gennemførte konkurrencefremmende alternativer.
- Der findes flere konkrete cases fra både Danmark og udlandet, der bekræfter problemerne med prisregulering i praksis.

Vores anbefaling er på den baggrund, at der ikke gribes ind i den frie prisdannelse på markedet for opladning af elbiler. Dette understreges af, at konkurrencemyndighederne, herunder de danske, generelt er modstandere af prisregulering af ofte samme årsager, og ser det som en sidste udvej¹.

Prisregulering er ingen garanti for rimelige priser

Det første argument imod prisregulering på markedet for opladning af elbiler er, at prisregulering ikke giver garanti for rimelige priser.

En forudsætning for, at prisregulering kan sikre rimelige priser, er, at myndighederne har den rette information til at fastsætte niveauet for den rimelige pris. Dette kræver grundlæggende, at myndighederne kender virksomhedernes sande omkostninger og kan vurdere niveauet for disse løbende.

Problemet er, at det ofte ikke er tilfældet. Myndighederne kender oftest ikke markedet godt nok til at kunne vurdere niveauet for alle relevante omkostninger. Skyder myndighederne for højt, medfører det en urimeligt høj pris, hvilket skader forbrugerne på både kort og lang sigt. For lavt fastsætte priser gavner ganske vist forbrugerne på kort sigt, men vil omvendt skade udbyderne og dermed hæmme udviklingen på markedet på langt sigt. Det kan igen skade forbrugerne via høje priser og/eller ringere kvalitet².

Prisregulering vil på længere sigt medføre højere priser og skade forbrugerne

Det andet argument imod prisregulering på markedet for opladning af elbiler er, at prisregulering på længere sigt kan medføre højere priser og skade for forbrugerne.

På kort sigt er det ofte klart, at prisregulering vil give lavere priser, idet de nye priser her vil kunne sammenlignes direkte med de tidligere priser på markedet. På længere sigt bliver billedet imidlertid mere sløret, og især to effekter vil ofte trække i retning af, at prisregulering fører til højere priser³.

¹ De følgende afsnit er baseret på bl.a. 'Excessive Prices', OECD, 2011, <https://www.oecd.org/competition/abuse/49604207.pdf> og 'Exploitative pricing in the time of COVID-19', OECD, 2020, <https://www.oecd.org/competition/Exploitative-pricing-in-the-time-of-COVID-19.pdf>

² Se fx side 33 i 'Excessive Prices', OECD, 2011, <https://www.oecd.org/competition/abuse/49604207.pdf>

³ Vi finder, at dette problem vil være særligt stort på markedet for opladning af elbiler. Det skyldes at markedet er under kraftig udvikling. Dermed kan omkostningerne forventes at ændre sig hurtigt over tid.

For det første vil prisregulering – uafhængig af om myndigheder sætter et forkert prisniveau – reducere og potentielt eliminere priskonkurrencen på markedet. På mange markeder er pris enten en væsentlig eller den primære konkurrenceparameter, og prisregulering mindsker derfor virksomhedernes mulighed for at konkurrere. Hvis der indføres en fast pris, er det åbenlyst, at priskonkurrencen forsvinder. Et prisloft kan dog også sætte priskonkurrencen ud af kraft, fordi et prisloft kan blive som et 'focal point' for virksomhedernes prissætning og dermed den reelle pris på markedet i stedet for bare et loft for prisen.

For det andet vil prisregulering gøre investering i, og tilgang til, markedet mindre attraktiv.

Problemet herfor er størst, hvis myndighederne sætter prisen for lavt, da det gør investeringer mindre attraktive med det samme. Selv hvis myndighederne sætter prisen korrekt eller for høj, vil virksomhederne imidlertid vurdere, at usikkerheden vokser, hvilket også bremser investeringslysten. Virksomhederne vil frygte at en opjustering af den fastsatte pris, giver for lave priser senere. Færre eller mindre attraktive investeringer i markedet vil på sigt føre til højere priser eller lavere kvalitet til skade for forbrugerne.

Vi ser en stor risiko for, at prisregulering på markedet for opladning af elbiler skader mere, end det gavner forbrugerne. Der er tale om et marked i vækst, hvor investeringer er afgørende for udviklingen. Hæmmede investeringer vil her udgøre en økonomisk barriere.

Der er ikke-gennemførte konkurrencefremmende alternativer

Det tredje argument imod prisregulering på markedet for opladning af elbiler er, at der er flere ikke-gennemførte tiltag, der bedre vil kunne fremme konkurrencen.

Som nævnt er konkurrencemyndighederne generelt modstandere af prisregulering. Konkurrence-myndighederne vil derfor oftest se på, om alle andre konkurrencefremmende tiltag er forsøgt, før de overvejer prisregulering.

Dette er ikke undersøgt på markedet for opladning af elbiler. Det ses tydeligt, at regeringens aftale om regulering af markedet, som indeholder flere ikke-gennemførte tiltag⁴.

Reguleringens aftale indeholder bl.a. tanker om ændring af forbrugeraftaler, indførsel af ensartede krav om betaling og prisskiltning som på benzinstationer og om at give kommunerne adgang til at finansiere investeringer.

I lyset af de generelle problemer forbundet med prisregulering bør sådanne tilgang ses som absolut førsteprioritet. Prisregulering bør ses som den sidste udvej.

Det gælder særligt på markedet for opladning af elbiler, der som nævnt er et marked under udvikling. Teknologien udvikles stærkt, og det kan være direkte gift for investeringer og konkurrence, hvis priserne reguleres med faste priser eller prisloft.

⁴ Vi henviser til fodnote 1, hvor der er link til regeringens aftale.

Konkrete cases bekræfter problemer med prisregulering

Det fjerde argument imod prisregulering på markedet for opladning af elbiler er, at erfaringerne fra andre markeder bekræfter, at prisregulering hæmmer markedets udvikling og ikke gavner forbrugerne. De næste afsnit giver et par eksempler fra de senere år.

i) Markedet for bøger

På markedet for bøger var det indtil 2000 et system med faste priser. Frem mod 2011 skete der en gradvis liberalisering. Det skete blandt andet med en afskaffelse af de faste priser og øget mulighed for priskonkurrence.

Ifølge en undersøgelse lavet for KFST gav liberaliseringen af bogmarkedet i 2012 forbrugerne en gevinst på 319 mio. kr. Forbrugernes gevinst skyldtes primært, at priserne faldt, at flere butikker solgte bøger, og at forbrugerne købte flere bøger⁵.

ii) Markedet for bilsyn

Indtil 2004 havde Statens Bilinspektion monopol på bilsyn. De tilbød syn fra 117 synshaller til lette køretøjer. Fra 2004 skete der en gradvis liberalisering. Først blev der åbnet for konkurrence med et prisloft, men januar 2007 har markedet været fuldt liberaliseret med fri prisdannelse.

Ifølge en undersøgelse lavet for KFST har liberaliseringen givet et prisfald på mindst 12% fra 2004 til 2013. Forbrugerne havde i 2013 fået en gevinst på 133 mio. kr. sammenlignet med, hvis forholdene på markedet havde været som i 2004. En stor del af gevinsten er kommet efter 2007, hvor prisloftet blev afviklet.⁷

Konklusion

Der er stærke argumenter for, at det vil være uhensigtsmæssigt at gribe ind i den frie prisdannelse på markedet for opladning af elbiler. Dels er gevinsterne meget usikre, mens utilsigtede virkninger er sandsynlige. Og dels er der flere ikke-gennemførte tiltag, som bør søges gennemført først.

Prisregulering er derfor en absolut sidste udvej. Når der er virksom konkurrence skal priserne reguleres af markedet og ikke af staten.

§4. *Det er tilføjet i lovbemærkningerne til § 4, at det er Transportministeriets opfattelse, at kommuner og regioner ud fra et samfundsmæssigt hensyn om i videst muligt omfang at udnytte kapaciteten til opladning på offentlige arealer som udgangspunkt bør gøre ladestanderetableret til egne køretøjer på offentlige arealer offentligt tilgængelige i tidsrum, hvor myndigheden ikke selv anvender ladestanderens kapacitet.*

⁵ Se 'Liberaliseringen af bogmarkedet - en evaluering set med forbrugernes øjne', KFST, 13. november 2013, <https://www.kfst.dk/analyser/kfst/publikationer/dansk/2013/20131113-liberaliseringen-af-bogmarkedet/>

Dansk e-Mobilitets bemærkninger:

Det bør præciseres, at kommunernes ladestandere, som er finansieret af kommunerne må efter udbud anvendes af medarbejdere og borgere. Dette fremgår ikke klart af lovteksten.

Dertil bør §4 udvides med, at medarbejdere må bruge ladestanderne selv, når ladestanderen er semioffentlige. Fx kan det tænkes at ladestanderne står i en p-kælder, hvor kommunens egne køretøjer ikke anvender dem i løbet af dagen, og her vil det sikre en langt mere effektiv udnyttelse af ladestanderen (og mindske opsætning af ladestander andre steder), hvis medarbejderne får adgang til ladestanderen, som er opsat gennem udbud eller via annoncering.

Det skal også præciseres, hvorvidt at det gælder både AC og DC ladestandere.

Endelig bør det tydeligt fremgå, at også eksisterende ladestanderne opsat på kommunal grund udbudssættes, og dermed fremadrettet kan bruges af medarbejdere og borgere.

§ 5. Der er tilføjet en bestemmelse om, at kommuner og regioner inden for visse rammer kan yde betaling til operatører af offentligt tilgængelige ladestandere i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere. Muligheden for medfinansiering af ladeinfrastruktur gives inden for klare rammer, som indebærer, at medfinansiering sker på markedsvilkår og kun kan finde sted inden for kommunens eller regionens egen anlægsramme, i en begrænset årrække foreløbigt frem til og med 2024, samt ud fra en model, hvor kommunalbestyrelse eller regionsråd først træffer beslutning om eventuelt at disponere midler til aftaler om ladeinfrastruktur efter afholdelsen af udbud, såfremt der viser sig at være behov for medfinansiering.

Dansk e-Mobilitets bemærkninger:

Det bør præciseres klart i lovteksten, at så længe udrulningen af ladeinfrastruktur konkurrenceudsættes, skal kommunerne have ret til at finansiere ladestandere på offentlige arealer samt ved offentlige bygninger, jf. ladestanderbekendtgørelsen.

Vi opfordrer til, at byrådet får mulighed for på forhånd at afsætte en budgetramme til finansiering af ladestandere, således at det ikke forsinker markedsudrulningen, såfremt markedet ikke har budt ind i første runde.

§ 7. Her er der tilføjet en bestemmelse om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere på offentlige arealer eller med offentligt tilskud med en effekt på 50 kW eller derover skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder betalingskortlæsere eller enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort.

Dansk e-Mobilitets bemærkninger:

Denne bestemmelse følger det europæiske lovforslag (AFIR) og giver dermed god mening. Man skal blot være opmærksom på, at de professionelle aktører i branchen arbejder med at tilbyde plug-and-charge som betalingsløsning for alle elbiler. Det findes i dag mange måder at betale på, RFID, Applikationer og plug-and-charge.

Operatører af offentligt tilgængelige ladestander på offentlige arealer eller med offentligt tilskud med en effekt på under 50 kW er undtaget fra kravet om elektroniske betalinger, hvis der i stedet gives adgang til bilateral roaming, jf. § 8, eller roaming gennem tredjepart, jf. § 9.

Dansk e-Mobilitet har indgået en brancheaftale, der tager udgangspunkt i en hub-baseret roamingplatform på vegne af virksomheder, der udgør nuværende 96 pct. af markedet for opladning af elbiler. Den er der fuld opbakning til hos de virksomheder, der har underskrevet aftalen. Men lovgivningen bør være bredere end brancheaftalen, og den bør læne sig op ad europæisk lovgivning.

Lovforslaget bør derfor indeholde en formulering om alternativer som: «ad-hoc betaling uden registrering/kontraktløs betaling, for at sikre at lovforslaget ikke effektivt lukker ned muligheder for nye, fremtidsrettede betalingsløsninger.

Roaming er en god løsning nu og givetvis mange år endnu (særligt roaming via tredjepart), men fremtiden vil - inden for ganske få år - i høj grad vil blive formet af stadig nemmere betalingsløsninger på selv standerne (som fx løsninger for ad-hoc betaling, hvor elbilisten kan lade uden registrering via app, men betale med f.eks. digital wallets, kredittkort eller mobilbetaling (MobilePay, Vipps, Swish) uden registrering i en eMSP-app), der giver både bedre brugeroplevelser og alt i alt færre omkostninger, dermed bidragende til faldende forbrugerpriser.

Kort sagt må lovgivningen ikke begrænse fremtidens muligheder.

§ 10. Her er der tilføjet en bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestander skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris.

Dansk e-Mobilitets bemærkninger:

Der stilles krav om at operatørerne skal vise ad hoc pris i display, samt den samlede købspris. Det giver ikke mening at vise den samlede pris for opladningen, eftersom operatørerne tilbyder forskellige abonnementsordninger, og at det derfor vil være misvisende at angive den samlede pris.

Det burde være tilstrækkeligt, at det vises på en app, eftersom priserne netop er afhængige af det pågældende abonnement, så det giver mere mening, at man få den korrekte pris på en app, som er knyttet til ens eget abonnement.

Vi vil opfordre til, at Transportministeriet sammen med Dansk e-Mobilitet laver en lynkortlægning om skiltning med priser, så vi får et overblik over, hvad der rent teknisk kan lade sig gøre, og hvornår det kan lade sig gøre.

§ 11. *Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter 1. pkt. også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.*

Dansk e-Mobilitets bemærkninger:

Dansk e-Mobilitet har indgivet et fælles høringssvar med FDM, FDEL og Drivkraft DK. Heri fremfører vi at lovforslagets § 11 giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om (...) brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Denne mulighed er udmøntet gennem bekendtgørelse nr. 1037 af 28/05/2021.

Bekendtgørelse 1037 af 28/05/2021 betyder, at bilister fra den 20. oktober 2021 skulle være mødt af skilte eller QR-koder, der sammenligner prisen på brændstof og strøm på både tankstationer og offentlige ladestander. Tidsfristen er dog blevet udskudt af Færdselsstyrelsen til 20. januar. Da der har vist sig en række udfordringer med implementeringen af bekendtgørelsen.

Vi mener, at bestemmelserne i lovforslagets § 10 om at Transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige lade-standere skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris giver forbrugerne den information de har brug for, mens den information som indsamles og formidles til forbrugeren jf. bekendtgørelse 1037 er forvirrende og uden konkret værdi for forbrugerne.

Udskydelsen af tidsfristen og forhandlingerne om "forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport" er derfor en kærkommen mulighed til at reflektere over, om skiltningen på især ladestander helt bør skottes. For der er tale om en dansk overimplementering af en EU-lovgivning, som vi helt generelt betvivler værdien af.

Retvisende information om bl.a. priser har en høj værdi for forbrugerne. Derfor støtter vi som forbrugerorganisationer og brancheorganisationer for ladeoperatører og tankstationer i Danmark god forbrugerinformation. Men den nye prisskiltning, der pba. et EU-direktiv nu skal implementeres, har i bedste fald en meget begrænset værdi, fordi bilisten kort fortalt får den forkerte information på det forkerte tidspunkt.

Skiltningen viser ikke den aktuelle brændstofpris på tankstationen eller kWh-pris ved ladestanden. Den viser derimod gennemsnitlige priser for brændstof og alternative drivmidler indsamlet kvartalsvist for hele markedet.

Tanken er, at forbrugeren bliver "nudget" til at vælge en grøn bil, næste gang bilen skal skiftes ud hos bilforhandleren. Skiltningen på offentlige ladestandere giver derfor ingen mening, da elbilisten allerede har truffet det ønskede valg.

For skiltningen på tankstationer er problemet, at man skal se på hele bil-budgettet, før man som bilkøber kan træffe det ønskede valg. Helt lav-praktisk er fx diesel lempeligere beskattet end benzin på tankstationen. Når dieselbilisten i tillæg til den grønne ejerafgift også betaler en udligningsafgift, udlignes denne afgiftsforskel. Men det må ikke tages med i skiltningen. Derfor vil diesel ikke alene fremstå billigere end benzin, men også billigere end at oplade sin elbil i det offentlige rum. Det er ikke retvisende ift. det samlede bilbudget. Så der er en risiko for, at skiltningen kan være direkte kontraproduktiv for den grønne omstilling. Paradoxsalt nok har vi i Danmark valgt at overimplementere EU-direktivet, så alle offentligt tilgængelige ladestandere også er omfattet af skiltningen. Det er faktisk ikke en EU-anbefaling, hvor fokus er på meget store tankstationer, og direkte angiver, at skiltningen kun skal op, der hvor det giver mening.

Men skiltningen giver efter vores bedste vurdering, ingen mening på lade-standere, da elbilisten som sagt allerede har truffet det ønskede valg.

Samtidig giver det ladestanderoperatører en lang række administrative omkostninger. For på alle ladestandere i det offentlige rum, skal der være et A6-klistermærke med QR-kode på. Det er klistermærker, som både kan blive udsat for hærværk og vind og vejr. Der er derfor en risiko for, at ladestanderoperatøren får en masse bøvl med at sikre sig, at alle ladestandere hele tiden har et læsbart klistermærke. Mange moderne ladebokse er tilmed nu så små, at det ikke er fysisk muligt at opsætte et A6-klistermærke på dem. Løsningen i de tilfælde er at nedskalere hele klistermærket, så teksten knap bliver læsbar.

