



Fremsat den 7. februar 2024 af transportministeren (Thomas Danielsen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport<sup>1)</sup>

(Ændringer som følge af vedtagelsen af forordning om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler)

### § 1

I lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport foretages følgende ændringer:

1. *Fodnote 1 og 2* til lovens titel ophæves, og i stedet indsættes:

»1) I loven er der medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.«

2. § 1 affattes således:

»§ 1. Loven finder anvendelse på følgende:

- 1) Ladepunkter til elektriske køretøjer.
- 2) Tankstationer til køretøjer og fartøjer.
- 3) Strømforsyning fra land til fartøjer.
- 4) Køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024.

*Stk. 2.* Lovens § 12, stk. 3, finder anvendelse for bilimportører.«

3. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Loven supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om eta-

blering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.«

4. § 2 affattes således:

»§ 2. I denne lov forstås ved:

- 1) AFI-forordningen: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1).
- 2) Alternative drivmidler: Brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile oliekliller i den energi, der anvendes til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder følgende:
  - a) Alternative drivmidler til nulemissionskøretøjer, -tog, -fartøjer eller -luftfartøjer i form af
    - i) elektricitet,
    - ii) brint og
    - iii) ammoniak.
  - b) Vedvarende brændstoffer i form af
    - i) biomassebrændsel, herunder biogas, og bio-brændstoffer som defineret i henholdsvis artikel 2, nr. 27, 28 og 33, i direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og
    - ii) syntetiske og paraffinske brændstoffer, herunder ammoniak, fremstillet af vedvarende energi.

<sup>1)</sup> I loven er der medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

- c) Ikkevedvarende alternative drivmidler og fossile overgangsbrændstoffer i form af
- i) naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)),
  - ii) flydende gas (LPG) og
  - iii) syntetiske og paraffinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi.
- 3) Elektrisk køretøj: Et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt.
  - 4) Fabrikant: En fabrikant som defineret i artikel 3, nr. 40, i forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.
  - 5) Ladepunkt: En fast eller mobil grænseflade, med eller uden tilslutning til elnettet, til overførsel af elektricitet til et elektrisk køretøj, som selv om den kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper, kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen, og som udelukker anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer.
  - 6) Offentlig ordregiver: Ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver.
  - 7) Offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler: Infrastruktur for alternative drivmidler, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative drivmidler er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative drivmidler.
  - 8) Operatør af et ladepunkt: Den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af et ladepunkt, og som leverer en opladningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.
  - 9) Operatør af en tankstander: Den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en tankstander, og som leverer en optankningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.
  - 10) Strømforsyning fra land: Strømforsyning fra land gennem en fast eller mobil standardgrænseflade til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje, der ligger fortojet ved kajen.
  - 11) Tankstander: En optankningsfacilitet til påfyldning af ethvert flydende eller gasformigt brændstof gennem et fast eller mobilt anlæg, som kun kan tanke ét køretøj, ét tog, ét fartøj eller ét luftfartøj ad gangen.
  - 12) Tankstation: Et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstandere.
  - 13) Udbyder af mobilitetstjenester: En juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladnings- eller optankningstjenester.«
5. I *overskriften* til kapitel 2 ændres »offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren« til: »ladepunkter«.
6. § 3, stk. 3, ophæves.  
Stk. 4 bliver herefter stk. 3.
7. I § 3, stk. 4, der bliver stk. 3, ændres »udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår for rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3« til: »udbud og standardvilkår for aftaler«.
8. I *overskriften* til kapitel 3 udgår »offentligt tilgængelige«.
9. *Kapitel 4* ophæves.
10. § 11 affattes således:
- »§ 11. Transportministeren kan fastsætte regler eller træffe bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale regler eller EU-regler om forhold omfattet af denne lov, herunder AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.«
11. § 12, stk. 1 og 2, affattes således:
- »Transportministeren kan fastsætte regler om at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed for operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler i forhold til de datatyper, som operatørerne af ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed efter AFI-forordningen. Ministeren kan desuden fastsætte regler om at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed for ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler i forhold til de datatyper, som ejerne af ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed efter AFI-forordningen. Endelig kan ministeren i forhold til de datatyper, der skal stilles til rådighed af nævnte operatører og ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, fastsætte regler om anvendelse af et bestemt format.
- Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at myndigheder under Transportministeriet kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, som led i at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed, jf. stk. 1. Ministeren kan desuden efter forhandling med den relevante minister fastsætte regler om, at myndigheder under andre ministerier kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, som led i at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed, jf. stk. 1. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og

fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur. Endelig kan ministeren efter forhandling med den relevante minister fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur.«

**12.** Efter § 12 indsættes:

»§ 12 a. Transportministeren udpeger en identifikationsregistreringsorganisation som nævnt i AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse og forvaltning af identifikationskoder.«

**13.** I §§ 16 og 17 ændres »og de i medfør heraf fastsatte regler« til: », de regler, som er fastsat i medfør heraf, AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.