Dansk e-Mobilitet stiller sig gerne til rådighed for en uddybende drøftelse af de fremsendte lovforslag.

Med venlig hilsen
Branchechef, Dansk e-Mobilitet



Lærke Flader

[Kommentarer]

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2021-35459-1.0
17. november 2021

Fælles høringssvar vedr. AFI-lovens § 11

Transportministeriet har den 8. november 2021 sendt udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring. Undertegnede takker for muligheden for at afgive høringssvar.

I dette høringssvar forholder undertegnede organisationer sig udelukkende til lovforslagets § 11, men giver hver for sig høringssvar vedrørende lovforslagets øvrige paragraffer.

Lovforslagets § 11 giver ministeren bemyndigelse til at *fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om (...) brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler*. Denne mulighed er udmøntet gennem bekendtgørelse nr. 1037 af 28/05/2021.

Bekendtgørelse 1037 af 28/05/2021 betyder, at bilister fra den 20. oktober 2021 skulle være mødt af skilte eller QR-koder, der sammenligner prisen på brændstof og strøm på både tankstationer og offentlige ladestander. Tidsfristen er dog blevet udskudt af Færdselsstyrelsen til 20. januar. Da der har vist sig en række udfordringer med implementeringen af bekendtgørelsen.

Vi mener, at bestemmelserne i lovforslagets § 10 om at *Transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestander skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris* giver forbrugerne den information de har brug for, mens den information som indsamles og formidles til forbrugeren jf. bekendtgørelse 1037 er forvirrende og uden konkret værdi for forbrugerne.

Udskydelsen af tidsfristen og forhandlingerne om "forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport" er derfor en kærkommen mulighed til at reflektere over, om skiltningen på især ladestander helt

bør skottes. For der er tale om er dansk overimplementering af en EU-lovgivning, som vi helt generelt betvivler værdien af.

Retvisende information om bl.a. priser har en høj værdi for forbrugerne. Derfor støtter vi som forbrugerorganisationer og brancheorganisationer for ladeoperatører og tankstationer i Danmark god forbrugerinformation. Men den nye prisskiltning, der pba. et EU-direktiv nu skal implementeres, har i bedste fald en meget begrænset værdi, fordi bilisten kort fortalt får den forkerte information på det forkerte tidspunkt.

Skiltningen viser ikke den aktuelle brændstofpris på tankstationen eller kWh-pris ved ladestanderen. Den viser derimod gennemsnitlige priser for brændstof og alternative drivmidler indsamlet kvartalsvist for hele markedet.

Tanken er, at forbrugeren bliver "nudget" til at vælge en grøn bil, næste gang bilen skal skiftes ud hos bilforhandleren. Skiltningen på offentlige ladestanderer giver derfor ingen mening, da elbilisten allerede har truffet det ønskede valg.

For skiltningen på tankstationer er problemet, at man skal se på hele bilbudgettet, før man som bilkøber kan træffe det ønskede valg. Helt lavpraktisk er fx diesel lempeligere beskattet end benzin på tankstationen. Når dieselbilisten i tillæg til den grønne ejeravgift også betaler en udligningsafgift, udlignes denne afgiftsforskel. Men det må ikke tages med i skiltningen. Derfor vil diesel ikke alene fremstå billigere end benzin, men også billigere end at oplade sin elbil i det offentlige rum. Det er ikke retvisende ift. det samlede bilbudget. Så der er en risiko for, at skiltningen kan være direkte kontraproduktiv for den grønne omstilling.

Paradoksalt nok har vi i Danmark valgt at overimplementere EU-direktivet, så alle offentligt tilgængelige ladestanderer også er omfattet af skiltningen. Det er faktisk ikke en EU-anbefaling, hvor fokus er på meget store tankstationer, og direkte angiver, at skiltningen kun skal op, der hvor det giver mening.

Men skiltningen giver efter vores bedste vurdering, ingen mening på ladestanderer, da elbilisten som sagt allerede har truffet det ønskede valg.

Samtidig giver det ladestanderoperatører en lang række administrative omkostninger. For på alle ladestanderer i det offentlige rum, skal der være et A6-klistermærke med QR-kode på. Det er klistermærker, som både kan blive udsat for hærværk og vind og vejr. Der er derfor en risiko for, at ladeoperatøren får en masse bøvl med at sikre sig, at alle ladestanderer hele tiden har et læsbart klistermærke. Mange moderne ladebokse er tilmed nu så små, at det ikke er fysisk muligt at opsætte et A6-klistermærke på

dem. Løsningen i de tilfælde er at nedskalere hele klistermærket, så teksten knap bliver læsbar.

Vi har som repræsentanter for forbrugerne – elbilisterne - og stort set alle ladeoperatører i Danmark derfor en opfordring til Folketinget om at droppe overimplementeringen af EU-direktivet om prisskiltning på offentlige ladestandere. Det er ikke en information som forbrugerne efterspørger, og det giver os unødige omkostninger, som vi kunne anvende på udrulningen af ladestandere i stedet for.

Med venlig hilsen

[Navn]
FDM

[Navn]
FDEL

[Navn]
Drivkraft Danmark

Søren Jakobsen
Dansk e-Mobilitet

Att.: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220, København K

Den 23. november 2021

J. nr. 2021-725: Bemærkninger til supplerende høring over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Dansk Erhverv modtog ovenstående høring den 8. november 2021 og takker for muligheden for at komme med bemærkninger.

Tilgængeligheden af alternative drivmidler og den dertilhørende tank- og ladeinfrastruktur, er fundamentet for den grønne omstilling af transportsektoren. Uden let adgang til grønne drivmidler på tværs af hele Europa, bliver det svært at sætte skub i produktionen og indkøb af klimavenlige køretøjer. Dansk Erhverv bakker derfor også op om Europa-Kommissionens foreslåede ændringer af AFI-direktivet.

En standardisering af ladeinfrastrukturen er en nødvendighed for at skabe tryghed for forbrugeren, og dermed fremme brugen af elektriske køretøjer. Gennemsigtighed i pris, oversigt over tilgængeligheden af frie ladepladser og muligheden for at benytte flere betalingsmuligheder, er alle initiativer der kan understøtte udrulningen af batteridrevet køretøjer. Dansk Erhverv bemærker dog, at førnævnte initiativer ikke kan stå alene, hvis ambitioner om en grønnere transportsektor skal opnås. Skal der skabes et marked for grønne drivmidler, er det afgørende, at Danmark fortsat understøtter forskningen, udviklingen og produktionen af grønne, alternative drivmidler.

Dansk Erhverv bemærker også, at de nuværende regler ikke tager højde for, hvem der står til ansvar for en evt. udbygning af elnettet og de dertilhørende omkostninger. Såfremt en offentlig myndighed fremlejer arealer til opsætning af ladestandere, kan der opstå situationer hvor det relevante elselskab kræver at der eks. bliver gravet en transformator ned ved grunden. Omkostningerne ved en senere fjernelse eller flytning af transformatoren, dækkes som udgangspunkt af grundejeren, men der kan opstå tvivl om, hvorvidt kommunen eller regionen kan videregive de økonomiske meromkostninger til lejer. Usikkerheden omkring dette, kan ende med at hindre den nødvendige opsætning af ladeinfrastruktur. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at der skabes klare rammevilkår for førnævnte scenarie, og at der herunder skabes mulighed for, at kommuner og regioner kan påtage sig de økonomiske meromkostninger.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at der forventes at komme en større revision af AFI-direktivet som følge af Europa-Kommissionens klimapakke "Fit for 55". Af det nuværende forslag fremgår det, at medlemslandene pålægges krav om at tilvejebringe en brintinfrastruktur til den tunge landtransport. Skal de danske klimaambitioner realiseres, er der behov for en relativ hurtig og effektiv udrulning af ny teknologi og den dertilhørende infrastruktur. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at man allerede nu opsætter de nødvendige rammevilkår, så den grønne tank- og ladeinfrastruktur kan blive udrullet hurtigst muligt.

Dansk Erhverv har efter gennemlæsning ikke yderligere at bemærke, og bakker op om lovforslaget med de ovennævnte forbehold.

Med venlig hilsen,



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport & Infrastruktur

23. november 2021

Journalnummer 2021-725

Danske Havnes hørings svar til supplerende høring af udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Danske Havne takker for muligheden for at give hørings svar til supplerende høring af udkast til lovforslag om ny AFI-lov.

Generelle bemærkninger

1. Det skal være klarere, hvilke havne der hører under hvilke bestemmelser
2. Landstrøm skal enten behandles eksplicit i lovforslaget eller alternativt tages ud for at skabe klare rammevilkår for havnene

Ad. 1: Danske Havne læser lovudkastet sådan, at §3 omfatter helt kommunalt ejede havne organiseret som selvstyrehavne eller kommunale aktieselskabshavne, mens §§4-6 gælder for havne organiseret som kommunale havne og §60 havne. Det bør dog fremgå mere tydeligt, hvilke havne der hører under hvilke bestemmelser.

Ad. 2: Fokus i loven synes at være på ladestandere til biler. Dog fremgår det, at loven jf. §1 også gælder for ”Strømforsyning fra land til fartøjer” og jf. definitionen i §2, stk. 6 ”... Strømforsyning fra land til søgående skibe...” altså det, der med andre ord kaldes landstrøm.

Udover at landstrøm her formodes at være omfattet af §3, og at aftaler dermed skal indgås på markedsvilkår, er det uklart hvilke øvrige vilkår der gælder for opstilling på havnens arealer og hvilke omstændigheder der gælder for landstrøm. Herunder er det uklart om landstrøm i selvstyrehavne eller kommunalt ejede aktieselskabshavne er omfattet af §5-6 og muligheden for at kommunen og regionsrådet kan yde betaling til operatøren af ladestanderen i forbindelse med etablering.

Danske Havne opfordrer til, at landstrøm enten behandles eksplicit i lovforslaget eller at det alternativt tages ud, for at skabe klare rammevilkår for havnene.

Uddybende bemærkninger

Det bemærkes, at den grønne omstilling spiller en stor rolle i de danske erhvervshavne, og at især en grøn energiforsyning til søfarten er af høj betydning. Danske Havnes grønne vision lyder bl.a. på, at havnene senest i 2030 har mulighed for grøn tilslutning af skibe ved anløbsbroen. Heri er landstrøm et væsentligt element som mange havne kigger ind i at etablere, på trods af at det er svært at se, hvordan den store udgift til etablering af landstrøm skal tjene sig ind igen. Danske erhvervshavne har en særlig rolle i den forbindelse, da havnene er tung infrastruktur af samfundskritisk betydning for transport af gods og passagerer. De danske havne modtog i 2020 anløb af 23.150 lastskibe og 59.279 fiskefartøjer. Godsomsætningen var på 91.270 tusinde tons, heraf var 81 pct. udenrigsgods og 19 pct. indenrigsgode. Derudover modtog de danske havne i 2020 500.401 passagerskibe og færger, heraf 82 pct. på indenrigsruter og 18 pct. udenrigsruter. Disse tal tjener til at illustrere hvor vigtigt det er, at der er klare rammevilkår for etablering af landstrøm, samt støtte hertil, på havnene med henblik på at sikre en grøn energiforsyning til søtransporten, både nationalt og internationalt.

Med venlig hilsen,

Karina Lyngbak Sørensen

Erhvervspolitisk konsulent

Danske Havne

Transportministeriet

trm@trm.dk

lnr@trm.dk

DANSKE
REGIONER



23-11-2021

EMN-2017-00676

1496732

Høringssvar - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Transportministeriet har udsendt en supplerende høring over udkast til et lovforslag om en ny AFI-lov. Baggrunden for den supplerende høring er den politiske aftale af 28. oktober 2021 med ændringer som følge af modtagne høringssvar til det tidligere udsendte udkast til en ny AFI-lov.

Danske Regioner skal indledningsvist kvittere for den inddragende proces i forbindelse med opdateringen af AFI-loven samt for at have imødekommet række af vores bemærkninger. Særligt i forhold til regionernes mulighed for medfinansiering af ladestandere, varsling af to-årsplaner er udgået samt bemærkningen om, at regionerne bør gøre ladestandere etableret til myndighedens eget brug offentligt tilgængelige.

Kommentar til lovforslagets § 5

I forhold til regionernes mulighed for regional medfinansiering bemærker Danske Regioner, at Transportministeren kan fastsætte regler om regionsrådenes mulighed for at yde betaling til operatøren af ladestandere (udover de nævnte tilfælde i Stk. 1 1-4).

Danske Regioner vil bemærke, at ministeren i forbindelse med fastsættelsen af disse regler bør give regionerne gode muligheder for at kunne tilbyde besøgende o.a. på regionernes sygehuse, regionshuse mv. attraktive ladefaciliteter. Dette fremgår også af den politiske aftale, hvori der står:

”Parterne noterer sig, at kommuner og regioner af hensyn til at udnytte kapaciteten til opladning på offentlige arealer i videst muligt omfang bør stille deres ladepladser til rådighed for offentligheden, således at ladepladser ikke udelukkende dedikeres til brug for opladning af kommuners og regioners egne køretøjer.”

Derfor bør det være muligt for regionerne at medfinansiere ladeinfrastruktur der, hvor markedet ikke kan/vil levere, udover de ladestandere, som regionerne er forpligtet til at opsætte i henhold til ladestanderbekendtgørelsen.

Regionerne bidrager gerne med input til fastsættelsen af disse regler.

Samspil med elforsyningsloven

Samspillet mellem lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport og elforsyningsloven syntes ikke at være afstemt. Dette kan medføre, at kommuner og regioner vil være nødsaget til at afholde en række ikke ubetydelige økonomiske omkostninger til anlæg af dobbelt eldistributionsnet (kabler og transformere internt på en matrikel).

Anlæg af dobbelt eldistributionsnet vil desuden have en stor klima- og miljøbelastning, da der bliver etableret mere eldistributionsnet end nødvendigt, idet kapaciteten i allerede etableret eldistributionsnet ikke bliver udnyttet.

Problematikken i forhold til elforsyningsloven ligger i det forhold, at en ejer (en kommune eller region) af en matrikel (gælder særligt ved store matrikler som f.eks. på store sygehusprojekter) kan være tilsluttet det offentlige net som f.eks. 10 kV kunde, og således at ejeren af matriklen samtidig ejer sit eget interne eldistributionsnet. Kommunen eller regionen vil som ejer af sit eget eldistributionsnet anvende sit eget interne eldistributionsnettets som grundlag for at der kan etablere ladestandere til opladning af kommunens eller regionens egne elbiler. Det kan imidlertid være tilfældet at visse dele af det interne eldistributionsnettets alene belastes meget lidt (f.eks. 20 %) hvis det interne eldistributionsnet alene anvendes til opladning af kommunens eller regionens egne elbiler.

Det vil være økonomisk, klima og miljømæssigt hensigtsmæssigt at anvende den ikke udnyttede del af kapaciteten i kommunens eller regionens eget eldistributionsnet (f.eks. 80 %) som grundlag for, at der kan etableres offentlige ladestandere. Elforsyningsloven kan imidlertid være en forhindring for at kommunens eller regionens anvender sit eget eldistributionsnet som grundlag for at der kan etableres offentlige ladestandere, idet kommunen eller regionen ved at distribuere el (og evt. sælge el) til en ekstern ladestanderoperatør blive anset som netvirksomhed i elforsyningslovens forstand og med den konsekvens at kommunen eller regionen skal opfylde kravene til netvirksomheder jf. elforsyningsloven. Såfremt en kommune eller region ikke kan eller ikke ønsker (f.eks. af økonomiske årsager) at blive anset som netvirksomhed i elforsyningslovens forstand (med den konsekvens at kommunen eller regionen skal opfylde kravene til netvirksomheder jf. elforsyningsloven) vil kommunen eller regionen være nødsaget til at udbyde etablering af offentlige ladestandere under den forudsætning at ladestanderoperatøren skal tilslutte sig det kollektive elforsyningsnet, hvorved der bliver etableret to parallelle eldistributionsnet.

Etablering af to parallelle eldistributionsnet vil derfor have u hensigtsmæssige økonomiske, klimamæssige og miljømæssige konsekvenser.

Venlig hilsen

Lotte Holten

Centerchef

Trafikministeriet
trm@trm.dk
lnr@trm.dk

DATO: 19. november 2021
PROJEKTNR.: 3004
SV

Udkast til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, jnr. 2021-725

Dansk Vand- og Spildevandsforening, DANVA, har noteret sig det politiske forlig fra 28.10.2021 om regulering af markedet for ladestandere, og i den forbindelse er det angivet: "Parterne er enige om, at udkastet til lovforslag justeres således, at det tydeliggøres, at staten og offentligt ejede selskaber (f.eks. kommunalt ejede forsyningselskaber) er omfattet af visse af lovens bestemmelser, f.eks. bestemmelsen om markedsvilkår."

Det er centralt for DANVA, at det er frivilligt, i hvilket omfang en kommunalt ejet vand- eller spildevandsforsyning ønsker at indgå aftaler om etablering af ladestandere og levere opladningstjenester på forsyningsens areal og give offentligheden adgang hertil.

Uddybning

Når den politiske aftale sammenholdes med lovudkastet, opstår der tvivl om, hvilke kommunalt ejede forsyninger der ønskes omfattet; § 60 selskaber, alene de forsyninger omfattet af Udbudsloven, alle kommunalt ejede forsyninger uanset organiseringsform og uanset forsyningsart?