**14.** § 18, *stk. 1*, ophæves og i stedet indsættes:

»Med bøde straffes den, der

- 1) som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1.-4. pkt., stk. 2, stk. 3, 1. eller 2. pkt., stk. 4, 1. eller 3.-5. pkt., stk. 7, 8 eller 10,
- 2) som udbyder af mobilitetstjenester til offentligt tilgængelige ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 5,
- 3) som ejer af offentligt tilgængelige ladepunkter ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 11,
- 4) som operatør af offentligt tilgængelige brinttankstationer, eller som ejer af sådanne tankstationer, hvis operatøren ikke er ejer, ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 6, stk. 3,
- 5) som operatør af offentligt tilgængelige brinttankstandere ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 1.-5. pkt., eller stk. 2,
- 6) som operatør af brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 3,
- 7) som ejer af offentligt tilgængelige brinttankstandere, ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 6. pkt.,
- 8) som udbyder af mobilitetstjenester til offentligt tilgængelige brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 4, 2. eller 3. pkt.,
- 9) som fabrikant, operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere eller distributør ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 19, stk. 1, eller stk. 2, 2. eller 3. pkt., eller
- 10) som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere, eller som ejer af sådanne standere, hvis operatøren ikke er ejer, ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 20, stk. 3.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse AFI-forordningens artikel 20, stk. 2.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som vedtages af Kommissionen i medfør af AFI-forordningen.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 4 og 5.

**15.** § 20, *stk. 3-5*, affattes således:

»*Stk. 3.* Har en forvaltningsmyndighed givet tilladelse eller tilsagn om tilskud til etablering af et offentligt tilgængeligt ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport inden den 6. april 2022, eller etableringen af et offentligt tilgængeligt ladepunkt er omfattet af en aftale indgået af staten inden den 6. april 2022, finder § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport anvendelse for et sådant ladepunkt, såfremt ladepunktet er etableret i perioden fra den 1. juli 2022 til og med den 12. april 2024, jf. dog stk. 4 og 5. For offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.

*Stk. 4.* For et offentligt tilgængeligt ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af en tilladelse givet af en forvaltningsmyndighed eller som følge af en aftale indgået med staten, har § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport virkning fra det tidspunkt, hvor aftalen eller tilladelsen udløber, dog senest den 1. januar 2026. For offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.

*Stk. 5.* For et offentligt tilgængeligt ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af et tilsagn om tilskud givet af en forvaltningsmyndighed, har § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport virkning fra det tidspunkt, hvor ladepunktet omfattes af en ny tilladelse eller aftale om ret til at virke som operatør af ladepunktet, dog senest den 1. januar 2026. For offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.«

**16.** § 20, *stk. 6 og 8*, ophæves.

Stk. 7 bliver herefter stk. 6.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 13. april 2024.

*Stk. 2.* § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., der begås fra den 1. januar 2027.

*Stk. 3.* § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 5, stk. 7, der begås fra den 14. oktober 2024.

*Stk. 4.* § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 5, stk. 10, der begås fra den 14. april 2025.

*Stk. 5.* § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 1.-3. pkt., der begås fra den 14. oktober 2024. 1. pkt. finder anvendelse for offentligt tilgængelige brinttankstationer, der er etableret før den 13. april 2024.

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte overgangsregler, herunder om køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024.

*Stk. 7.* Regler udstedt i medfør af § 3, stk. 4, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 3, stk. 3, i lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 6.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning**
- 2. Baggrund**
- 3. Lovforslagets hovedpunkter**
  - 3.1. AFI-lovens anvendelsesområde**
    - 3.1.1. Gældende ret
    - 3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.2. Definitioner**
    - 3.2.1. Gældende ret
    - 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.3. Sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren**
    - 3.3.1. Gældende ret
    - 3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.4. Betalingsløsninger og visning af pris for opladning af elektriske køretøjer**
    - 3.4.1. Gældende ret
    - 3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.5. Gennemførelse af internationale regler og EU-regler**
    - 3.5.1. Gældende ret
    - 3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.6. Datalevering**
    - 3.6.1. Gældende ret
    - 3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.7. Tilsyn**
    - 3.7.1. Gældende ret
    - 3.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 3.8. Straffebestemmelser**
    - 3.8.1. Gældende ret
    - 3.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål**
- 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 8. Klimamæssige konsekvenser**
- 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

## 10. Forholdet til EU-retten

## 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

## 12. Sammenfattede skema

### 1. Indledning

Lovforslaget har til formål at bringe dansk ret i overensstemmelse med og fastsætte supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1 (herefter AFI-forordningen). AFI-forordningen er trådt i kraft og finder anvendelse fra den 13. april 2024. Enkelte bestemmelser har dog andre anvendelsestidspunkter.

AFI-forordningen fastsætter bl.a. fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler. Det er forordningens bestemmelser herom, som er genstand for lovforslaget.

Med AFI-forordningen fastsættes der regler for vejkøretøjer i form af både lette og tunge køretøjer, tog, fartøjer og stationære luftfartøjer.

Lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (herefter AFI-loven) er den centrale lov i forhold til fastlæggelse af rammer for etablering af alternativ drivmiddelinfrastruktur til transport. I anden lovgivning som f.eks. bekendtgørelse nr. 181 af 5. marts 2020 om forberedelse til og etablering af ladestander i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen) findes imidlertid også regler, der vedrører etablering af drivmiddelinfrastruktur. Ladestanderbekendtgørelsen er udstedt i medfør af byggeloven.

AFI-loven indeholder en række bestemmelser, som implementerer dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler (AFI-direktivet), som ophæves med AFI-forordningen. Dele af bestemmelserne i AFI-direktivet videreføres direkte i AFI-forordningen, men forordningen indeholder imidlertid også nye bestemmelser.

Lovforslaget skal sikre, at der i dansk ret ikke er bestemmelser, der regulerer etablering af infrastruktur for alternative drivmidler til transport, i det omfang dette er reguleret i AFI-forordningen. Med lovforslaget foreslås en række bestemmelser i AFI-loven derfor ophævet eller ændret.