De kommunalt ejede vand- og spildevandsforsyninger er i øvrigt organiseret som kapital-selskaber – typisk aktieselskaber.

Markedsvilkår - § 3

De kommunalt ejede vand- og spildevandsforsyninger er i dag allerede forpligtiget til at indgå aftaler på markedsvilkår, se § 19 stk. 4 i Vandsektorloven nr. 1693/2021. Af denne grund antager vi ikke, at udkastets § 3 med fokus på indgåelse af aftaler på markedsvilkår vil have en særskilt betydning for disse forsyninger.

Vi anser m.a.o. ikke § 3 som værende en lex specialis/særregel med forrang for sådanne aftaler, såfremt at de indgås af de kommunalt ejede forsyninger. Under alle omstændigheder opfordrer vi til udfærdigelse af nogle lovbemærkningerne, der yderlig uddyber relevansen af henvisningen til udbudsloven. Som vi forstår udbudsloven, så angår den i mere eller mindre omfang de forskellige kommunalt ejede forsyningsarter.

Baggrunden for anmodningen om uddybningen er, at det kan opstå tvivl om forståelsen, da udbud over tærskelværdierne for vandforsyningerne tager afsæt i forsyningsdirektivet implementeret ved bekendtgørelse i Danmark, mens sådanne udbud for spildevandsforsyningerne er baseret på udbudsdirektivet og dermed udbudsloven.

Adgang til etablerede ladestandere og service på offentligt areal - § 4

I lovbemærkningerne kan det læses, at det antages, at kommuner ikke i dag med hjemmel i kommunalfuldmagtsregler eller anden lovgivning kan etablere og drive ladestandere til brug i det offentlige rum eller med henblik på at tilgodese bestemte persongrupper, f.eks. ansatte eller gæster.

Om en lignende betragtning gør sig gældende i forhold til de kommunalt ejede vand- og spildevandsforsyninger organiseret som kapitalselskab er uklart i dag. Disse forsyninger vil som udgangspunkt anse sig som privatretlige aktører grundet deres organisationsform – samtidigt er deres aktivitet dog reguleret ved lov eller sker under hensyntagen til kommunalfuldmagten.

DANVA vil være positiv stemt overfor, at der tydeliggøres ved lov, at kommunalt ejede forsyninger (offentligretlige organer som defineret i Udbudsloven/Udbudsdirektivet) kan vælge at muliggøre etablering af ladestandere og af levering af opladningstjenester. Det vil i givet fald ske ved brug af private operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.

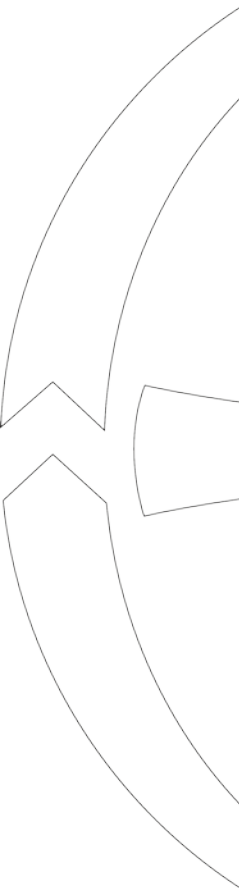
Med venlig hilsen



Carl-Emil Larsen
DANVA



Susanne Vangsgård



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: Ole Kirkelund (oki@bilimp.dk)
Titel: Supplerende høring (j. nr. 2021-725) - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)
E-mailtitel: Supplerende høring (j. nr. 2021-725) - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 27202)
Sendt: 23-11-2021 17:12

Til Transportministeriet

Høringssvar (j. nr. 2021-725):

Supplerende høring over udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler (AFI-lov)

De Danske Bilimportører har enkelte bemærkninger til denne supplerende høring til AFI-loven, idet vi desuden kan henvise til vores høringssvar til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler (j. nr. 2020-6594) afgivet den 16. august 2021 samt til Vejdirektoratets høring over udkast til bekendtgørelse om pulje til offentligt tilgængelige ladestandere på privat grund (VD j. nr. 21/14644).

Generelle bemærkninger:

Vi bemærker overordnet, at denne supplerende høring til AFI-loven har til formål at justere AFI-loven, således at der gives bedre muligheder for, at kommuner og regioner i forbindelse med udbud kan medfinansiere ladeinfrastruktur på egne arealer (jf. politisk aftale af 28. oktober 2021 mellem regeringen og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet).

Vi noterer endvidere, at muligheden for en sådan medfinansiering skal finde sted inden for kommunens eller regionens anlægsramme og vil gælde i en begrænset årrække frem til foråret 2024. Desuden er evt. medfinansiering betinget af, at der efter afholdelsen af udbud faktisk viser sig at være behov for medfinansiering. Der må, som vi forstår det, ikke på forhånd afsættes kommunal eller regional medfinansiering af et konkret udbud.

Vi har ingen særlige bemærkninger til de nævnte betingelser for medfinansieringen. Man kunne dog muligvis formode, at det vil være vanskeligt at konstatere et behov for offentlig medfinansiering på forhånd og på objektive grundlag. Det kan i sagens ikke udelukkes, at den betingede mulighed for medfinansiering i sig selv kan holde investorer tilbage med egenfinansieringen, ligesom det kan skabe en de facto "ekstra udbudsrunde" efter at utilstrækkelig finansiering på markedsvilkår er konstateret.

Overordnet kan vi dog fuldt ud støtte formålet med de foreslåede (supplerende) ændringer til AFI-loven, således at der gives bedre muligheder for at kommuner og regioner kan yde medfinansiering til udrulning af ladeinfrastruktur i yderområder, hvor dette ikke udelukkende kan ske på markedsvilkår.

Bemærkninger til konkrete bestemmelser:

Uanset om det gælder opsætning af ladestandere på privat grund eller på offentligt ejede arealer bør nogle af de samme hensyn og kriterier gælde for udbyderne.

Desuden bør det gælde for både bekendtgørelsen om pulje til offentligt tilgængelige ladestandere på privat grund og det aktuelle udkast til supplerende høring over AFI-loven, at de bør være i overensstemmelse med den kommende nye forordning om infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR), der skal afløse det eksisterende direktiv 2014/94/EU (AFID).

Den kommende nye forordning foreligger endnu ikke i sin endelige udgave, og der er derfor fortsat usikkerhed om en række detaljer i kravene til udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler i de enkelte EU-medlemslande. Det kan dermed forekomme for tidligt at fastsætte de nærmere bestemmelser om regulering af ladestandermarkedet og udrulning af ladeinfrastruktur AFI-loven allerede nu. Dette gælder også kommuners og regioners medfinansiering af ladeinfrastruktur på egne arealer.

Vi antager derfor, at AFI-loven evt. må revideres så snart en AFIR foreligger i endelig form. Under alle

omstændigheder bør det nuværende forslag til AFI-loven inklusive de supplerende ændringer under denne høring så vidt muligt tage højde for de krav i AFIR, der kan forventes at komme at gælde.

Dette gælder også de elementer, der indgår i den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet - herunder vedrørende bl.a.:

- Betalingsløsninger
- Skiltning og prisinformationer
- Standardvilkår i kommuners, regioner og statens kontrakter om ladeinfrastruktur
- Maksimal aftaleperiode

Den maksimale aftaleperiode forlænges fra 8 år til 10 år jf. forslaget § 3, stk. 2 (i særlige tilfælde op til 15 år). Vi har ingen særlige bemærkninger hertil, men vi anerkender, at det afhængigt af omfanget af de nødvendige investeringer kan være hensigtsmæssigt med en længere tidshorizont for de indgåede aftaler om retten til at virke som operatør af ladestander. Vi mener dog ikke, at der som udgangspunkt bør indgås længere aftaleperioder end nødvendigt. Af konkurrencemæssige hensyn bør det undgås, at aftaleperioder får monopollignende karakter eller udelukker konkurrenceudsættelse i meget lang tid.

Der er tilføjet en bestemmelse til § 3, stk. 3 om rimelige og ikke-diskriminerende priser, men at transportministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler om standardvilkår herom. Vi har ingen særlige bestemmelser til selve bemyndigelsen, man afventer en nærmere udmøntning.

I § 7, stk. 1 (kapitel 4) er der tilføjet en bestemmelse om, at ladestander med offentligt tilskud (medfinansiering) skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler mv. der som minimum faciliterer: 1) Betalingskortlæsere; 2) Enheder med kontaktløs funktion (som minimum til betalingskort).

Af § 7, stk. 2 fremgår det, at for ladestander med en effekt på under 50 kW er operatøren undtaget fra stk. 1, hvis operatøren på vegne af en udbyder af opladningstjenester (i dennes navn) leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Af høringsbrevet skelnes der mellem ladestander med en effekt på 50 kW eller derover og ladestander med en effekt på under 50 kW med hensyn til de krævede betalingsmuligheder. Det fremgår dog ikke klart i vores øjne, om bestemmelserne i § 7, stk. 1 alene gælder ladestander med en effekt på 50 kW eller derover, eller om det gælder alle ladestander omfattet af loven.

Vi læser umiddelbart den foreslåede lovtekst således, at kravene til betalingsmulighederne jf. § 7, stk. 1 gælder alle ladestander omfattet af loven og at undtagelse kun gælder de ladestander, der er nævnt i stk. 2 inkl. de betingelser der fremgår af stk. 3, nr. 1 og 2.

Betalingsmuligheder bør tage højde for kravene i den kommende forordning (AFIR). Vi forstår jf. ministerens grund- og nærhedsnotat til Kommissionens forslag til den ny forordning, at det foreslås at; *"for ladestander med ladeeffekt under 50 kW skal der tilbydes mulighed for betaling enten via kortlæser, betaling med enheder meden kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort eller enheder, der anvender en internetforbindelse som fx en QR kode, der specifikt kan genereres med og anvendes til betaling af transaktionen. For ladeinfrastruktur med en ladeeffekt på mindst 50 kW skal der tilbydes mulighed for betaling via en kortlæser eller betaling med enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort. Forbrugerne skal frit kunne oplade deres elektriske køretøjer på ad hoc-basis via udbredte betalingsløsninger og de priser, som ladeoperatørerne opkræver ved offentligt tilgængelige ladestander, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Priserne for opladning af elektriske køretøjer skal endvidere tydeligt vises, så prisen på ad hoc-opladning er kendt for slutbrugeren, inden denne påbegynder opladningen af et elektrisk køretøj"*.

Når det gælder betalingsløsninger og skiltning med prisinformationer mener vi helt grundlæggende, at det skal være lige så nemt og prismæssigt transparent at lade en bil op med strøm, som det er at tanke en bil med benzin eller diesel. Derfor hilser vi det velkommen, at offentligt tilgængelige ladestander på både privat grund og på kommuners, regioners eller statens arealer skal leve op til visse krav om klar skiltning og nemme betalingsløsninger. Det gælder også ladestander på under 50 kW.

Virkning og ikrafttrædelse:

Jf. forslaget § 10 kan transportministeren fastsætte om skiltning for ad hoc-prisen for opladning og den samlede opladning. Her mener vi, at f.eks. krav om kortbetaling på ladere med over 50 kW bør få *virkning* hurtigst muligt og gerne allerede ved fremsættelsen eller evt. samtidig med vedtagelsen. Loven skal jf. § 19 først *træde i kraft* den 1. april 2022, men i realiteten sker der allerede en betydelig udrulning af ladestandere, ligesom opstillingen af ladestandere med offentlige tilskud vil øges væsentligt inden for den allernærmeste fremtid.

Det er essentielt, at der så vidt muligt tilbydes tilstrækkelige kortbetalingsmuligheder på de standere, der snart vil blive opstillet og allerede er i "pipeline". Vi mener, at det vil være et realistisk krav også økonomisk set i forhold til de samlede investeringer.

For så vidt angår ladestandere omfattet af forslagets § 19, stk. 4 har forslagets bestemmelser vedrørende betalingsløsninger virkning senest pr. 1. januar 2026. Det samme gælder for reglerne om rimelige og ikke-diskriminerende priser jf. § 19, stk. 5. Vi mener dog under alle omstændigheder, at dette er rigelig tid til sikre betalingsmulighederne på allerede etablerede standere, og at det formentlig kan være kortere både ud fra en teknisk og økonomisk betragtning.

Det bør overvejes, om det kan præciseres, at betalingskrav som følge af modtagelse af offentlige tilskud også omfatter evt. EU-tilskud. Det må dog forventes, at dette bliver en del af AFIR.

Øvrige forhold:

Vi finder det som udgangspunkt fornuftigt, at der i lovbemærkningerne til § 4 åbnes for muligheden af, at kommuner og regioner kan gøre deres egne ladere etableret til egne køretøjer offentligt tilgængelige i tidsrum, hvor de ikke selv benytter dem.

Det er vigtigt at tilgængeligheden af ladestandere øges så hurtigt som muligt og foran udviklingen i solgte elbiler. Derfor bør alle ladestandere så vidt muligt bringes i spil, så mangel på ladestandere ikke risikerer at bremse den grønne omstilling.

Vi har ingen bemærkninger til forslagets øvrige bestemmelser.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund

Chefkonsulent

**DE DANSKE
BILIMPORTØRER**

Telefon 2323 2520
E-mail oki@bilimp.dk

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | www.bilimp.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 9. november 2021 13:21

Til: 'at@at.dk' <at@at.dk>; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; biogas@biogas.dk; info@brintbranchen.dk; erhverv@clever.dk; cph-electric@regionh.dk; dmu@dmusport.dk; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; info@danishshipping.dk; dst@dst.dk; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Dansk Bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; de@danskenergi.dk; info@danskenergi.dk; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; info@danskerhvervsfremme.dk; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; Jurateamet@danskenergi.dk; parkering@aarhus.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>;

danva@danva.dk; dv@dv.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; info <info@bilimp.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; db@db-dk.dk; 'info@drivkraftdanmark.dk' <info@drivkraftdanmark.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Energiklagenævnet <ekn@ekn.dk>; info@energinet.dk; post@energitilsynet.dk; info@erfagruppen-bilsyn.dk; Thomas.Thrane@eon.dk; sekretariatet@fdel.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; hoering <hoering@fdm.dk>; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; post@forsyningstilsynet.dk; hmn@naturgas.dk; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; joschr@norlys.dk; ok@ok.dk; ramboll@ramboll.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; hoering@seas-nve.dk; Mikael.Valsted@arriva.dk; mail@sld.nu; et@sperto.dk; support@spirii.dk; tl@tl.dk; info@teknologisk.dk; kijensen@tesla.com; mblondeau@tesla.com; trf@trf.dk; hello@viggo.com; info@orsted.dk; albertslund@albertslund.dk; kommunen@alleroed.dk; assens@assens.dk; borger@balk.dk; kommunen@billund.dk; post@brk.dk; brondby@brondby.dk; raadhus@99454545.dk; dragoer@dragoer.dk; kommune@egekom.dk; raadhuset@esbjergkommune.dk; raadhuset@fanoe.dk; favrskov@favrskov.dk; kommunen@faxekommune.dk; fredensborg@fredensborg.dk; kommunen@fredericia.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; post@frederikshavn.dk; epost@frederikssund.dk; furesoe@furesoe.dk; fmk@fmk.dk; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; borgerservice@gribskov.dk; kommunen@guldborgsund.dk; post@haderslev.dk; mail@halsnaes.dk; mail@hedensted.dk; mail@helsingor.dk; herlev@herlev.dk; kommunen@herning.dk; hillerod@hillerod.dk; hjoerring@hjoerring.dk; post@holb.dk; kommunen@holstebro.dk; horsens.kommune@horsens.dk; hvidovre@hvidovre.dk; kommune@htk.dk; kommunen@horsholm.dk; post@ikast-brande.dk; ishojkommune@ishoj.dk; raadhus@jammerbugt.dk; kalundborg@kalundborg.dk; kommune@kerteminde.dk; kommunen@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; raadhus@koege.dk; post@langelandkommune.dk; post@lejre.dk; lemvig.kommune@lemvig.dk; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; middelfart@middelfart.dk; kommunen@morsoe.dk; norddjurs@norddjurs.dk; post@nordfynskommune.dk; kommune@nyborg.dk; naestved@naestved.dk; odder.kommune@odder.dk; odense@odense.dk; kommune@odsherred.dk; randers.kommune@randers.dk; raadhus@rebuild.dk; post@rksk.dk; ringsted@ringsted.dk; kommunen@roskilde.dk; rudersdal@rudersdal.dk; rk@rk.dk; kommune@samsoe.dk; kommunen@silkeborg.dk; skander-borg.kommune@skanderborg.dk; sk@skivekommune.dk; slagelse@slagelse.dk; kommune@solrod.dk; soroekom@soroe.dk; stevns@stevns.dk; struer@struer.dk; svendborg@svendborg.dk; syddjurs@syddjurs.dk; post@sonderborg.dk; thistedkommune@thisted.dk; toender@toender.dk; kommunen@taarnby.dk; kommune@vallensbaek.dk; vardekommune@varde.dk; post@vejen.dk; post@vejle.dk; post@vesthimmerland.dk; viborg@viborg.dk; post@vordingborg.dk; post@aeroekommune.dk; post@aabenraa.dk; aalborg@aalborg.dk; post@aarhus.dk; regionh@regionh.dk; kontakt@regionmidtjylland.dk; region@rn.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk

Emne: Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 27202)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65748>

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet senest den 23. november 2021 på trm@trm.dk med kopi til lnr@trm.dk med angivelse af journalnummer 2021-725.