Med lovforslaget foreslås det også, at AFI-loven vil indeholde bestemmelser, der supplerer AFI-forordningen. Dette skal bl.a. sikre varetagelse af opgaver, der følger af forordningen.

Endelig foreslås det med lovforslaget, at visse bestemmelser

fra AFI-forordningen gengives i AFI-loven af praktiske hensyn.

Med lovforslaget foreslås det, at AFI-lovens anvendelsesområde ændres således, at anvendelsesområdet bl.a. vil komme til at afspejle, at loven indeholder regler, der supplerer AFI-forordningen. Som følge af, at AFI-loven foreslås at indeholde bestemmelser, som supplerer AFI-forordningen, foreslås det, at definitioner af AFI-lovens centrale begreber tilpasses, så de vil svare til AFI-forordningens definitioner.

Med lovforslaget foreslås det videre, at AFI-lovens bestemmelser om krav om sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser udgår som følge af AFI-forordningens regler herom. Det vil betyde, at loven ikke vil indeholde krav herom, som udspringer af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet« mellem den daværende regering (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021 (herefter »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«).

Det foreslås videre, at AFI-lovens bestemmelser om betalingsløsninger og visning af priser for opladning af elektriske køretøjer ophæves som følge af AFI-forordningens regler herom. Det vil betyde, at bestemmelser i loven, som udspringer af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, ikke opretholdes. Dog foreslås en delvis videreførelse af nogle af AFI-lovens overgangsordninger, som bl.a. omfatter betalingsløsninger.

Det foreslås, at AFI-lovens bemyndigelsesbestemmelser om data tilpasses i forlængelse af AFI-forordningens regler herom og kommende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Ydermere foreslås det, at AFI-lovens regler om tilsyn ændres således, at loven også regulerer overholdelse af krav til den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur, der vil følge af AFI-forordningen og kommende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. I tilknytning hertil foreslås det også, at AFI-lovens regler om straf ændres således, at loven regulerer, at manglende overholdelse af krav, som følger af AFI-forordningen, vil kunne straffes med bøde.

Endelig foreslås det med lovforslaget bl.a. at ændre de overgangsregler, som indførtes med AFI-loven fra 2022.

I forbindelse med vedtagelsen af AFI-loven er det forudsat, at loven evalueres senest i 2025. Det er endvidere forudsat, at ordningen for kommunal og regional medfinansiering ved etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter evalueres særskilt frem mod foråret 2024.

I forslaget til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 9, er det anført, at Transportministeriet påtænker at evaluere AFI-loven efter 2-3 år, da reglerne i loven på dette tidspunkt vil have virket så længe, at Transportministeriet ventes at have et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om reglerne har virket efter hensigten, eller om der er behov for at anbefale justeringer.

Med vedtagelsen af AFI-loven blev der indført en bemyndigelsesbestemmelse i lovens § 5, stk. 2, om mulighed for kommunal og regional medfinansiering til etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter. Af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 54, følger det, at det er forudsat at foretage en selvstændig evaluering af ordningen, som fastsættes i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen.

I »Aftale om regulering af ladestandermarkedet« følger det, at ordningen med kommunal og regional medfinansiering evalueres frem mod foråret 2024, og at parterne på den baggrund indkaldes til drøftelser i efteråret 2024.

Evalueringen af AFI-loven i 2025 var påtænkt ud fra en betragtning om, at der med loven blev indført en række nye bestemmelser som f.eks. reglerne om betalingsløsninger og krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer. Med dette lovforslag foreslås flere af de bestemmelser, som det var hensigten at evaluere, ophævet eller ændret som følge af AFI-forordningen. Som følge heraf vil væsentlige dele af grundlaget for at evaluere loven i sin helhed ikke være til stede i 2025, hvorfor ministeriet anbefaler, at der alene foretages en evaluering af ordningen om kommunal og regional medfinansiering, som er udmøntet efter bestemmelsen i AFI-lovens § 5, stk. 2. Ministeriet anbefaler imidlertid, at denne evaluering foretages i 2025 med det sigte, at der på dette tidspunkt vil foreligge et større grundlag at foretage evalueringen på baggrund af.

Den gældende medfinansieringsordning for kommuner og regioner, som følger af bekendtgørelse nr. 414 af 4. april 2022 om kommuners og regioners ydelse af betaling til operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, udløber med udgangen af 2024. Transportministeriet bemærker i forlængelse heraf, at medfinansieringsordningen vil kunne videreføres fra 2025 uafhængig af tidspunktet for foretagelse af evaluering af den nuværende ordning. Transportministeriet finder således, at evaluering af ordningen og videreførelse af ordningen vil kunne foregå parallelt i 2025.

## 2. Baggrund

AFI-direktivet fastlægger en fælles ramme for foranstaltninger til etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i EU med henblik på at minimere afhængigheden af olie og begrænse de miljømæssige virkninger af transport. Direktivet fastsætter minimumskrav til opbygning af infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder ladestandere til elektriske køretøjer, som skal gennemføres gennem medlemsstaternes nationale politikammer, såvel som fælles tekniske

specifikationer for sådanne ladestandere m.v. samt brugerinformationskrav.

Med AFI-forordningen ophæves AFI-direktivet. Baggrunden herfor er den ujævne udvikling af opladnings- og optankningsinfrastruktur på tværs af EU og den manglende interoperabilitet og brugervenlighed. De pågældende forskelle har hindret etableringen af et omfattende og fuldstændigt netværk af infrastruktur for alternative drivmidler i hele EU.