Med venlig hilsen

Lise Nørr
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Klima- og Analysekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

lnr@trm.dk

Tlf.: 29 25 78 85

www.trm.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Sendt pr. mail til:
trm@trm.dk
lnr@trm.dk (cc)

DI's supplerende høringssvar til udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

DI takker for muligheden for at komme med supplerende høringssvar vedr. udkast til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

DI noterer sig, at ændringerne i lovforslaget kommer i forlængelse af den politiske aftale om regulering af ladestandermarkedet af 28. oktober 2021, som blev indgået i forlængelse af høringen over det lovforslag, der skulle implementere den politiske aftale om udmøntning af pulje til grøn transport af 25. juni 2021.

DI finder indledningsvist, at markedsmekanismerne skal drive markedet, herunder at konkurrence er udgangspunkt for prissætning. Samtidig er det vigtigt, at offentligt tilskud ikke bliver konkurrenceforvridende, hvorfor tilskud til selve ladestanderne og tilskud til placering af ladestanderne bør skilles ad. DI finder således, at hvis kommuner vil udbyde arealer til placering af ladestanderne, skal det ske i udbud, hvor der kan bydes med negativ leje på ikke-attraktive placeringer. Hvis kommunerne vil støtte selve etableringen af ladestanderne, skal der være lige adgang til at søge tilskuddet, uanset om placeringen er på kommunens arealer eller andre placeringer i kommunen.

I forhold til betalingsløsninger finder DI, at det skal være nemt og enkelt at betale med alle gængse betalingskort, uanset operatør, men DI finder ikke, at der skal være krav om deciderede betalingsautomater eller indbyggede PIN-tastaturer i ladestanderne (over 50 kW), da det vil øge investeringsbehovet betydeligt, og dermed også vil kunne påvirke tilskudsbehovet. I stedet bør kravet kunne opfyldes ved kontaktløs kortbetaling, som lovforslaget også lægger op til, ligesom digital/QR kode kortbetaling bør kunne imødekomme kravene. DI er desuden ikke enige i, at der er behov for tvungen roaming, men finder det mere hensigtsmæssigt, at der overalt tilbydes åbne og enkle betalingsmuligheder for kunderne, således der kan betales med alle gængse betalingsløsninger i form af digital kortbetaling, mobilepay, QR kode mv. Hertil skal de enkelte standere være tilgængelige uanset operatør og kundeforhold. Alt sammen ligesom det er tilfældet på f.eks. almindelige tankstationer, hvormed DI finder, at tvungen roaming vil være irrelevant.



DI er enige i, at der skal oplyses om priser, og at dette skal være synligt for kunderne, men mener, at det bør være tilstrækkeligt at vise priser og informere på mobiltelefonen. Hertil er der behov for at få defineret, hvad "offentlige tilgængelige" konkret dækker over, ligesom det er relevant at få afklaret, hvorvidt kravet om digital display skiltning ved +50 KW standere kun er tiltænkt at gælde lokationer, som har fået offentlig medfinansiering. Hertil synes det ikke hensigtsmæssigt, at reglerne om digital skiltning ved ladestandere under 50 KW er en ubekendt, da dette vil give anledning til yderligere omkostninger til operatørerne, hvis ministeren måtte træffe beslutning om det via bemyndigelsen hertil.

Endelig ser DI ikke behov for prisregulering. Prisdannelse skal ske med udgangspunkt i markedet, og er der uhensigtsmæssigheder, skal Konkurrencestyrelsen agere herpå.

DI har ingen yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Louise Bank,
Seniorchefkonsulent



Høringssvar

Den 23. november 2021

Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Drivkraft Danmark takker for muligheden for at komme med bemærkninger til det reviderede anden udkast til forslag til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Ref.
ASH/JRH

Drivkraft Danmark bakker overordnet set op om lovforslaget, som vil sikre øget konkurrence på lademarkedet til gavn for forbrugerne. Vi har længe efterspurgt et opgør med det fastlåste marked, hvilket lovforslaget vil bidrage til. Med lovforslaget forventer Drivkraft Danmark, at der i de kommende år vil komme flere ladeaktører på markedet og nye ladeprodukter, som vil gøre det langt mere attraktivt for danskerne at skifte over til elbiler.

Markedsvilkår, konkurrence og kommunernes rolle

Drivkraft Danmark er meget tilfreds med, at lovforslaget gør det klart, at fremtidige aftaler om ladestandere på offentlig grund eller med offentlig støtte skal indgås på markedsvilkår. Dermed gøres der op med den først-til-mølle-tilgang, der hidtil har hæmmet konkurrencen på markedet for opladning af elbiler. Dette er afgørende for, at kommunerne kan spille en større rolle ift. udrulningen, og at der samtidig bliver skabt konkurrence blandt private leverandører af opladning af elbiler på offentlige arealer.

Der lægges i lovforslaget op til, at kommuner og regioner skal konkurrenceudsætte opgaven med opsætning af ladestandere på offentligt areal. Annoncering/udbud er altafgørende for, at den offentlige sektor understøtter konkurrencen på markedet. Derfor er Drivkraft Danmark uforstående over for, at kommuner og regioner i det reviderede lovforslag som hovedregel ikke længere skal melde ud, hvor de forventer, at der skal sættes ladestandere op inden for en 2-årig periode. Vi ser kommunernes manglende koordinering med det private marked, som en stor udfordring, der med revideringen af lovforslaget kan blive endnu større. Så vi anbefaler, at hovedreglen om 2 år fastholdes.

Det er positivt, at kommuner og regioner ifølge lovforslaget ikke kan fungere som ladeoperatør og sælge overskudsstrøm til forbrugere og erhvervsliv. Det er og bliver en privat opgave. Samtidig bør det være et princip, at offentlig støtte til etablering af ladestandere både kan gå til ladestandere på offentlige arealer og private arealer, så der ikke sker konkurrenceforvridning. For den bedste og billigste udrulning af ladestandere sker, når alle gode placeringer kommer i spil – uanset om der er tale om offentlige eller private placeringer. Dette ser dog ikke ud til at blive løst med lovforslaget.

Drivkraft Danmark noterer sig, at der i lovforslaget lægges op til, at alle aftaler med offentlige myndigheder fremadrettet skal indgås på markedsvilkår. I den forbindelse bør lovgivningen også omfatte eksisterende aftaler, hvor fx en

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
1263 København K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk

eksisterende destinationslader udskiftes med en hurtig- eller lynlader, samtidig med at parkeringstilladelsen evt. reduceres. Dette vil pr. definition blive et helt andet ladeprodukt, som er langt mere attraktivt for kommercielle ladeoperatører. Derfor er det afgørende, at opgaven konkurrenceudsættes på ny gennem annoncering eller udbud, som der lægges op til i alle fremadrettede aftaler.

Drivkraft Danmark noterer sig, at der i det reviderede lovforslag lægges op til, at aftaleperioden ved offentlige udbud udvides fra 8 år til 10 år med mulighed for 15 år (tidligere 12 år), hvis omstændighederne tilsiger det. En så lang aftaleperiode kan dog bryde med princippet om, at offentlige myndigheder bør testet markedet med jævne mellemrum for at sikre konkurrencen og borgernes penge. Der bør derfor findes en balance, hvor lange udbud er mere undtagelsen end reglen.

Drivkraft Danmark efterlyser klare regler for afskrivningen af anlæggene, og hvad der sker ifm. overdragelse af infrastrukturen til en anden operatør ved aftaleperiodens ophør. Hvis ikke der er klare og retvisende afskrivningsregler, kan en kunstig høj restværdi tilgodese den eksisterende ladeoperatør i det efterfølgende udbud. Det hæmmer ideen med genudbud, hvor opgaven konkurrenceudsættes på ny.

Betalingsløsninger og prisregulering

Drivkraft Danmark er tilfreds med at krav om bestemte betalingsløsninger og roaming alene gælder offentlige arealer og offentligt tilgængelige ladestandere, der har modtaget offentlig støtte.

Drivkraft Danmark er generelt positiv overfor roaming som betalingsløsning. Vi mener dog at tvungen roaming er symptombehandling af det reelle problem: All-inclusive-abonnementer, hvor delmarkeder bindes sammen, så konkurrencen svækkes på de enkelte delmarkeder.

Baggrunden for at enkelte ladeoperatører bundler delmarkeder er en afgiftsmæssig forskelsbehandling, hvor der stort set ikke betales elafgift (processtrømsafgift), når en ladeoperatør driver en ladeboks for egen regning og risiko hos en forbruger. Men forbrugeren har ikke muligheden for at betale samme lave elafgift for den identiske aktivitet. Det er en grundlæggende markedsfejl, som har skabt stort set alle de problemer med lukkede ladenetværk og manglende roaming, som vi ser i dag. Derfor vil regulering, der ikke omfatter processtrømsafgiften være symptombehandling, og kan gøre mere skade end gavn. Indtil afgifterne for opladning af elbiler ensrettes bør der i stedet for tvungen roaming, stilles krav om gængse betalingsmidler, der gør det nemt og enkelt for elbilister at lade på alle offentligt tilgængelige ladestandere.

Drivkraft Danmark forventer, at der i de kommende år vil komme langt flere ladeløsninger tilpasset den enkeltes behov i takt med, at der kommer flere operatører på banen. Dette vil udfordre all-inclusive abonnementerne, som på sigt næppe vil være dominerende, selvom abonnementerne også i fremtiden vil være et attraktivt produkt for de elbilister, der kører meget og oplader mere i det offentlige rum end gennemsnittet.

Med flere ladeoperatører på markedet forventer Drivkraft Danmark, at markedet helt naturligt vil sikre roaming på tværs af operatører, men sammenkoblingen

mellem hjemmeabonnement og ladning på farten, som vi ser i dag, er slet ikke selvindlysende i fremtiden.

Med krav om nem betalinger kan det sikres, at elbilisterne nemt kan lade på hele det samlede danske ladenetværk. Men ikke alle ladeoperatører kan forventes at lave egne betalingsløsninger, og samtidig må det forventes, at der kommer konkurrerende betalingsløsninger fra udbydere af opladningstjenester, der ikke er operatører af ladestandere. I stedet for tvungen roaming, bør der derfor fokuseres på, at kunderne nemt og enkelt kan betale med gængse betalingsmidler. Afhængigt af, hvordan tvungen roaming udformes, er der en risiko for at det vil hæmme investeringslysten i dyr ladeinfrastruktur blandt ladeoperatører.

Drivkraft Danmark noterer sig, at et stort politisk flertal bakker op om, at der i det reviderede lovforslag stilles krav om kortbetaling ved hurtig- og lynladere på offentlige arealer samt ladestandere, der har modtaget offentlig støtte. Dette harmonerer med forslag fra EU-kommissionen. Drivkraft Danmark bakker i den forbindelse op om, at der ikke både stilles krav om roaming og kortbetaling. Samtidig opfordres der til, at lovgivningen løbende evalueres, så ladeoperatørerne ikke bindes til bestemte betalingsløsninger i en fremtid, hvor vi må forvente, at der kommer nye betalingsløsninger i form af apps, ”plug & charge” mv. – ligesom man heller ikke i dag stiller krav om kontantbetaling på ladestandere.

Drivkraft Danmark noterer sig, at der i det reviderede forslag er krav til ladeoperatøren om ”rimelige og ikke-diskriminerende priser” uden at det er nærmere defineret. Formuleringerne harmonerer med AFI-direktivet. Ladeoperatører, som ikke baserer deres forretningsmodel på all-inclusive abonnementer, bør alle have et ønske om at tiltrække så mange elbilister som muligt, da en ladestander udgør en stor investering, der skal forrentes. Dette vil medføre konkurrence om både kvalitet og pris, som i sidste ende sikrer både rimelige og ikke-diskriminerende priser. Det ser vi fx på brændstofmarkedet, hvor loyalitetsrabatter eksisterer, men kun udgør en mindre del af den samlede pris pga. intens priskonkurrence. Fokus bør derfor være på at sikre ordentlige rammer for konkurrence ved at tage fat om problemets rod - en afgiftsmæssig forskelsbehandling - som er grobund for all-inclusive abonnementer, proprietære ladenetværk, samt urimelige og diskriminerende priser for ikke-abonnenter. Generel prisregulering og prisloft er som udgangspunkt ikke vejen frem. Vi tager dog forbehold for, at det endnu ikke er defineret, hvad ”rimelige og ikke-diskriminerende priser” indebærer.

Drivkraft Danmark ser endelig positivt på, at udbydere af opladningstjenester skal opfylde vandelskrav, fx krav om økonomisk soliditet og krav om, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for relevante strafbare forhold. Vi håber, at det mindsker adgangen af udbydere af opladningstjenester, der ikke har et bæredygtigt koncept eller på anden måde skader tilliden til markedet.

Prisskiltning

Drivkraft Danmark noterer sig, at der i lovforslaget lægges op til, at Transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om, at offentligt tilgængelige ladestandere med en effekt på eller over 50 kW skal skilte med listeprisen pr. kWh i digitalt display samt prisen for brugerens køb.

Drivkraft Danmark bakker naturligvis op om, at priserne skal fremgå tydeligt for forbrugerne. Den foreslåede løsning kan give forbrugerne netop den gode information, som de allerede kender fra brændstofmarkedet. Derfor er det på sigt den rigtige vej at gå. Det er dog afgørende at finde balancen mellem god forbrugerinformation og de ekstraomkostninger, som ladeoperatørerne skal afholde for at leve op til lovgivningens krav allerede fra 2022. Den balance mener vi desværre ikke helt er fundet med lovforslaget. For ladestandere, der sættes op i 2022, vil typisk allerede være bestilt hos leverandørerne og allerede opsatte og velfungerende ladestandere har ofte ikke display. Samtidig vurderes skiltning i display at medføre behov for udvikling af ny software hos mange leverandører af ladestandere. På den baggrund er der risiko for, at krav til nye ladestandere allerede fra 2022 vil medføre fordyrelser og forsinkelser, imens krav til allerede eksisterende ladestandere fra 2026 risikerer at føre til, at velfungerende ladestandere fjernes, eller at ladehastigheden sænkes til lige under 50 kWh. Det foreslås derfor, at kravene for både nye og eksisterende ladestandere udskydes et par år, således at de ikke forsinkes og fordyrer udrulningen af ladeinfrastruktur. Det vil efter Drivkraft Danmarks vurdering give den balance, som i sidste ende vil være til forbrugernes fordel.

Skiltning på ladestandere

Ift. §11 og skiltning på ladestandere sendes separat hørings svar i samarbejde med Dansk E-mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance).

Til Transportminister Benny Engelbrecht

23. november 2021

Høringssvar vedrørende revideret udkast til AFI-lov

Elbilforeningen FDEL har modtaget det reviderede udkast til AFI-lov og har følgende bemærkninger.

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

Vi finder dog anledning til at henvise til vores bemærkninger i vores høringssvar vedrørende det første udkast til AFI-lov for så vidt angår prisdannelsen. Det er af stor vigtighed, at kørsel i elbil ikke bliver dyrere end kørsel i benzin- og dieslbiler.

Særligt på markedet for normale ladestandere afgøres bilistens valg af ladestander oftest af tilgængelighed, hvorfor der i praksis kan opstå monopollignende tilstande: Hvis man bor i en lejlighed, hvor der alene er ladere fra én operatør i nærområdet, vil der ikke være noget reelt alternativ til den pågældende operatør.

Det bør derfor overvejes at sikre mulighed for regulering af priserne i form af et prisloft for det tilfælde, at priserne ikke giver tilstrækkeligt incitament til at køre på strøm. Dette gælder ikke mindst i forhold til at motivere ejerne af det meget store antal plug-in-hybrid-biler til at lade dem op i stedet for blot at anvende dem som benzin-biler med statstilskud.

Vi har naturligvis noteret os, at det i § 3, stk. 3, foreslås, at ordregiveren skal sikre sig, at de priser, der opkræves fra brugerne, er rimelige. Vi har imidlertid ikke i bemærkningerne til lovforslaget set det præciseret, at dette også indebærer en prissætning, der sikrer at det er mindst lige så billigt at køre på el, som på benzin eller diesel. Vi skal hermed opfordre til, at dette præciseres.

Vi har endvidere en bemærkning af mere teknisk karakter til definitionen af en ladestander i § 2, stk. 1, nr. 3. Det fremgår, at en ladestander defineres som en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen. I den forbindelse bemærkes, at langt de fleste kommercielle normale ladestandere indeholder to ladeudtag og dermed er i stand til at oplade to elektriske køretøjer ad gangen. Der findes endvidere også højeffektladestandere, der har mulighed for at oplade mere end ét elektrisk køretøj ad gangen.

Det synes umiddelbart u hensigtsmæssigt, såfremt én fysisk ladestander med to ladeudtag skal defineres som to ladestandere i AFI-lovens forstand, idet der jo uanset AFI-lovens definition reelt kun vil være tale om én fysisk ladestander. Det vil give stor risiko for misforståelser, eksempelvis i forbindelse med ansøgningsprocesser, hvor der vil være risiko for, at ansøgere ikke er opmærksomme på AFI-lovens definition og derfor søger på baggrund af det antal fysiske ladestandere, man ønsker, i den tro, at hver af disse kan have to ladeudtag.

Endvidere vil det være særdeles u hensigtsmæssigt, hvis definitionen fastholdes med den konsekvens, at der nogle steder etableres fysiske ladestander med kun ét ladeudtag. Da etableringsomkostningerne er stort set de samme, uanset om der etableres én fysisk ladestander med ét ladeudtag eller to ladeudtag, vil det være et stort spild af ressourcer at gennemtvinge etablering af ladestander med kun ét ladeudtag, hvilket kan blive konsekvensen af at fastholde det pågældende definition.

I den forbindelse henviser vi også til vores hørings svar af 28. oktober 2021 til Bolig- og Planstyrelsen vedrørende udkast til bekendtgørelse om tilskud til etablering af ladestander i fælles parkeringsanlæg tilhørende boligforeninger mv. og styrelsens svar til os af samme dato fra chefkonsulent Pia Scott Hansen. Ud fra styrelsens svar må det forstås således, at der kun kan ydes tilskud til ladestander med ét ladeudtag, hvilket må antages at skyldes den påtænkte definition i AFI-lovens § 2.

Med venlig hilsen

Christian Niolsøe Nielsen
Forperson
Elbilforeningen FDEL

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til trm@trm.dk og lnr@trm.dk

23-11-2021

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S21-7608

Ref: DBL/

Supplerende høring over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og vil indledningsvis kvittere for Transportministeriets samt ministerens konstruktive tilgang til at skabe et velfungerende marked for opladning af elbiler og ikke mindst for at bringe kommunerne i spil som afgørende aktører. FDM kvitterer også for krav til betaling med kreditkort på hurtig- og lynladere, samt mulighed for roaming på AC-opladning (kantstensopladning).

FDM har med tilfredshed noteret sig de foreslåede regler i hhv. § 3, stk. 3 og 5, hvor der stilles krav om, og ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om standardvilkår om rimelige og ikke-diskriminerende priser. FDM er fortaler for, at markedet grundlæggende vil regulere sig selv, men især i begyndelsen af et spirende marked kan der være behov for lovmæssig regulering. Der har hidtil manglet et kontrolorgan, der kunne sikre fair og ikke-diskriminerende priser, og FDM er sikker på at bemyndigelsen til ministeren vil skubbe markedet i den rigtige retning.

FDM har derudover følgende bemærkninger.

Indgående roaming

Selvom det i mange tilfælde er teknisk muligt at roame på tværs af ladeoperatørerne, er der stadig meget stor forskel på, hvilken pris man skal betale, hvis man lader på ad hoc-basis ved en given ladeoperatør, eller hvis man køber strømmen igennem en aftale med en anden ladeoperatør end den pågældende på stedet. Det er klart, at roaming – alt andet lige – vil være dyrere for forbrugeren, da platforme, eMSP etc. som mellemlid også skal have en fortjeneste, og da ladeoperatørerne også vil have udgifter til roaming.

Men vi bør i Danmark via regulering sikre, at ladeoperatøren som stiller sin offentlig tilgængelige ladestander til rådighed for roamingplatforme eller an-

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

dre ladeoperatører, ikke opkræver diskriminerende eller prohibitiv høj roamingpris for at få forbrugerne til at downloade operatørens egen app e.l.

FDM foreslår derfor, i tråd med Eldrup-kommissionen, at prisudviklingen på roaming følges tæt og at det sikres, at roamingprisen ikke er på et diskriminerende niveau. Tilsvarende bør forskellen i egen pris kontra roamingpris være baseret på fakta.

Fordeling af puljemidler

I lovforslaget omtales muligheden for, at der fra bl.a. staten tildeles puljemidler med henblik på at etablere ladestandere på kommunens eller regionens arealer.

I den forbindelse vil FDM opfordre til, at sådanne puljemidler ikke tildeles som én stor klump, da det risikerer at yderligere skævvride markedet. Omfattende puljemidler, der tildeles i få store puljer – fx til opsætning af adskillige ladestandere i en kommune – gør det uforholdsmæssigt fordelagtigt for store investeringsstærke ladeoperatører at byde ind, og tilsvarende vil det være svært eller ligefrem umuligt for de mindre spillere på markedet at byde på opgaven. En sådan konsekvens vil selvsagt forringe konkurrencen på området, især når man ser på omkostningerne ved at etablere ladestandere.

Grøn statslig fond

FDM opfordrer også til, at der i stedet for årlige statslige og kommunale puljer oprettes en grøn statslig fond, der løbende kan lånefinansiere den underjordiske investering de steder, der er behov – den såkaldte 'Bornholmermodel'.

Modellen består i, at det offentlige i form af kommuner og staten investerer i nettilslutningen og gravearbejdet – alt det der ligger under jorden. Herefter inviteres ladeoperatørerne til at byde på brugsretten til installationen og investere i det, der ligger over jorden: Ladestandere, gode betalingsløsninger, konkurrencedygtige priser og abonnementsordninger. Og herefter tilbagebetaler de den underjordiske investering via en omsætningsafgift.

Den offentlige investering, som er en lånepulje, udgør omkring en tredjedel af udgiften til at sætte ladestandere op. Det betyder, at hvis staten investerer en milliard kroner, skal ladeoperatørerne investere to milliarder kroner i at sætte standere til installationerne. Det er med andre ord en god investering for den offentlige økonomi og en effektiv måde at få udrullet ny infrastruktur. Modellen gør det nemmere for mindre virksomheder at komme ind på markedet, og det styrker konkurrencen. Ladeoperatørerne skal binde mindre kapital og investerer ikke i anlæg, som går tabt for dem, når kontrakten med det offentlige udløber. Det fører alt sammen i sidste ende til bedre vilkår og lavere priser for forbrugerne.

Alternativt bør der gives mulighed for, at omkostningen til tilslutningsbidrag, der udgør en stor del af investeringen, betales af ladeoperatøren i rater og ikke som en stor udgift upfront. Dette vil også afhjælpe barrieren for at komme ind på markedet.

For at sikre et velfungerende marked, hvor der investeres smart, opfordrer FDM i øvrigt til, at der oprettes et nationalt videnscenter.

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk



Lovforslagets §11

For så vidt angår bemærkninger til lovforslagets §11 henviser vi til hørings-svar indsendt sammen med Dansk e-Mobilitet, Drivkraft Danmark m.fl.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Forbrugerrådet Tænk (hoeringer@fbr.dk), TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: Martin Salamon (msa@fbr.dk)
Titel: SV: Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) journalnummer 2021-725
E-mailtitel: SV: Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 27202) journalnummer 2021-725
Sendt: 25-11-2021 13:06

Forbrugerrådet Tænk har gennemgået høringsmaterialet, støtter forslaget og har ingen yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Martin Salamon
Cheføkonom / Chief Economist

M +45 4194 7905 / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K



Fra: trm@trm.dk [<mailto:trm@trm.dk>]

Sendt: 9. november 2021 13:21

Til: 'at@at.dk'; Autobranchens Handels- og Industriforening; bil@di.dk; biogas@biogas.dk; info@brintbranchen.dk; erhverv@clever.dk; cph-electric@regionh.dk; dmu@dmusport.dk; Danmarks Naturfredningsforening; info@danishshipping.dk; dst@dst.dk; Danske Havne; Danske Regioner; Dansk Bilbrancheråd; Dansk Bilforhandler Union; de@danskenergi.dk; info@danskenergi.dk; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv; info@danskerhvervsfremme.dk; 'hoering@di.dk'; Jurateamet@danskenergi.dk; parkerings@aarhus.dk; Dansk Transport og Logistik; danva@danva.dk; dv@dv.dk; Datatilsynet; info@bilimp.dk; Dansk Industri; db@db-dk.dk; 'info@drivkraftdanmark.dk'; DTU Transport; Energiklagenævnet; info@energinet.dk; post@energitilsynet.dk; info@erfagruppen-bilsyn.dk; Thomas.Thrane@eon.dk; sekretariatet@fdel.dk; Forbrugerrådet Tænk Hoeringer; hoering; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; post@forsyningstilsynet.dk; hmn@naturgas.dk; International Transport Danmark; Kommunernes Landsforening; Landdistrikternes Fællesråd; NOAH-Trafik; joschr@norlys.dk; ok@ok.dk; ramboll@ramboll.dk; Rigsrevisionen - Info; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; Rådet for Sikker Trafik; hoering@seas-nve.dk; Mikael.Valsted@arriva.dk; mail@sld.nu; et@sperto.dk; support@spirii.dk; tl@tl.dk; info@teknologisk.dk; kijensen@tesla.com; mblondeau@tesla.com; trf@trf.dk; hello@viggo.com; info@orsted.dk; albertslund@albertslund.dk; kommunen@alleroed.dk; assens@assens.dk; borger@balk.dk; kommunen@billund.dk; post@brk.dk; brondby@brondby.dk; raadhus@99454545.dk; dragoer@dragoer.dk; kommune@egekom.dk; raadhuset@esbjergkommune.dk; raadhuset@fanoe.dk; favrskov@favrskov.dk; kommunen@faxekommune.dk; fredensborg@fredensborg.dk; kommunen@fredericia.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; post@frederikshavn.dk; epost@frederikssund.dk; furesoe@furesoe.dk; fmk@fmk.dk; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; borgerservice@gribskov.dk; kommunen@guldborgsund.dk; post@haderslev.dk; mail@halsnaes.dk; mail@hedensted.dk; mail@helsingor.dk; herlev@herlev.dk; kommunen@herning.dk; hillerod@hillerod.dk; hjoerring@hjoerring.dk; post@holb.dk; kommunen@holstebro.dk; horsens.kommune@horsens.dk; hvidovre@hvidovre.dk; kommune@htk.dk; kommunen@horsholm.dk; post@ikast-brande.dk; ishojkommune@ishoj.dk; raadhus@jammerbugt.dk; kalundborg@kalundborg.dk; kommune@kerteminde.dk; kommunen@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; raadhus@koege.dk; post@langelandkommune.dk; post@lejre.dk; lemvig.kommune@lemvig.dk; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; middelfart@middelfart.dk; kommunen@morsoe.dk; norrdjurs@norrdjurs.dk; post@nordfynskommune.dk; kommune@nyborg.dk; naestved@naestved.dk; odder.kommune@odder.dk; odense@odense.dk; kommune@odsherred.dk; randers.kommune@randers.dk;

raadhus@rebuild.dk; post@rksk.dk; ringsted@ringsted.dk; kommunen@roskilde.dk; rudersdal@rudersdal.dk; rk@rk.dk; kommune@samsøe.dk; kommunen@silkeborg.dk; skander-borg.kommune@skanderborg.dk; sk@skivekommune.dk; slagelse@slagelse.dk; kommune@solrod.dk; soroekom@soroekom.dk; stevns@stevns.dk; struer@struer.dk; svendborg@svendborg.dk; syddjurs@syddjurs.dk; post@sonderborg.dk; thistedkommune@thisted.dk; toender@toender.dk; kommunen@taarnby.dk; kommune@vallensbaek.dk; vardekommune@varde.dk; post@vejen.dk; post@vejle.dk; post@vesthimmerland.dk; viborg@viborg.dk; post@vordingborg.dk; post@aeroekommune.dk; post@aabenraa.dk; aalborg@aalborg.dk; post@aarhus.dk; regionh@regionh.dk; kontakt@regionmidtjylland.dk; region@rn.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk

Emne: Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)
(Id nr.: 27202)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65748>

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet senest den 23. november 2021 på trm@trm.dk med kopi til lnr@trm.dk med angivelse af journalnummer 2021-725.

Med venlig hilsen

Lise Nørr

Specialkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Klima- og Analysekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

lnr@trm.dk

Tlf.: 29 25 78 85

www.trm.dk



transportministeriet

Forsyningstilsynets høringssvar til Transportministeriets udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Tilsynet takker indledningsvist for mulighed for at give svar på høring af udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Tilsynet har overordnet ingen bemærkninger til lovforslaget.

Forsyningstilsynet har alene en bemærkning af teknisk karakter til videre overvejelse.

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

Forsyningstilsynet bemærker, at det kan være hensigtsmæssigt at præcisere kriteriet omkring de 50 kW.

Forsyningstilsynet har i 2019 behandlet en standardiseret vejledning fra brancheorganisationen Dansk Energi (sag nr. 19/13152), som vedrører nedsat betaling ved tilslutning af ladestandere til elbiler i det offentlige rum. Af anmeldelsen fremgik det, at der var et behov for at præcisere kriteriet for berørte ladestandere yderligere ved at indføre et tilladt maksimalt strømtræk. Således blev ladestanderne defineret ud fra både maksimalt effektræk og maksimalt strømtræk.

Såfremt der måtte være spørgsmål eller behov for yderligere uddybning af ovenævnte bedes I kontakte Søren Peter Nielsen, spni@forsyningstilsynet.dk.

Med venlig hilsen

Nikola Mitrovic-Jovanovic
Fuldmægtig
Tlf +45 29488113
nijo@forsyningstilsynet.dk

23. november 2021

J.nr.: 21/02165
NIJO

FORSYNINGSTILSYNET
Torvegade 10
3300 Frederiksværk

Telefon 4171 5400
post@forsyningstilsynet.dk
www.forsyningstilsynet.dk



Dato: 19-11-2021

Sagsnr: 05.00.00-G01-224-21

Til Transportministeriet

Udvidet høringssvar til udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Transportministeriet har med brev af 8. november 2021 sendt udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring med høringsfrist 23. november 2021.

Frederiksberg Kommune skal hermed afgive høringssvar.

Frederiksberg Kommune ser generelt positivt på lovforslaget, idet flere af de tidligere af kommunen afgivne bemærkninger til tidligere lovforslag er indarbejdet i nærværende lovforslag. Frederiksberg Kommune har imidlertid en række bemærkninger til det fremsatte lovforslag. Både af generel karakter og mere tekstnære bemærkninger.

Generelle bemærkninger

Frederiksberg Kommune ønsker at understøtte udbredelsen af ladeinfrastruktur til elbiler og ønsker, at arbejdet kan udføres mest hensigtsmæssigt og uden risiko for, at udbredelsen af ladeinfrastruktur forsinkes unødigt.

Det fremsatte lovforslag indeholder imidlertid ikke det fulde sæt rammer og regler, idet ministeren jf. lovteksten tildeles en lang række bemyndigelser på flere områder. Det bekymrer Frederiksberg Kommune, at disse nærmere regelsæt ikke er indeholdt i lovteksten, idet retstilstanden på en lang række områder i givet fald vil være behæftet med en stor usikkerhed. Det bemærkes, at indholdet i kapitel 5, 6, 7 og 8 alene indeholder elementer, der bemyndiger transportministeren og i et enkelt tilfælde Klima-, energi- og forsyningsministeren. Herudover indgår bemyndigelser til transportministeren desuden i en lang række af de øvrige paragraffer i de øvrige kapitler.

Generelt mener Frederiksberg Kommune, at der i lovteksten i høj grad mangler beskrivelser af overgangsbestemmelserne, så det fremgår tydeligt, hvilke krav der stilles, når nuværende

tilladelser givet efter vejlovens § 80 udløber. Det fremgår ikke af lovtæksten hhv. bemærkningerne, og det finder Frederiksberg Kommune stærkt bekymrende.

Frederiksberg Kommune ønsker desuden at få belyst, hvorvidt kommunalt ejede forsyningsselskaber/serviceselskaber som ejes af kommunen og som opererer kommercielt, kan etablere infrastruktur for alternative drivmidler til transport, og dermed fungere som operatør af ladestander.

Tekstnære bemærkninger

Frederiksberg Kommune har følgende tekstnære bemærkninger og forslag:

- § 3, stk. 4 – tildelingskrav - "serviceniveau"
Frederiksberg Kommune læser bestemmelsen og bemærkningerne hertil, om en generel hjemmel til at fastsætte tildelingskrav, som naturligvis skal være saglig begrundet, herunder i forhold til serviceniveau, og at dette f.eks. også dækker æstetiske krav.
- For at den kommende lov kan blive et aktivt værktøj til at sikre en videre udbredelse af ladeinfrastruktur, bør der herudover sagligt kunne stilles krav om, at en part, mod at etablere ladefaciliteter på en række kommercielt bæredygtige lokaliteter, også forpligtes til at etablere ladefaciliteter på et antal ikke kommercielt bæredygtige lokaliteter. Frederiksberg Kommune går ikke ud fra, at en senere bekendtgørelse, jf. § 3, stk. 5, vil regulere, hvilke saglige vilkår der kan fastsættes.
- § 4 stk. 1 – definition af offentlige arealer
Jf. § 4 stk. 1 tildeles kommuner og regioner ret til at indgå aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestander på arealer, som kommunen eller regionen har rådighed over. Frederiksberg Kommune foreslår, at en definition af *arealer som kommunen eller regionen har rådighed over* tilføjes under § 2.
- § 5 – Anvendelse af kommuners og regioners egne midler til tilskud til etablering
Frederiksberg Kommune opfordre til, at der i § 5 tildeles hjemmel til, at kommuner og regioner kan yde tilskud til etablering af ladestander, udover de i § 5 stk. 1-4 nævnte tilfælde. Der bør være mulighed for, at kommuner og regioner med særlige udfordringer eller særlige ambitioner kan yde videre støtte for at sætte gang i en positiv udvikling ved placeringer, hvor der ikke er umiddelbar kommerciel interesse for operatørerne. Frederiksberg Kommune vil i den forbindelse opfordre til, at der i lovtæksten eksplicit fremgår mulighed for øvrig finansiering jf. pkt. 6 i høringsbrevet samt beskrivelse i bemærkningerne til lovforslaget nederst d. 28.
- § 6 – kommunalt ejede forsyningsselskaber/serviceselskaber
Af § 6 fremgår det, at §§ 4 og 5 tilsvarende gælder for kommunale fællesskaber, som er omfattet af § 60 i lov om kommuners styrelse. Frederiksberg Kommune ønsker at få belyst, hvorvidt §§ 4 og 5 tilsvarende gælder for forsyningsselskaber/serviceselskaber som ejes af kommunen.