Hensigten med AFI-forordningen er at etablere fælles regler for etablering af infrastruktur for alternative drivmidler i EU og at sikre tilstrækkelig adgang til infrastruktur til bl.a. opladning af vej køretøjer med alternative drivmidler i EU.

AFI-forordningen udgør en del af »Fit for 55«-lovpakken, som har til formål at tilpasse den gældende EU-retlige regulering på energi-, forsynings- og transportområdet efter de bindende klimamål i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (»den europæiske klimalov«).

Det Europæiske Råd har fastsat et mål om en CO<sub>2</sub>-reduktion i EU med mindst 55 pct. set i forhold til 1990-niveau inden 2023 med henblik på et klimaneutralt Europa inden 2050. For at indfri dette mål fremsatte Kommissionen den 14. juli 2021 »Fit for 55«-lovpakken.

AFI-forordningen indeholder en række bestemmelser om mål for etablering af opladnings- og optankningsinfrastruktur. Der er i forordningen f.eks. fastsat mål for opladningsinfrastruktur for lette og tunge elektriske køretøjer. Opfyldelse af disse konkrete mål om etablering af infrastruktur indgår ikke som en direkte del af lovforslaget.

Genstanden for lovforslaget er som nævnt i pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger forordningens bestemmelser om fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler. I tilknytning til de krav, som følger af AFI-forordningens bestemmelser, vil de tekniske specifikationer, der er fastsat i forordningens bilag II, også finde anvendelse.

For at supplere AFI-forordningen er Kommissionen tillagt beføjelser til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Endvidere ventes Kommissionen at udstede guidelines i form af »Spørgsmål og svar« i tilknytning til AFI-forordningen. På tidspunktet for lovforslagets fremsættelse er et dokument herom imidlertid ikke offentliggjort.

Ifølge artikel 288 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) er der forskel på, om et område harmoniseres ved et direktiv eller en forordning. Hidtil har området for etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og alternative drivmidler i EU-regi været regu-

leret ved AFI-direktivet, som ophæves med vedtagelsen af AFI-forordningen. En forordning er efter TEUF artikel 288 forskellig fra et direktiv derved, at forordningen er almen-gyldig, og den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

AFI-forordningen vil således virke som en lov i medlemsstaterne og gælde i den form, som den er vedtaget. Forordningen må derfor som udgangspunkt ikke gennemføres i national ret. Det er derfor nødvendigt at ophæve eller ændre national lovgivning således, at der ikke opstår nogen usikkerhed om retstilstanden på området.

I AFI-forordningen er der ikke fastsat bestemmelser, hvoraf det eksplicit følger, at medlemsstaterne kan eller skal vedtage nationale regler, der supplerer forordningen. Det er imidlertid Transportministeriets vurdering, at medlemsstaterne i et mindre omfang kan fastsætte nationale regler, som supplerer forordningen. Det gælder eksempelvis i forhold til udpegnings af en identifikationsregistreringsorganisation, jf. AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt., samt regler om tilsyn.

Samlet set er det Transportministeriets vurdering, at AFI-forordningen kun i begrænset omfang giver mulighed for og forpligter Danmark til at fastsætte supplerende nationale regler.

Danmark er som følge af ovenstående forpligtet til at indrette dansk lovgivning i overensstemmelse med AFI-forordningens bestemmelser med virkning fra den 13. april 2024, hvor AFI-forordningen finder anvendelse.

Lovforslaget har således som nævnt ovenfor til formål at bringe dansk ret i overensstemmelse med og fastsætte supplerende bestemmelser til AFI-forordningen.

Foreslåede ændringer af AFI-loven vil medføre, at elementer i AFI-loven, som udspringer af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, vil udgå. AFI-forordningen vil imidlertid fremover eksempelvis regulere, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

AFI-loven vil dog fortsat udmønte andre dele af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«. Således vil loven med de foreslåede ændringer fortsat indeholde regler om kommunernes og regionernes adgang til at indgå aftaler om etablering af ladepunkter, herunder om kommunal og regional medfinansiering af ladeinfrastruktur.

Da væsentlige dele af og hovedstrukturen i AFI-loven opretholdes, har Transportministeriet fundet det mest hensigtsmæssigt at fremsætte et lovforslag om ændring af AFI-loven frem for en ny hovedlov, der erstatter den gældende AFI-lov.

### 3. Lovforslagets hovedpunkter

#### 3.1. AFI-lovens anvendelsesområde

##### 3.1.1. Gældende ret

AFI-loven finder anvendelse for ladepunkter til elektriske køretøjer, tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og fartøjer og faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer, jf. lovens § 1, stk. 1. Endvidere finder AFI-loven anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer, jf. lovens § 1, stk. 2.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 1, stk. 1, nr. 1, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 42, følger det om ladepunkter til elektriske køretøjer, at forståelsen heraf skal ses i sammenhæng med definitionerne af ladepunkt og elektrisk køretøj i lovens § 2.

Om AFI-lovens anvendelsesområde i forhold til ladepunkter til elektriske køretøjer følger det endvidere af pkt. 3.1.1.2 i de almindelige bemærkningerne til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 9, at loven vil skulle finde anvendelse for såvel offentligt tilgængelige ladepunkter som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Om AFI-lovens anvendelsesområde i forhold til tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og fartøjer følger det af pkt. 3.1.2.2 i de almindelige bemærkninger til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 10, og bemærkningerne til AFI-lovens § 1, stk. 1, nr. 2, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 42, at formålet med bestemmelsen i lovens § 1, stk. 1, nr. 2, er at tydeliggøre, at tankstationer til LNG-tankstationer kan være både til køretøjer og fartøjer, og at bestemmelsen også finder anvendelse for f.eks. LNG-optankningsfaciliteter til skibe.

AFI-loven finder ifølge lovens § 1, stk. 2, anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer. Det fremgår af bemærkningerne til § 1, stk. 2, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 42, at det fremgår af AFI-lovens anvendelsesområde, at loven finder anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer med henblik på, at der i medfør af lovens bemyndigelsesbestemmelser kan fastsættes regler, der gælder for bilimportører og motorkøretøjsmanualer.

Det følger af AFI-lovens § 12, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om, at danske bilimportører skal offentliggøre og videregive oplysninger om solgte køretøjer til ministeren.

Bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. indeholder i § 23, stk. 3, en overgangsregel, hvorefter de hidtil gældende regler i § 16 i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 fortsat finder anvendelse for motorkøretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 1. juli 2022.

AFI-loven indeholder ikke bestemmelser om, at loven finder anvendelse i forhold til Europa-Parlamentets og Rådets



forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler (AFI-forordningen).

### 3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Formålet med AFI-forordningen er at sikre etablering af en tilstrækkelig infrastruktur for alternative drivmidler i EU, navnlig for vejkøretøjer, tog, fartøjer og stationære luftfartøjer. I forordningen er derfor bl.a. fastsat fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler.

AFI-forordningen er som nævnt i pkt. 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger umiddelbart gældende i medlemsstaterne. Det er Transportministeriets vurdering, at der derfor alene i et begrænset omfang vil kunne vedtages supplerende nationale regler.

Det er Transportministeriets vurdering, at det er nærliggende at lade det begrænsede antal bestemmelser, som skal supplere AFI-forordningen, indgå i AFI-loven sammen med øvrige bestemmelser i AFI-loven.

Det foreslås at nyaffatte bestemmelsen om AFI-lovens anvendelsesområde. Med forslaget vil dele af den gældende § 1 blive videreført, mens andre dele af bestemmelsen vil blive foreslået tilpasset i forhold til AFI-forordningen.

Det foreslås, at AFI-loven kommer til at finde anvendelse på ladepunkter til elektriske køretøjer, tankstationer til køretøjer og fartøjer, strømforsyning fra land og køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024. Videre foreslås det, at lovens § 12, stk. 3, finder anvendelse for bilimportører.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det bør videreføres, at loven finder anvendelse på ladepunkter til elektriske køretøjer. Dette er bl.a. under henvisning til, at AFI-loven indeholder regler om kommuners og regioners adgang til at indgå aftaler med operatører af ladepunkter om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter.

Videre foreslås det, at AFI-loven fortsat kommer til at finde anvendelse på tankstationer til køretøjer og fartøjer.

Forslaget om, at AFI-loven skal finde anvendelse på strømforsyning fra land til fartøjer, skal ses i sammenhæng med den ændrede begrebsanvendelse i AFI-forordningen. Der henvises til den foreslåede § 2, nr. 10, jf. lovforslagets § 1, nr. 4.

Videre foreslås det, at loven finder anvendelse på køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det bør fremgå af AFI-lovens § 1, at loven finder anvendelse på de ovennævnte køretøjsmanualer med henblik på, at der i medfør af det foreslåede § 2, stk. 6, vil kunne fastsættes overgangsreg-

ler. Det er Transportministeriets vurdering, at AFI-forordningen vil finde anvendelse på motorkøretøjer, der bringes i omsætning fra den 13. april 2024.

Endelig foreslås det, at der i AFI-loven indsættes en ny bestemmelse, hvoraf det følger, at loven supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Den foreslåede § 1 a skal ses i sammenhæng med, at det med lovforslaget foreslås, at AFI-loven kommer til at indeholde bestemmelser, som supplerer AFI-loven. Den foreslåede § 12 a er et eksempel herpå.

Det skal i forhold til de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser bemærkes, at regler vil skulle fastsættes inden for rammerne af AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

For nærmere om AFI-lovens anvendelsesområde henvises til bemærkningerne til de foreslåede §§ 1 og 1 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og 3.

## 3.2. Definitioner

### 3.2.1. Gældende ret

AFI-lovens § 2 indeholder en definitionsbestemmelse. Som nævnt i bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 11, er lovens § 2, nr. 1-9, en generel gennemførelse af AFI-direktivets definitioner. Definitionerne i AFI-lovens § 2, nr. 10-15, følger ikke af direktivet, men da begreberne anvendes i loven, er de medtaget.

For nærmere om definitionerne i AFI-lovens § 2 henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

AFI-forordningen indeholder i artikel 2 en definitionsbestemmelse. Bestemmelsen indeholder 72 definitioner af begreber, der anvendes i forordningen.

I bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4, er der redegjort nærmere for de af AFI-forordningens definitioner, som foreslås gengivet og således anvendt i AFI-loven.

### 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Størstedelen af de definitioner, som indgår i AFI-lovens § 2, gennemfører AFI-direktivets bestemmelser med definitioner.

AFI-forordningen indeholder sammenholdt med AFI-direktivet langt flere definitioner af begreber. Endvidere defineres begreber også anderledes i AFI-forordningen end i AFI-direktivet.