- § 13 – måle- og stamdata fra/om ladestandere
Frederiksberg stiller i dag krav om, at operatørerne skal levere data om brug af ladestanderne til kommunen, og det vil Frederiksberg Kommune ligeledes gøre fremadrettet. I tilfælde af, at klima-, energi-, og forsyningsministeren efter forhandlinger med transportministeren fastsætter regler vedr. data jf. § 13, forventes det, at data ligeledes tilgår kommunerne til brug for planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur. Frederiksberg Kommune går ligeledes ud fra, at levering af sådanne oplysninger også kan indgå som et sagligt vilkår for tildelingen af tilladelse, hvis der ikke forinden er fastsat bestemmelser herom fra klima-, energi-, og forsyningsministerens side.
- § 19 – Aftaler indgået på baggrund af tilladelse givet efter vejlovens § 80
Det synes fortsat uklart, hvad der skal ske med opstillede ladestandere efter udløb af gældende aftale, herunder aftaler indgået på baggrund af tilladelse givet jf. vejlovens § 80. I lovforslagets bemærkninger tages der stilling til, at *Regler om markedsvilkår m.v. vil dog skulle iagttages i forbindelse med evt. fornyet kontraktindgåelse, uanset om kontrakten fornyes før eller efter 1. januar 2026*. Frederiksberg vil kraftigt opfordre til, at det tydeligt fremgår hvilke bestemmelser der gælder, når en tilladelse givet jf. vejlovens § 80 inden lovens ikrafttræden, udløber, herunder om mulighed for fornyet kontraktindgåelse.
- Frederiksberg Kommune forstår bestemmelsen sådan, at eksisterende ladestandere, som er etableret på baggrund af aftaler, som er indgået inden lovens ikrafttræden, alene skal efterleve lovens bestemmelser i §§ 7-9. Således at eksisterende ladestandere, som er opsat på baggrund af aftaler eller tilladelser, der er indgået og givet før lovens ikrafttræden, fortsat og i al fremtid kan reguleres gennem vejlovens § 80, idet bestemmelsen om, at vejlovens bestemmelser ikke kan finde anvendelse, ikke fremgår af §§ 7-9, og at aftalen heller ikke reguleres af §§ 3 og 4 og dermed krav om tildeling på markedsvilkår mv.

Venlig hilsen

Frederiksberg Kommune
www.frederiksberg.dk/kontakt

KL's hørings svar til supplerende høring af udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Transportministeriet har den 8. november 2021 udsendt en supplerende høring af udkast til lovforslag om ny AFI-lov. Baggrunden for den supplerende høring er en politisk aftale om regulering af ladestandermarkedet af 28. oktober 2021 og som opfølgning på modtagne hørings svar til det tidligere udsendte udkast til en ny AFI-lov.

KL fremsender hermed sit hørings svar til supplerende høring af udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven). Det har ikke været muligt for KL at foretage en politisk behandling af hørings svaret inden for hørings fristen. Der tages derfor forbehold for den efterfølgende politiske behandling af hørings svaret.

Generelle bemærkninger

KL vil indledningsvist kvittere for, at en række bemærkninger i KL's hørings svar af 16. august 2021 er imødekommet med det supplerende lovforslag. Det gælder bl.a. kommunernes mulighed for medfinansiering, samt at reglen, om at planlagte nye ladepladser som hovedregel skal offentliggøres to år i forvejen, er udgået.

KL finder det imidlertid stærkt beklageligt, at bestemmelsen om offentlighedens adgang til kommunale ladestandere fra den politiske aftale af 28. oktober 2021 om regulering af ladestandermarkedet ikke er taget med i selve lovforslaget. KL henstiller til, at lovforslaget følger aftalen.

Bemærkninger til lovforslaget

§ 80 i lov om offentlige veje

Det fremgår af § 4 stk. 2, at når AFI-loven træder i kraft, vil kommunen ikke længere kunne give tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på det offentlige vejareal efter § 80 i lov om offentlige veje. KL gør opmærksom på, at der bør henvises til lovforslagets § 19, hvor overgangsbestemmelserne fremgår. KL opfordrer endvidere til, at det angives, hvorledes udløb af eksisterende tilladelser efter vejlovens § 80 skal håndteres i forhold til AFI-lovens øvrige bestemmelser.

Præcisering og udvidelse af § 5 om kommunal medfinansiering

§ 5 er i sin helhed formuleret som en kumulativ bestemmelse, da der ikke er indsat et "eller" mellem punkterne 1-5. Det betyder, at samtlige betingelser skal være opfyldt, for at der må ydes betaling til operatøren. KL finder dog, at dette må være en - ikke uvæsentlig - fejl, som ikke har været intentionen, da litra to og tre ikke begge kan være opfyldt samtidig, og da der i stk. 2. indikeres, at transportministeren kan fastsætte yderligere beføjelser til kommunerne. KL foreslår, at der i § 5 tilføjes et 'eller' mellem litra 1-5.

Dato: 21. november 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3150414

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

Det fremgår af § 5, pkt. 4, at kommunalbestyrelsen kan yde betaling til operatøren af ladestandere, såfremt ladestanderen primært anvendes til opladning af kommunernes egne elektriske køretøjer. KL opfordrer til, at 'primært' præciseres, så det fremgår, om bestemmelsen udelukkende gælder ladestandere til brug for kommunens egen bilflåde, eller om bestemmelsen også rummer mulighed for finansiering af ladestandere, der tjener flere formål, herunder opladning af kommunens, borgernes og medarbejdernes elbiler.

Kommunernes muligheder for at stille kommunale ladestandere til rådighed Af Aftale om regulering af ladestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021 fremgår det, at "kommuner og regioner af hensyn til at udnytte kapaciteten til opladning på offentlige arealer i videst muligt omfang bør stille deres ladepladser til rådighed for offentligheden, således at ladepladser ikke udelukkende dedikeres til brug for opladning af kommuners og regioners egne køretøjer."

KL kvitterede kort efter aftalen for bestemmelsen, som skulle medvirke til, at der ville blive sikret en højere udnyttelsesgrad og dermed bedre forrentning af de offentlige midler, der er investeret i de kommunale ladestandere. KL er derfor ærgerlig over at se, at bestemmelsen ikke er kommet med i lovforslaget, som dermed ikke afspejler den brede politiske aftale.

For kommunerne er det vigtigt at kunne stille den kommunale ladeinfrastruktur til rådighed for andre end deres egne køretøjer, hvis der er steder, hvor der er ledig kapacitet. For mange kommuner vil de kommunale ladestandere også spille en vigtig rolle i at opnå et veludbygget ladenetværk i de områder, hvor den kommercielle interesse lige nu er begrænset. Jf. kravene i ladestanderbekendtgørelsen vil der f.eks. være mange placeringer, hvor kommunerne er pålagt at opstille ladeinfrastruktur, uden at de som bilflådeejere reelt har behovet for at kunne lade bilerne op. Det kan f.eks. være ved en børnehave, hvor ladekapaciteten bør komme lokalsamfundet og børnehavens medarbejdere til gode.

Af lovforslaget fremgår det, at kommunerne med hjemmel i AFI-loven kan gøre en ladestander etableret til brug for egne køretøjer eller som følge af ladestanderbekendtgørelsen offentlig tilgængelig, såfremt ladestanderen er placeret på et offentligt areal, og kommunen indgår aftale med en operatør efter lovforslagets § 3 og § 4, stk. 1. KL bemærker, at såfremt der skal skelnes mellem kommunernes muligheder på offentlige og semi-offentlige arealer, må der ikke være nogen tvivl om, hvordan disse kategoriseres i loven. Hos langt de fleste kommuner vil der f.eks. være parkeringsarealer tilknyttet deres ejendomme, som i kontortiden er reserveret til medarbejdere og gæster, men som uden for kontortiden er til fri afbenyttelse af offentligheden.

Kommunerne kan ikke med hjemmel i AFI-loven tilbyde deres medarbejdere og gæster adgang til lade faciliteter. I lovforslagets bemærkninger begrundes det med, at kommuner ikke med hjemmel i kommunalfuldmagtsreglerne kan etablere ladestandere med henblik på at tilgodese bestemte persongrupper. KL mener, at kommunerne som Danmarks samlet set største arbejdsplads

Dato: 21. november 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3150414

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

skal sidestilles med private arbejdspladser og dermed have ret til at stille ladefaciliteter til rådighed for medarbejderne.

KL er enig i, at kommunernes ageren på området ikke skal være konkurrenceforvridende, men det bør være indarbejdet i lovgivningen, at kommunerne på den mest enkle måde kan stille den kommunale ladeinfrastruktur til rådighed for både borgere, medarbejdere og gæster. KL er opmærksom på, at der i lovforslaget bl.a. henvises til kommunalfuldmagtsreglerne som en hindring for dette. KL opfordrer derfor Transportministeriet og Indenrigs- og boligministeriet til at samarbejde om at få tilvejebragt den rette hjemmel.

Kommunal medfinansiering på kommunens arealer

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

KL henstiller til, at den kommende bekendtgørelse følger aftalen af 28. oktober 2021, hvor det fremgår: "... parterne enige om, at lovforslaget justeres således, at kommuner og regioner får mulighed for at yde medfinansiering i udbud af ladeinfrastruktur på deres egne arealer." KL bemærker, at bekendtgørelsen bør udsendes snarest af hensyn til tidsperspektivet frem mod 1. april 2022, hvor AFI-loven forventes at træde i kraft.

Samtidig opfordrer KL til, at § 5 præciseres således, at det fremgår tydeligt, at kommunerne med den kommende bekendtgørelse får mulighed for medfinansiering på egne arealer indtil videre frem til og med 2024.

Disponering af midler til kommunal medfinansiering

Under bemærkningerne til § 5 fremgår det, at kommunalbestyrelsen ikke forlods må afsætte medfinansiering til et konkret udbud. Kommunalbestyrelsen må først disponere midler til at yde betaling, såfremt kommunalbestyrelsen efter afholdelsen af udbud af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere efter § 3 har kunnet konstatere et behov for betaling. KL har to bemærkninger hertil.

KL henstiller til, at det i lovforslaget præciseres, at kommunalbestyrelsen forlods gerne må afsætte en økonomisk ramme eller pulje til medfinansiering, som embedsværket efterfølgende administrerer uden yderligere politisk behandling. Dermed kan embedsværket fra denne ramme vælge at medfinansiere etableringen af ladeinfrastruktur på lokaliteter, hvor der uden succes har været afholdt et udbud. Det er KL's vurdering, at det vil hæmme og trække udrulningen af ladeinfrastruktur i langdrag, hvis de enkelte lokaliteter skal genbehandles politisk efter afholdelse af udbud. Som et alternativ til at afsætte midler på budgettet specifikt til medfinansiering af ladestandere, foreslår KL, at kommunen kan afsætte midler til en overordnet klimapulje, som embedsværket efterfølgende kan administrere inden for nogle klare rammer, hvor en andel bl.a. vil kunne gå til medfinansiering af ladestandere.

KL bemærker endvidere, at der er behov for præcisering, således at disse regler alene gælder kommunens egne drifts- eller anlægsmidler og ikke de

Dato: 21. november 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3150414

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4



midler, der kan søges fra puljer mv. Såfremt der først kan ansøges om puljemidler efter, der er lavet udbud, vil det trække processen ud og virke hæmmende på udrulningen.

Indsamling og udstilling af data

§§ 12 og 13: KL støtter op om, at data indsamles på tværs af alle ladeoperatører, og at måle- og stamdata skal kunne indsamles til brug for planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

Grøn transportpulje I

I 2022 er der afsat en pulje på 150 mio. kr. til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale, regionale og private arealer. Aftaleparterne skal i efteråret 2021 fastlægge vilkårene for udmøntning af midlerne. KL henstiller til, at der tages højde for de områder, hvor operatørerne på nuværende tidspunkt er mindre tilbøjelige til at byde på et udbud. Det drejer sig bl.a. om yderområder, områder med sæsonbestemt turisme, nye byudviklingsområder, mobilitetsprojekter osv.

Låneadgang til etablering af ladestandere

Kommunalbestyrelsen vil i nogle tilfælde kunne opnå indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere. Indtjeningen kan efterfølgende medgå som offentligt tilskud ved udbud. KL støtter op om denne mulighed, men bemærker at mange kommuner ikke vil have tilstrækkeligt med rentable placeringer, til at de kan dække alle de ikke-rentable placeringer. Der vil derfor være en stor andel af kommunerne, der står over for at skulle bruge forholdsvis mange midler på udrulning af ladeinfrastruktur.

KL er tilfreds med, at der med Grøn transportpulje I er afsat midler til finansiering af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur på bl.a. kommunale arealer i 2022. Puljen skal som bekendt udmøntes i 2022, og der er på nuværende tidspunkt ikke lagt op til, at der afsættes flere puljemidler de kommende år, hvor behovet for udrulning af offentlig tilgængelig infrastruktur fortsat må forventes at være nødvendig.

KL anbefaler derfor, at kommunerne sikres automatisk låneadgang til etablering af ladestandere. Låneadgangen skal kunne finansiere anlægsudgifterne og bør minde om den låntagning, der er til rådighed for kommunerne bl.a. på forsyningsområdet, jf. §2, stk. 1 i Bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v.

Tanken er, at lånet til investeringen efterfølgende afskrives over lejen eller ved en omsætningsafgift fra den operatør, der råder over anlægget. På den måde finansierer området sig selv ud fra et omkostningsneutralt 'hvile-i-sig-selv'-princip, samtidig med at der sikres en effektiv og landsdækkende udrulning af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur.

Økonomisk høring

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

Venlig hilsen
Julie Leth

Dato: 21. november 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3150414

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4



Høringssvar til udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

23-11-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 8697

Høringssvar til udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Dokumentnummer i F2
615812

Transportministeriet har med et brev af 8. november 2021 udsendt en supplerende høring over et udkast til et lovforslag om en ny AFI-lov.

Sagsnummer i eDoc
2021-0373772

København Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, noterer indledningsvis med tilfredshed, at en række bemærkninger i kommunens høringssvar af 16. august 2021 ses at være imødekommet. Det gælder navnlig i forhold til:

- Den maksimale aftaleperiode er hævet fra 8 til 10 år, jf. lovforslagets § 3 st. 2,
- Muligheden for kommunal medfinansiering af offentlig ladeinfrastruktur, jf. lovforslagets § 5,
- Et krav i det tidligere lovforslag om varsling af kommunens planer for etablering af ladestandere to år i forvejen er udgået,
- En tydeliggørelse i bemærkningerne til lovforslagets § 3 (s. 70f) af, at gæsteprincippet som udgangspunkt vil finde anvendelse for kommunens aftaler med operatører af ladestandere, og
- En bemærkning i lovforslagets almindelige del (s. 23) om, at kommuner bør gøre ladestandere etableret til egne køretøjer på offentlige arealer offentligt tilgængelige i tidsrum, hvor kommunen ikke selv anvender ladestanderens kapacitet.

Det skal dog understreges, at der stadig er en række kraftige begrænsninger ift. at yde kommunal medfinansiering til offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur, og ift. at stille kommunernes ladestandere til egne køretøjer tilgængelige for offentligheden. Det vil give kommunerne begrænsede muligheder for at accelerere udviklingen på området.

Kommentar til lovforslagets § 2, nr. 7 og § 4 (offentligt tilgængelige ladestandere)

Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.3.2.2.1. (s. 23), at bestemmelsen i § 4 omfatter offentligt tilgængelige ladestandere som defineret i lovforslagets § 2, nr. 7, og at bestemmelsen således ikke omfatter ladestandere, der "er forbeholdt enkelte grupper af brugere ...".

Københavns Kommune finder, at denne sætning bør eksemplificeres, herunder om det er korrekt, at for eksempel ladestandere til delebiler med fast stamplads (Bek. om parkering på offentlige veje § 9) samt ladestandere til reserverede handicappladser (færdselsloven §92 stk. 3) stadig kan etableres på baggrund af vejlovens § 80.

Kommentar til lovforslagets § 3, stk. 1 (Sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere)

Københavns Kommune finder, at ordlyden § 3, stk. 1 bør ændres, så bestemmelsen ikke gennem anvendelse af udtrykket "offentlige ordregivere, der er omfattet af udbudsloven" giver indtryk af, at udbud er obligatorisk forinden indgåelse af aftale på markedsvilkår.

Københavns Kommune henviser også til, at det bl.a. fremgår af de specielle bemærkninger til § 3, stk. 4, at transportministeren gives hjemmel til at regulere, om der skal være krav om obligatorisk tilbudsindhentning eller annoncering.

Kommunen bør selv kunne beslutte at gennemføre annoncering eller udbud (med respekt for en eventuel udbudspligt i medfør af anden lovgivning) med henblik på at finde operatører til offentligt tilgængelige ladestandere. Kravet om, at aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere skal indgås på markedsvilkår, vurderes at være tilstrækkeligt.

Der efterlyses dog en klarere definition af, hvad der forstås ved markedsvilkår, herunder om det vil betyde, at kommuner vil være forpligtede til at opkræve betaling ifm. tildeling af tilladelser.