Med lovforslaget foreslås det som nævnt i bl.a. pkt. 2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at AFI-loven også kommer til at indeholde bestemmelser, der supplerer AFI-forordningen. Det er i forlængelse heraf Transportministeriets opfattelse, at AFI-loven ikke bør indeholde definitioner af begreber, som adskiller sig fra definitioner i AFI-forordningen.

Det er Transportministeriets opfattelse, at AFI-forordningens definitioner af begreber bør anvendes i forhold til såvel de bestemmelser i AFI-loven, som supplerer AFI-forordningen, som de bestemmelser, som ikke supplerer AFI-forordningen, for at sikre en ensartet begrebsanvendelse i loven og dermed på området.

Som følge heraf er det Transportministeriets vurdering, at det af praktiske grunde er hensigtsmæssigt at gentage de af AFI-forordningens centrale definitioner af begreber, som foreslås anvendt i AFI-loven. Det er videre Transportministeriets vurdering, at AFI-loven fortsat kan indeholde begreber, der indgår i bestemmelser i AFI-loven, men som ikke er eksplicit defineret i AFI-forordningen.

Det foreslås derfor, at definitionsbestemmelsen i AFI-lovens § 2 nyaffattes, således at lovens begrebsanvendelse vil komme til at svare til den, som anvendes i AFI-forordningen, for så vidt, at begreberne er defineret i AFI-forordningen.

Med lovforslaget foreslås 13 begreber defineret i AFI-loven, hvoraf 12 af definitionerne er en gengivelse af definitioner, som følger af AFI-forordningens artikel 2.

Det bemærkes, at det alene er foreslået at definere begreber i AFI-loven, såfremt begreberne vil indgå i loven.

For nærmere om definitioner af begreber, som foreslås anvendt i AFI-loven, henvises til lovforslagets § 1, nr. 4, og bemærkningerne hertil.

### **3.3. Sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren**

#### **3.3.1. Gældende ret**

Det fremgår af AFI-lovens § 3, stk. 3, at ved indgåelse af aftale efter lovens § 1, stk. 1, skal offentlige ordregivere sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Af lovens § 3, stk. 1, følger det, at aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal indgås på markedsvilkår.

AFI-lovens § 3, stk. 3, indebærer ifølge bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 50, at det er den offentlige ordregiver,

der ved aftaleindgåelsen skal sikre, at operatørens priser er rimelige og ikkediskriminerende, herunder ved i aftalen at indføje de standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, som fastsættes efter bemyndigelsesbestemmelsen i lovens § 3, stk. 4.

Endvidere følger det af bemærkningerne til AFI-lovens § 3, stk. 3, at bestemmelsen udgør implementering af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, hvorefter medlemsstaterne sørger for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

AFI-lovens § 3, stk. 3, betyder således, at det er den offentlige ordregiver, som ved aftaleindgåelse er forpligtet til at sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende.

Det forhold, at det er de offentlige ordregivere, der efter AFI-lovens § 3, stk. 3, skal sikre, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal opfylde AFI-direktivets krav om rimelige og ikkediskriminerende priser, beror på »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«.

Endvidere indeholder AFI-lovens § 3, stk. 4, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om indgåelse af aftaler efter stk. 1, herunder om annoncering, udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.

Bemyndigelsen til transportministeren i AFI-lovens § 3, stk. 4, om at fastsætte regler om sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugerne gennem standardiserede vilkår, beror ligeledes på den ovennævnte »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«.

Bekendtgørelse nr. 1073 af 28. juni 2022 om ordregivers indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, som er udstedt i medfør af AFI-lovens § 3, stk. 4, indeholder bestemmelser om aftallevilkår, herunder om sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser. Bekendtgørelsens regler er nærmere omtalt i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 7, hvorved lovens § 3, stk. 4, foreslås ændret.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 3, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Videre følger det af bestemmelsen, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter ikke må diskriminere mellem de priser, der opkræves af slutbrugere, og de priser, der opkræves af udbydere af mobilitetstjenester, eller mellem priser, der opkræves af forskellige udbydere af mobilitetstjenester. Hvor det er relevant, kan prisniveauet imidlertid differentieres, men kun såfremt differentieringen er forholdsmæssig og objektivt begrundet.

Endvidere følger det af AFI-forordningens artikel 5, stk. 5, 1. pkt., at de priser, som udbydere af mobilitetstjenester

opkræver af slutbrugerne, skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Krav om rimelige og ikkediskriminerende priser er nærmere uddybet i præambelbetragtning 33, hvoraf det følger, at brugere af køretøjer, der anvender alternative drivmidler, bør have nøjagtige prisoplysninger, inden opladning eller optankning påbegyndes. Videre følger det, at prisen bør meddeles på en klart struktureret måde, så slutbrugerne kan identificere de forskellige priskomponenter, som operatøren opkræver ved beregningen af prisen på en opladnings- eller optankningssession, og forudse de samlede omkostninger. Endelig følger det, at priserne bør være rimelige og ikke bør overstige omkostningerne plus en rimelig fortjeneste.

AFI-forordningens bestemmelser i artikel 5, stk. 3 og 5, om rimelige og ikkediskriminerende priser vil efter artikel 5, stk. 6, skulle overvåges af medlemsstaterne. Som anført i pkt. 3.7.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger foreslås det i AFI-loven at anvende begrebet tilsyn i stedet for begrebet overvågning, der anvendes i AFI-forordningen. For nærmere om tilsyn henvises til pkt. 3.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

### 3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

AFI-loven implementerer AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, hvorefter de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestander, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Bestemmelsen i direktivet er implementeret i AFI-lovens § 3, stk. 3, derved, at offentlige ordregivere ved indgåelse af aftaler med operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter om ret til at virke som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Kravet om rimelige og ikkediskriminerende priser i lovens § 3, stk. 3, omfatter imidlertid også aftaler om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster. Som nævnt i pkt. 3.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger udspringer det af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, at det er den offentlige ordregiver, som ved indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter, der skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver af brugeren er rimelige og ikkediskriminerende.

Med AFI-forordningen videreføres kravet fra AFI-direktivet om, at de priser, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter opkræver af brugerne, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Forordningen indeholder dog i forhold til direktivet yderligere bestemmelser herom, hvoraf det bl.a. følger, at prisniveauet under visse betingelser kan differentieres. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at den del af AFI-lovens bestemmelse i § 3, stk. 3, hvorefter offentlige ordregivere skal sikre rimelige og ikkediskriminerende priser ved

indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter, ikke kan opretholdes.

Den del af AFI-lovens § 3, stk. 3, hvorefter offentlige ordregivere ved indgåelse af aftale om etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal sikre, at priserne, der opkræves af brugerne, er rimelige og ikkediskriminerende, er ikke begrundet i overholdelse af Danmarks EU-retlige forpligtigelser, da det ikke angår offentligt tilgængelige ladepunkter.

Det foreslås derfor at ophæve AFI-lovens § 3, stk. 3. Forslaget skal i forhold til aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter sikre, at AFI-loven ikke regulerer forhold, der er reguleret i AFI-forordningen, og dermed bringe dansk ret i overensstemmelse med AFI-forordningen fra det tidspunkt, hvor AFI-forordningen finder anvendelse. Et krav om rimelige og ikkediskriminerende priser vil imidlertid fortsat gælde, men det vil følge af AFI-forordningen.

Det er Transportministeriets opfattelse, at offentlige ordregivere fortsat ved indgåelse af aftaler om etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster vil kunne lade vilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser indgå i aftaler. Dette vil omfatte ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Det skal i relation til ovenstående bemærkes, at den foreslåede definition af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler også vil ændre, hvilke ladepunkter der vil blive betragtet som offentligt tilgængelige. For nærmere herom henvises til den foreslåede § 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, og bemærkningerne hertil.

I forlængelse af forslaget om at ophæve AFI-lovens § 3, stk. 3, foreslås det at ændre bemyndigelsesbestemmelsen i lovens § 3, stk. 4, således, at der efter stk. 4 ikke vil kunne fastsættes regler om standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser.

Endelig foreslås det at tilrette overskrifterne til AFI-lovens kapitel 2 og 3, således, at de kommer til at afspejle, at reglerne i de to kapitler omhandler såvel offentligt tilgængelige ladepunkter som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Det foreslås, at overskriften til kapitel 2 bliver sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af ladepunkter, mens overskriften til kapitel 3 bliver kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af ladepunkter og om ret til at virke som operatør.

Under folketingsbehandlingen blev det foreslået at udvide bestemmelserne i de to kapitler til også at omfatte ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 2. Det blev imidlertid ikke samtidig foreslået at ændre overskrifterne

i AFI-lovens kapitel 2 og 3, så de afspejler indholdet af bestemmelserne i de to kapitler.

Den foreslåede ændring af overskriften til AFI-lovens kapitel 2 skal også ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer af AFI-lovens § 3, stk. 3 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, hvorved det foreslås, at bestemmelserne henholdsvis ophæves og ikke regulerer standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser.

For nærmere om de foreslåede ændringer af overskrifterne til AFI-lovens kapitel 2 og 3 henvises til lovforslagets § 1, nr. 5 og 8, og bemærkningerne hertil.

### 3.4. Betalingsløsninger og visning af pris for opladning af elektroniske køretøjer

#### 3.4.1. Gældende ret

Reglerne om betalingsløsninger for opladning af elektriske køretøjer findes i AFI-lovens kapitel 4, som er suppleret med regler fastsat i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Det fremgår af AFI-lovens § 7, stk. 1, at operatører af lade-punkter for opladning ved offentligt tilgængelige ladepunkter, som er beliggende på et offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst via betalingskortlæsere med eller uden kontaktløs funktion.

Af lovens § 7, stk. 2, fremgår det, at § 7, stk. 1, ikke finder anvendelse for ladepunkter med en effekt på under 50 kW, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Vælger operatører af ladepunkter at gøre brug af undtagelsen efter AFI-lovens § 7, stk. 2, skal operatørerne efter § 7, stk. 3, indgå aftale om udbud af opladningstjenester (dvs. roaming) med enten en udbyder af opladningstjenester efter lovens § 8 eller en udbyder af en digital platform for handel med opladningstjenester efter lovens § 9.

Af pkt. 3.3.3.1.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 21, fremgår det, at kravet om kortlæsere for almindelige betalingskort ved offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW eller adgang til roaming ved ladepunkter med en effekt på under 50 kW, hvis der ikke er kortlæsere, beror på »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«. Formålet med bestemmelserne i § 7, stk. 1-3, er ifølge aftalen at gøre ladestandermarkedet åbent og transparent ved at stille krav om, at der ved offentligt tilgængelige ladestander skal være betalingsløsninger som på konventionelle tankstationer.