Det vil desuden være hensigtsmæssigt, hvis loven kan bidrage til at sikre, at arbejdsmaskiner kan oplades via den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur.

Kommentar til lovforslagets § 5 (kommunal medfinansiering)

Det fremgår af de specielle bemærkninger til § 5, stk. 2, (s. 77f), om kommende regler fra ministeren om kommunernes mulighed for at yde betaling til ladestandere inden for egen anlægsramme, at det er hensigten, at "kommunalbestyrelsen ... først kan disponere midler til at yde betaling, såfremt kommunalbestyrelsen ... ved afholdelsen af udbud om ret til at virke som operatør af ladestandere efter § 3 har kunnet konstatere et behov for betaling. Der må således ikke forlods afsættes kommunal ... medfinansiering til et konkret udbud".

Københavns Kommune tillader sig at stille spørgsmål ved det praktisk anvendelige heri i forhold til at skulle gennemføre udbud, når der ikke er lagt op til betaling fra kommunens side (ej noget offentligt indkøb). Se i den forbindelse også kommentaren ovenfor til lovforslagets § 3.

I tillæg hertil skal det bemærkes, at muligheden for en kommunal indtægt fra aftaler indgået efter lovforslagets § 4 som forudsat i bl.a. lovforslagets § 5, stk. 1, nr. 3, ikke fremgår af de almindelige bemærkninger pkt. 5 om økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Derudover ser det ud som om, at *samtlige* betingelser i § 5 (stk. 1-5) skal være opfyldt for at yde tilskud til etablering af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur, da der ikke står 'eller' imellem de enkelte bestemmelser.

Kommentarer til § 7-9 (Betalingsbetingelser)

Københavns Kommune har noteret sig at lovens bestemmelser lægger op til, at reglerne er gældende på regionale og kommunale veje og private arealer.

Københavns Kommunen skal i den forbindelse spørge om, hvorvidt offentlige tilgængelige ladestander på private fællesveje er omfattet af bestemmelserne om betaling i §7-9?

Kommentar til lovforslagets § 19 (ikrafttræden og overgangsbestemmelser)

Lovforslagets § 19, stk. 4 indeholder bestemmelser om anvendelsen af lovens §§ 7-9 fra det tidspunkt, hvor en aftale, tilladelse eller tilsagn udløber, dog senest den 1. januar 2026.

Københavns Kommune ser gerne, at det i lovforslaget angives, hvorledes udløb af eksisterende tilladelser efter vejlovens § 80 skal håndteres i forhold til AFI-lovens øvrige bestemmelser, herunder om der - hvis der fortsat skal være en ladestander det pågældende sted - skal indgås en aftale mellem kommunen og en (ny) operatør af ladestanderen i overensstemmelse med AFI-loven efter forudgående annoncering mv.

Kommunens tvivl herom skyldes, at det bl.a. i lovforslagets specielle bemærkninger til § 4 (s. 74) anføres, at hvis der allerede er etableret en ladestander med de fornødne faciliteter, vil kommunalbestyrelsen ... dog kunne nøjes med at indgå aftale om ret til at virke som operatør efter stk. 1 uden samtidig at tillade, at der etableres ladestander.

Tilsvarende tvivl i forhold til en anvendelse af lovforslagets bestemmelser gælder også i forhold til håndtering af flytning af eksisterende ladestander på grund af eksempelvis et kommende anlægsprojekt (kommunen skal selv bruge arealet).

Københavns Kommune ser afsluttende frem til at blive hørt over de bebudede til loven hørende bekendtgørelser, herunder om standardvilkår i aftaler efter lovens § 3.

Til Departementet i Transportministeriet
Cc specialkonsulent Lise Nørr


Afdeling: Vej og ejendom
Dato: 19.11.2021
Reference: Rene Meyer
Tlf.: 30 33 85 08
E-mail: rem@norddjurs.dk

Bemærkninger til Supplerende høring over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Norddjurs Kommune vil gerne kvittere for høringsmaterialet og har følgende bemærkninger.

Det er meget glædeligt, at det nye udkast giver kommunerne mulighed for at lave udbud og markedsafprøve steder i forhold til opsætning af offentligt tilgængelige ladestandere, samt at kommunalbestyrelsen efterfølgende må disponere midler til ladestandere, der hvor det viser sig, at der er behov for kommunal medfinansiering. Norddjurs Kommune har ikke interesse i at sætte ladestandere op, hvor det ikke er nødvendigt og vil derfor lave et analysearbejde inden opstilling af standere, hvor behovene bliver belyst via et dataarbejde og dialog med interessenter.

De første databeregninger viser, at Norddjurs Kommune sandsynligvis får brug for 73 normale offentligt tilgængelige ladestandere i 2030, samt 5 hurtigladere og 4 lynladere. Beregningerne tager udgangspunkt i en fremskrivning af antal elbiler i Norddjurs i 2030, kørte km i gennemsnit samt antal borgere som kan lade i egen indkørsel, ved fælles parkering eller ved kantsten. I dag er der 2 normale offentligt tilgængelige ladestandere, som begge står i Grenaa. Det bliver derfor sandsynligvis nødvendigt for Norddjurs Kommune frem til 2030 både selv at investere i ladestandere ved kommunale parkeringspladser, og tage en dialog med private virksomheder, tankstationer, supermarkeder om opstilling ved private parkeringspladser, samt arbejde for at gøre mere attraktivt for ladeoperatører at investere i Norddjurs. Da Norddjurs kommune er en udpræget landkommune, er det derfor positivt, at der åbnes op for kontraktlængder på helt op til 15 år i yderområder, da det kan gøre flere steder mere attraktive for ladeoperatører. Det er også godt at varslingsfristen på 2 år er bortfaldet, da det virkede som en unødvendig bremsning af den grønne omstilling.



Selvom det er positivt for at få sat gang i den grønne omstilling, at den nye lovgivning åbner op for at kommuner kan understøtte opsætning af offentligt tilgængelige ladestandere efter en markedsafprøvelse og øvrige krav ift. ladestanderbekendtgørelsen og puljemidler, så vil Norddjurs Kommune udtrykke bekymring for, om det er realistisk for de danske kommuner stadig at kunne nå at leve op til ladestanderbekendtgørelsen inden 1. januar 2025. Efter dialog med blandt andet ladeoperatører, andre kommuner og rådgivningsfirmaer den seneste tid, danner der sig et billede af, at mange kommuner først har ladestanderstrategier og midler til rådighed til ladestanderne fra 2023, og at de fleste udbud derfor bliver presset ind i 2023 og 2024. Hvis samtlige 98 kommuner inden for en kort periode skal lave udbud, og hvis udbuddene udformes meget forskelligt, samt at alle kommuner skal have leveret og opsat udstyr på stort set samme tidspunkt, så virker det usandsynligt at ladeoperatørerne vil være i stand til at håndtere det.

Norrdjurs Kommune vil derfor opfordre til, at Transportministeriet nøje følger udviklingen ift. udbud i 2022 og overvejer mulighederne for at forlænge fristen for ladestanderbekendtgørelsen i henhold til denne udvikling, f.eks. til 1. januar 2026, eller hvad det viser sig realistisk. Herudover kan det være gavnligt for såvel kommuner og ladeoperatører, hvis Transportministeriet og KL går sammen om at lave vejledninger ift. udbud, måske endda lave en skabelon for udbud, så det bliver nemmere for såvel kommuner og ladeoperatører at håndtere det enorme udbudsarbejde, som ligger foran os.

Med venlig hilsen

Norrdjurs Kommune

Transportministeriet
Ministry of Transport
Klima- og Analysekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Sendt til trm@trm.dk, kopi til lnr@trm.dk
J.nr.: 2021-725

23. november 2021

Norlys' hørings svar til *Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)*

Norlys takker endnu en gang for muligheden for at afgive hørings svar til *Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)*.

Samlet set bakker Norlys op om det fremsendte lovforslag. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) udgør en hjørnesten i omstillingen til en grønnere bilpark. Vi byder i Norlys en revision af lovgivningen på området særligt velkommen, da det skal sikre, at udrulningen og driften af ladestanderinfrastrukturen sker på mest hensigtsmæssig vis for markedet og forbrugerne.

Om Norlys

Norlys er Danmarks største integrerede energi- og telekoncern med over 1,5 mio. kundeforhold. Norlys er et forbrugerejet selskab med mere end 700.000 andelshavere. Vi er fast forankret i Jylland – fra Vendsyssel i nord til grænsen i syd. Norlys repræsenterer hele værdikæden af energisystemet med produktion af vedvarende energi, salg af el og gas til over 750.000 kunder og transport af el til forbrugerne i vores forsyningsområde via netselskabet N1. Norlys' samlede aktiviteter inden for vedvarende energi varetages gennem medejerskab af Eurowind Energy A/S, som er en af Europas største udviklere indenfor landbaseret vind og sol. Gennem de næste 5 år kommer vi til at investere 10 mia. kr. for at styrke den grønne omstilling og digitalisering af Danmark.

Norlys anerkender de justeringer, der er foretaget i forhold til det nye udkast til AFI-loven. Norlys vil gerne benytte muligheden for særligt at anerkende følgende ændringer:

- Der stilles krav til at have kortbetalingsløsning på offentligt tilgængelige ladestander med en effekt på eller over 50 kW, hvilket skaber mere gennemsigtighed i marked ift. betalingsløsninger. Dette gør det nemmere for forbrugeren at vælge en elektronisk transportløsning.

- Transportministeren bemyndiges til at fremsætte regler, der kan sikre rimelige og ikke-diskriminerende priser for forbrugerne, da markedet har vist, at det ikke er muligt at finde en fornuftig prissætning for roamingtjenester.
- De allerede eksisterende offentlige ladestandere omfattes af AFI-lovens regler og bestemmelser fra 2026 frem for, som det oprindelige lovforslag fastlagde, i 2030, hvilket betragtes som en særdeles positiv justering. Norlys forventer dog, at salget af elbiler vil stige eksplosivt over den næste årrække - dette taler derfor for, at infrastrukturen tilpasses hurtigst muligt. Norlys er af den overbevisning, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis skæringstidspunktet ændres fra 2026 til udgangen af 2024, da tilskuddet til hybridbiler forsvinder pr. 1. januar 2025, og salget af elbiler må forventes at stige endnu kraftigere.

Generelle bemærkninger til lovforslaget

Den grønne omstilling og elektrificering af samfundet er afgørende for Norlys - og her betragter vi den grønne omstilling af bilparken som et centralt element. Derfor glæder det Norlys, at vi får en ny AFI-lov, der sætter mere ambitiøse mål for etablering og drift af ladestanderinfrastruktur.

I Norlys har vi lanceret etableringen af et nyt forretningsområde for e-mobilitet, hvor ambitionen er, at der i 2030 vil være 300.000 Norlys-ladestandere i Danmark. Målet er på sigt at blive førende på det danske marked indenfor levering af ladeløsninger for el- og hybridbiler. Norlys ser derfor med stor interesse på det nye udkast til AFI-loven - og Norlys bakker op om fremsendte udkast til lovforslaget.

Norlys støtter intentionen om at fastsætte krav vedrørende etablering og drift af ladestandere til elektroniske køretøjer på offentlige arealer. I de kommende år, hvor mange flere forbrugere skal udskifte deres fossilbiler med el- eller hybridbiler, er det af afgørende betydning, at markedet for etablering og drift af ladestandere rulles ud til gavn for forbrugeren. I Norlys fokuseres der derfor på at skabe de bedst mulige vilkår, som kan sikre, at vi får en bred ladestanderinfrastruktur, hvor kunderne ikke oplever barrierer i forbindelse med høje priser eller uigennemsigtige betalingsløsninger.

I den resterende del af høringssvaret fremgår Norlys' bemærkninger til det reviderede lovforslags enkelte dele, herunder:

- 1) Kontraktperiode
- 2) Skiltning af priser og prissammenligninger
- 3) Varslingskrav
- 4) Transportministerens bemyndigelse til prisregulering
- 5) Krav til roaming

Kontraktperiode

Norlys bemærker, at den maksimale længde på aftaleperioden er justeret, så statens, kommuners og regioners aftaler om ret til at virke som operatør af ladestandere på offentlige arealer maksimalt kan indgå for en periode på 10 år frem for 8 år. Aftalen kan dog stadig omfatte en kontraktperiode på op til 15 år frem for 12 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur herunder i yderområder med lavt markedstræk, taler herfor. Norlys bifalder, at kontraktperioden er blevet forhøjet, da dette giver bedre kommercielle muligheder for markedsaktørerne. Den foreslåede længde skaber mere attraktive business cases for operatørerne samtidig med, at det ikke fastlåser markedet og svækker konkurrencen. Norlys ønsker dog en præcisering af, hvad der eksempelvis ligger i ekstraordinære investeringer og lavt markedstræk for at sikre ensartet forståelse af markedet.

Skiltning af priser og prissammenligninger

Det bemærkes ligeledes, at der er tilføjet en bemyndigelse til Transportministeren til at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladestandere skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris. Norlys mener, at det burde være tilstrækkeligt, at priserne vises digitalt i en app eller på en hjemmeside - men samtidig er Norlys ikke afvisende for, at der kan være visse fordele ved at vise ad hoc-prisen i et digitalt display. Derimod mener vi, at der er et behov for at præcisere, hvornår den samlede købspris skal vises. Hvis det er før opladning af den givne elbil, mener Norlys ikke, det er hensigtsmæssigt at vise den samlede købspris - her opfordrer vi til en "tankstationsmodel".

Norlys bemærker, at Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning, priser for opladning samt om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Transportministeren kan bestemme, at regler fastsat efter §11, 1. pkt. også skal gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler. Norlys' vurdering er, at fysiske skilte med QR-koder ikke er til gavn for hverken forbrugerne eller branchen. Norlys mener, at disse skilte primært, bidrager til øget administration og at en bedre løsning ville være en digital tilgang, som det allerede er kendt fra elmarkedet med siden "elpris.dk". En løsning, hvor det er nemt og enkelt at prissammenligne offentlige opladningspriser ville ikke bare sikre øget konkurrence, men også give mulighed for at sammenligne selskabernes åbenhed til roaming for ladestanderne og operatørens kunder, hvis sådanne to kategorier blev tilføjet til platformen.

Varslingskrav

Det bemærkes, at varslingskravet for kommuner og regioner er fjernet. Norlys er enig i, at en 2-årig varslingsperiode er for lang, da det skaber markant mindre fleksibilitet i processen. Norlys vil foreslå at reducere kravet - til eksempelvis 6 måneder - i stedet for at fjerne det. Derved får operatørerne en formaliseret tidsramme for at foretage relevante beregninger, hvilket ligeledes vil være en fordel, da kommuner i forvejen har en relativt lang arbejdsproces i forhold til lokalplaner, vejplaner osv.

Transportministerens bemyndigelse til prisregulering

Det bemærkes, at lovforslaget giver Transportministeren bemyndigelse til at sikre "rimelige og ikke-diskriminerende priser" for forbrugerne. Norlys mener, at dette er et godt og nødvendigt tiltag. Som tidligere nævnt, er det af afgørende betydning, at forbrugerne - når de skal skifte fossilbil ud med en elbil - ikke oplever barrierer i forhold til høje forbrugerpriser i form af bl.a. roamingtakster. Norlys opfordrer til, at man giver markedet mulighed for at løse problemet med for høje forbrugerpriser på offentlige ladestandere. Såfremt det ikke bliver tilfældet, er det essentielt, at ministeren udnytter beføjelsen til at skabe et balanceret marked med et rimeligt prisniveau. Med en tempofyldt og bred omstilling af den grønne bilpark ser vi ind i, at ladestandere udvikler sig til at være en del af den kritiske infrastruktur indenfor en kort årrække. Det kræver dog, at forbrugerne bakker op om omstillingen, hvorfor rimelige priser og gennemsigtighed er afgørende for at imødekomme forbrugernes præferencer.

Krav til roaming

Norlys bemærker, at man i nærværende lovforslag stiller krav til roamingtjenester på offentligt tilgængelige ladestandere. Disse omfatter, at en udbyder af opladningstjenester kan anmode en operatør om, at operatøren på udbyderens vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder samt at operatøren skal imødekomme sådanne anmodninger, såfremt udbyderen lever op til en række lovbestemte krav. Hertil noterer Norlys, at dette også er gældende for allerede eksisterende ladestandere. I Norlys anser vi dette som essentielle regler for et velfungerende lademarked i fremtiden. Særligt vil vi fremhæve betydningen af, at der

fremsættes rammer for prisfastsættelsen for roamingtjenester ved offentlige ladestandere, som skal være ikke-diskriminerende og på markedsvilkår. Vi anser det ligeledes som hensigtsmæssigt, at dette kun er gældende for ladestandere, der enten står på offentlig grund eller er etableret med offentlig støtte. Norlys anser adgangen til roaming til rimelige priser som afgørende for at skabe større incitament til at udskifte fossilbilen, da man de facto vil have adgang til et større netværk af ladestandere. For ladeoperatører og markedet generelt ses det også som en fordel, da udnyttelsesgraden må forventes at stige med rimelige priser.

Norlys mener dog, at der bør opfordres til indgåelse af bilaterale roamingaftaler, når man får tildelt ret til at opstille ladestandere i det offentlige rum. Dette vil sikre, at man går et skridt videre i forhold til roaming og åbning af markedet end brancheaftalen, som langt størstedelen af aktørerne på markedet har indgået via roaming. Ved at opfordre til bilaterale aftaler tvinges parterne til at åbne op for hinanden og dermed vil man få et mere åbent marked for alle forbrugere. Norlys mener, at hvis man kombinerer dette med gennemsigtige betalingsløsninger og rimelige priser, vil man sandsynligvis begynde at se et marked, hvor roaming ikke længere er en problematik. Dette vil først og fremmest komme forbrugerne til gode og det vil fjerne et fordyrende led for markedsaktører i form af roamingplatforme (tredjeparter).

I Norlys anser vi samlet set lovforslaget som værende et skridt i den rigtige retning i forhold til at styrke den danske infrastruktur for lade løsninger til elektriske køretøjer. Dette vil sikre en nemmere, billigere og hurtigere grøn omstilling af bilparken og dermed et vigtigt skridt mod 70%-målsætningen i 2030.

Norlys vil bruge anledningen til at rose forligspartierne for en aftale med fornuftige justeringer, der har forbrugerne og en bred udrulning af ladestander-infrastrukturen for øje.

Såfremt der er behov for yderligere kommentarer til eller uddybelse af ovenstående, står Norlys selvfølgelig til rådighed. I så fald kontaktes Compliance Manager, Janni Rasmussen, på jannra@norlys.dk

Med venlig hilsen


Janni Rasmussen
Compliance Manager

Supplerende høringsvar fra Odense Kommune, By- og Kulturforvaltningen vedr. lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler.

Odense Kommune ønsker at støtte den grønne omstillingen bedst muligt og vil gerne være med til at sikre udrulningen af ladestandere i Odense til virksomheder, borgere og turister/gæster. Odense hilser generelt lovforslaget om el-ladestandere meget velkommen.

Odense kommune har følgende bemærkninger til lovudkastet til lov om infrastruktur for alternative drivmidler.

Kommunal medfinansiering

Det nye udkast giver stadigvæk kommuner mulighed for at medvirke til udrulningen af offentlig tilgængelige ladestandere på lokalt plan. Der er også lagt op til, at kommunerne får lov til at medfinansiere i bestemte tilfælde, hvilket Odense ser positivt på. Odense Kommune kan være bekymret for, at der kan gå meget lang tid før, der bliver sat ladestandere op de steder hvor de private aktører ikke ser markedspotentiale i at opsætte ladestandere.

Der lægges i lovforslaget op til, at indgåelse af aftaler om at kunne være operatør af offentlige tilgængelige ladestandere, som er beliggende på arealer som kommunen administrerer, skal være indgået på markedsvilkår. Det fremgår også af lovforslaget at der lægges op til, at aftalerne kan indgås, når der har været afholdt udbud idet der henvises til de generelle udbudsregler. Det ønskes dog, at det bliver gjort tydeligere i lovforslaget, om det skal ske via udbud og om udbud skal være forsøgt før, at kommuner også kan medfinansiere. Dette ønskes tydeliggjort, da der med den nuværende formulering åbnes op for meget forskellige fortolkninger af hvordan det skal forstås.

Det kan for kommunerne blive en lang proces før der kan opsættes ladestandere, hvis der ikke må afsættes anlægsmidler på forhånd. Hvis det først skal afsøges via udbud, at markedet ikke er interesseret i at sætte ladere op, og kommunen derefter først må afsætte midler, så kan der gå lang tid før ladestandere kan sættes op. Det skyldes, at kommunen typisk kun afsætter anlægsmidler en gang om året. Dette kan derfor medføre, at opstillingen af offentligt tilgængelige ladestandere, kan gå meget langsomt i de områder, hvor markedet ikke synes det er attraktivt at sætte op, uden medfinansiering fra kommunen. Odense kommune ønsker at processen omkring udbredelsen af offentligt tilgængelige ladestandere ikke må gå i stå. Heller ikke når det viser sig, at der er behov for kommunal medfinansiering. Odense kan derfor godt frygte, at udrulningen af offentligt tilgængelige ladestandere kan trække ud i særlige områder og landsdele med det fremlagte forslag.

Kommunens øvrige bemærkninger

Ifølge lovforslaget kan kommunen tildele ret til at virke som operatør på de arealer som kommunen har rådighed over. Det foreslås, at det bliver tydeliggjort, at det også gælder/omfatter de offentlige veje/kommunale veje. Dette ønskes for at tydelige gøre hvilket arealer der konkret menes, når der nævnes arealer som kommunen administrerer og at give et tydeligere billede af, hvilket handlemuligheder kommunen har, på de forskellige arealer som kommunen administrerer.

Odense Kommune vil gerne have det gjort klart, om ladestandere som kommunen allerede har sat op, også skal i udbud, hvis de skal gøres offentligt tilgængelige, (Fx ladestandere opsat efter ladestandere bekendtgørelsen). Derudover vil Odense Kommune gerne vide om ladeoperatøren skal godtgøre kommunen for dennes udgifter i forhold til etableringsomkostninger der har været ved ladestandere der allerede er etableret.

Erhverv og Bæredygtighed
Vejmyndighed og Parkering

Nørregade 36
5000 Odense C

www.odense.dk

DATO
22. november 2021

Venlig hilsen

Jacob Juhl Harberg
Kontorchef
Vejmyndighed og parkering
Tlf. 2325 0094
E-mail: jajh@odense.dk

Odense Kommune
By- og Kulturforvaltningen
Bæredygtighed og Mobilitet
Nørregade 36
5000 Odense C

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Journalnummer 2021-725. - Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)
E-mailtitel: Journalnummer 2021-725. - Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 27202)
Sendt: 12-11-2021 09:12

Transportministeriet har den 9. november 2021 sendt udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i supplerende høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen



Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 9. november 2021 13:21

Til: 'at@at.dk' <at@at.dk>; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; biogas@biogas.dk; info@brintbranchen.dk; erhverv@clever.dk; cph-electric@regionh.dk; dmu@dmusport.dk; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; info@danishshipping.dk; dst@dst.dk; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Dansk Bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; de@danskenergi.dk; info@danskenergi.dk; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; info@danskerhvervsfremme.dk; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; Jurateamet@danskenergi.dk; parkering@aarhus.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; dv@dv.dk; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; info@bilimp.dk; Dansk Industri <transport@di.dk>; db@db-dk.dk; 'info@drivkraftdanmark.dk' <info@drivkraftdanmark.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Energiklagenævnet <ekn@ekn.dk>; info@energinet.dk; post@energitilsynet.dk; info@erfagrupperen-bilsyn.dk; Thomas.Thrane@eon.dk; sekretariatet@fdel.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; høring <hoering@fdm.dk>; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; post@forsyningstilsynet.dk; hmn@naturgas.dk; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; joschr@norlys.dk; ok@ok.dk; ramboll@ramboll.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>;

hoering@seas-nve.dk; Mikael.Valsted@arriva.dk; mail@sld.nu; et@sperto.dk; support@spirii.dk; tl@tl.dk; info@teknologisk.dk; kijensen@tesla.com; mblondeau@tesla.com; trf@trf.dk; hello@viggo.com; info@orsted.dk; albertslund@albertslund.dk; kommunen@alleroed.dk; assens@assens.dk; borger@balk.dk; kommunen@billund.dk; post@brk.dk; brondby@brondby.dk; raadhus@99454545.dk; dragoer@dragoer.dk; kommune@egekom.dk; raadhuset@esbjergkommune.dk; raadhuset@fanoe.dk; favrskov@favrskov.dk; kommunen@faxekommune.dk; fredensborg@fredensborg.dk; kommunen@fredericia.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; post@frederikshavn.dk; epost@frederikssund.dk; furesoe@furesoe.dk; fmk@fmk.dk; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; borgerservice@gribskov.dk; kommunen@guldborgsund.dk; post@haderslev.dk; mail@halsnaes.dk; mail@hedensted.dk; mail@helsingor.dk; herlev@herlev.dk; kommunen@herning.dk; hillerod@hillerod.dk; hjoerring@hjoerring.dk; post@holb.dk; kommunen@holstebro.dk; horsens.kommune@horsens.dk; hvidovre@hvidovre.dk; kommune@htk.dk; kommunen@horsholm.dk; post@ikast-brande.dk; ishojkommune@ishoj.dk; raadhus@jammerbugt.dk; kalundborg@kalundborg.dk; kommune@kerteminde.dk; kommunen@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; raadhus@koege.dk; post@langelandkommune.dk; post@lejre.dk; lemvig.kommune@lemvig.dk; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; middelfart@middelfart.dk; kommunen@morsoe.dk; norddjurs@norddjurs.dk; post@nordfynskommune.dk; kommune@nyborg.dk; naestved@naestved.dk; odder.kommune@odder.dk; odense@odense.dk; kommune@odsherred.dk; randers.kommune@randers.dk; raadhus@rebild.dk; post@rksk.dk; ringsted@ringsted.dk; kommunen@roskilde.dk; rudersdal@rudersdal.dk; rk@rk.dk; kommune@samsoe.dk; kommunen@silkeborg.dk; skander-borg.kommune@skanderborg.dk; sk@skivekommune.dk; slagelse@slagelse.dk; kommune@solrod.dk; soroekom@soroe.dk; stevns@stevns.dk; struer@struer.dk; svendborg@svendborg.dk; syddjurs@syddjurs.dk; post@sonderborg.dk; thistedkommune@thisted.dk; toender@toender.dk; kommunen@taarnby.dk; kommune@vallensbaek.dk; vardekommune@varde.dk; post@vejen.dk; post@vejle.dk; post@vesthimmerland.dk; viborg@viborg.dk; post@vordingborg.dk; post@aeroekommune.dk; post@aabenraa.dk; aalborg@aalborg.dk; post@aarhus.dk; regionh@regionh.dk; kontakt@regionmidtjylland.dk; region@rn.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk

Emne: Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 27202)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65748>

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet senest den 23. november 2021 på trm@trm.dk med kopi til lnr@trm.dk med angivelse af journalnummer 2021-725.

Med venlig hilsen

Lise Nørr

Specialkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Klima- og Analysekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

lnr@trm.dk

Tlf.: 29 25 78 85

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: Erik Christian Thrane (et@sperto.dk)
Titel: Høringssvar fra Sperto - AFI-loven - jr. nr. 2021-725
Sendt: 22-11-2021 15:32

Kære Lise

Tak for opfordringen til at kommentere udkastet til lovforslaget samt behagelig telefonsamtale i dag.

Jeg sender hermed Spertos bemærkninger, som dels angår det sproglige aspekt og dels det materielle indhold. Sidstnævnte er naturligvis vigtigst og er fremhævet med blå.

Sperto bemærker:

§2, 1): Definitionen er antageligt oversat fra EU's engelske version af AFI-direktivet. Vi foreslår, at definitionen forenkles, så den bliver mere letforståelig på dansk.

§2, 3): Normalt skelner man mellem de fysiske ladestandere – som kan have flere udtag – og selve udtage, som også kaldes ladepunkter. Hvis en "ladestander" defineres som i forslaget, så får et ord – der rent faktisk betyder en fysisk genstand – nu betydningen af et laudeudtag/ladepunkt. Vi foreslår derfor, at man i loven skelner mellem "Ladestandere" og "ladepunkter", præcis som Vejdirektoratet gør i deres materiale.

§2, 4) og 5): Definitionerne stammer formentlig fra AFI-direktivet. Men de ikke tidssvarende, da der ikke skelnes mellem, om ladestanderen yder vekselstrøm (AC) eller jævnstrøm (DC). Det er uheldigt. For effekten i kW siger ikke noget om den effekt, som en elbil kan modtage. En jævnstrømsoplader på 24 kW kan således typisk oplade de fleste elbiler 2-6 gange så hurtigt som en vekselstrømsoplader på 43 kW. Det skyldes, at de fleste elbiler er begrænset til kun at kunne modtage 3,7-11 kW vekselstrøm. Så vidt muligt anbefaler vi derfor at skelne mellem vekselstrøms- og jævnstrømsopladere eller AC- og DC-ladere.

§2, 11): På engelsk anvender man betegnelsen "Charge Point Operator" (CPO), og på dansk anvendes tilsvarende "Ladeoperatør". Vi foreslår denne betegnelse i lovteksten.

§2, 12): På engelsk anvender man betegnelsen "Mobility Service Provider" (MSP). Der findes ikke et identisk begreb på dansk, men vi foreslår "Serviceudbyder" eller "Betalingsudbyder".

§7, 1) og 2): Her skelnes der mellem "Betalingskortlæsere" og "enheder med kontaktløs funktion". Vi går ud fra, at "enheder" også er betalingskortlæsere – men at de blot er kontaktløse. Måske ville det være godt at få med, om der er krav til numerisk tastatur ved de kontaktløse terminaler. Ellers risikerer man, at folk alligevel ikke kan lade, når en bestemt beløbsgrænse overstiges.

§10: Der er i realiteten kun behov for skiltning af priser, når de gælder via benyttelse af betalingskortlæsere. For hvis elbilisten anvender en app, så ser elbilisten prisen i app'en. Anvendes en ladebrik, så har elbilisten en aftale med en Lade- eller Serviceoperatør, og så kender man også prisen på forhånd. Et generelt krav om prismærkning kan blive meget byrdefuldt for Ladeoperatører, der så skal rundt til tusindvis af standere for at skifte mærker, når priserne svinger. Det naturlige sted at orientere sig i dag er online. Vi foreslår derfor, at hvis prisen ikke fremgår af standeren, dens display, eller den valgte betalingsløsning (fx app), så skal der angives en hjemmeside, hvor priserne tydeligt fremgår.

§19, stk. 3 og 4: Projekter med etablering af ladestandere kan være flere år undervejs. Vi anbefaler derfor, at overgangsordningerne for betalingskortlæsere lempes, så allerede planlagte projekter med allerede bestilte ladestandere ikke rammes unødigt hårdt. Vi foreslår således, at fristen til **1. juli 2022 i stk. 3 udskydes til 31. december 2022**. Vi foreslår ligeledes, at fristen til **1. januar 2026 udskydes til 1. januar 2031**. Ellers risikerer man at kostbare og fuldt brugbare ladestandere simpelthen må kasseres med økonomiske og miljømæssige omkostninger til følge, da de ikke kan opgraderes med kortlæsere.

Endnu en gang tak for muligheden for at kommentere. Vi står naturligvis til rådighed for uddybning af vores bemærkninger pr. email eller telefon.

Best regards / Venlig hilsen

Erik Thrane

et@sperto.dk

Telefon: (+45) 53 60 06 01

Direkte: (+45) 40 48 77 64

Sperto

Nattergalevej 6, 1.

DK-2400 København NV

www.sperto.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: Mette Skamris Holm (mette.skamris@aalborg.dk)
Titel: Journalnummer 2021-725 Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)
E-mailtitel: Journalnummer 2021-725 Supplerende høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 27202)
Sendt: 23-11-2021 15:48

Til Transportministeriet (journalnummer 2021-725)

Vi takker for det fremsendte høringsmateriale, samt at flere af vores tidligere fremsendte kommentarer er taget til efterretning. Ift. den supplerende høring har vi følgende kommentarer:

- Ift. den nye tilføjelse i § 3 stk. 3 har vi svært ved at se, hvorfor der er behov for denne tilføjelse, og hvorfor denne ikke i stedet bliver indarbejdet i § 3 stk. 5, for at sikre at alle kommuner og regioner sikrer dette på en ensartet måde.
- Ift. bemærkningerne til § 4 om at Kommunerne som udgangspunkt bør gøre ladestanderne etableret til egne køretøjer på offentlige arealer offentligt tilgængelige i tidsrum, hvor myndigheden ikke selv anvender ladestanderens kapacitet. Aalborg kommune er enige i dette ud fra et idealistisk synspunkt. I virkeligheden er dette dog en stor logistisk opgave at efterleve. Da dette vil kræve, at der er mandskab til at flytte bilerne væk fra ladestanderne efter de er ladet op, for at gøre dem offentligt tilgængelige.
- Ift. tilføjelsen i § 5 om at kommuner og regioner indenfor visse rammer kan yde betaling til operatører af offentligt tilgængelige ladestanderne i forbindelse med indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af ladestanderne. Vi hilser velkomment, at det nu bliver muligt at sikre, at de ladestanderne Kommunerne er forpligtiget til at etablere som en del af Bygningsreglementet, kan blive taget i anvendelse ved at kommunerne kan bidrage med økonomiske støtte til at få private operatører til at drive ladestanderne. Vi finder det dog en anelse uklart om dette også er tilfældet efter 2024, og om dette også kræver et forudgående udbud, hvor behovet for medfinansiering testes.
- Endelig finder Aalborg kommune det problematisk, at lovforslaget nu først forventes at træde i kraft i april ift. kommunerne budgetlægning. Der er således først muligt at lave udbud efter april, hvorefter kommunerne skal nå at konkludere på resultaterne af disse og forberede eventuelt budgetmateriale omkring kommunal medfinansiering inden budgetdrøftelserne går i gang umiddelbart efter sommerferien for at kunne nå at få noget med på budget 2023. Vi henstiller derfor til, at både vejledning ift. lovforslaget samt uddybning af §3 stk. 1, som skal anvendes som en del af grundlaget for kommunernes udbud er Kommunerne tilgængelig primo 2022.

Venlig hilsen

Mette Skamris

Stadsingeniør

Mobilitet og Infrastruktur, BLF
By- og Landskabsforvaltningen
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
Tlf. 9931 2350

www.aalborg.dk

facebook.com/aalborgkommune

www.linkedin.com/company/aalborg-kommune/