AFI-lovens §§ 8 og 9 indeholder krav til de aftaler om

udbud af opladningstjenester, som operatørerne skal indgå, hvis der gøres brug af undtagelsesbestemmelsen i lovens § 7, stk. 2. Operatører af ladepunkters adgang til at levere roaming er omhandlet i AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt.

Bestemmelserne i AFI-lovens §§ 8 og 9 er nærmere omtalt i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 9, hvorved AFI-lovens kapitel 4 foreslås ophævet.

Af AFI-lovens § 7, stk. 4, følger det, at operatører af ladepunkter kan indgå længerevarende aftaleforhold med kunder om levering af opladningstjenester, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne. Af bemærkningerne til lovens § 7, stk. 4, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 57, følger det, at bestemmelsen har til formål at implementere AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt.

Endelig fremgår det af AFI-lovens § 7, stk. 5, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør. Det følger af bemærkningerne til lovens § 7, stk. 5, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 3, at bestemmelsen har til formål at implementere AFI-direktivets artikel 4, stk. 9.

AFI-loven indeholder i § 20, stk. 3-5, en række overgangsregler om kravene i lovens §§ 7-9. Om forslag til ændring af de nævnte overgangsregler henvises til lovforslagets § 1, nr. 15, og bemærkningerne dertil.

AFI-lovens § 10 indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer. Af bestemmelsen følger det, at transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris, herunder at reglerne for en periode ikke finder anvendelse for allerede etablerede ladepunkter.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 10, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 59, følger det, at bestemmelsen implementerer dele af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, hvorefter medlemsstaterne sørger for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestander, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

I medfør af AFI-lovens § 10 er bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. udstedt. Bekendtgørelsen indeholder i §§ 8-10 krav om prisinformation.

Af bekendtgørelsens § 8 følger det, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW skal vise ad hoc-prisen og den samlede købspris for opladningstjenesten i et digitalt display på ladepunktet. Alter-

nativt kan ad hoc-prisen og den samlede købspris dog vises i et digitalt display i umiddelbar nærhed af ladepunktet.

For offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt under 50 kW følger det af § 9 i bekendtgørelsen, at operatører af disse ladepunkter skal vise ad hoc-prisen og den samlede købspris for opladningstjenesten i et digitalt display på ladepunktet, på en hjemmeside eller via en app. Alternativt kan ad hoc-prisen og den samlede købspris dog vises i et digitalt display i umiddelbar nærhed af ladepunktet.

Endelig følger det af bekendtgørelsens § 10, at for ladepunkter efter §§ 8 og 9, som viser den samlede købspris i et digitalt display, skal brugeren løbende under opladningen kunne aflæse den samlede købspris for opladningstjenesten på baggrund af ad hoc-prisen.

Kravene om skiltning med ad hoc-prisen og den samlede pris i et digitalt display udspringer af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«.

Bekendtgørelsens § 23, stk. 4-7, indeholder overgangsregler i relation til bestemmelserne i bekendtgørelsens §§ 8 og 10.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, at på offentligt tilgængelige ladepunkter, der etableres fra den 13. april 2024, skal opladning på ad hoc-basis være mulig ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen. Af bestemmelsen følger det videre, at operatører af ladepunkter ved disse standere skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester. Operatørerne skal mindst acceptere betalingskortlæsere, enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort eller for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW, enheder, der anvender en internetforbindelse og giver mulighed for sikre betalingstransaktioner, såsom dem, der genererer en specifik Quick Response-kode.

Af AFI-forordningens artikel 5, stk. 2, følger det, at operatører af ladepunkter har mulighed for at tilbyde kontraktbaserede opladningsløsninger.

Ydermere følger det af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, at operatører af ladepunkter, der drives af dem, skal give slutbrugere mulighed for at oplade deres elektriske køretøjer på ad hoc-basis.

Desuden indeholder AFI-forordningen i artikel 5, stk. 4, krav om visning af ad hoc-pris og tilgængeliggørelse af oplysning om ad hoc-priser.

Af artikel 5, stk. 4, følger det, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på 50 kW eller derover ved ladestationer skal vise ad hoc-prisen pr. kWh og et eventuelt brugsgebyr i form af en minutpris, således at slutbrugere har kendskab til disse oplysninger, inden de indleder en opladningssession, og prissammenligningen lettes. Disse krav finder anvendelse på alle ladepunkter, der er etableret fra den 13. april 2024.

Operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW skal efter artikel 5, stk. 4, ved ladestationerne, der drives af dem, gøre oplysningerne om ad hoc-prisen og alle priskomponenterne tydelige og let tilgængelige, så slutbrugere har kendskab til disse oplysninger, inden de indleder en opladningssession, og prissammenligningen lettes. Af bestemmelsen følger det videre, at de relevante priskomponenter skal angives i følgende rækkefølge:

- pris pr. kWh,
- pris pr. minut,
- pris pr. session og
- eventuelle andre priskomponenter, der finder anvendelse.

Desuden følger det af AFI-forordningens artikel 5, stk. 5, at udbydere af mobilitetstjenester forud for påbegyndelsen af en planlagt opladningssession skal stille alle prisoplysninger, der er specifikke for den pågældende opladningssession, til rådighed for slutbrugere ved hjælp af frit tilgængelige, bredt understøttede elektroniske midler, idet der klart skelnes mellem alle priskomponenter, herunder gældende e-roamingsomkostninger og andre gebyrer eller afgifter, der anvendes af mobilitetstjenesteudbyderen.

Ydermere følger det af AFI-forordningens artikel 5, stk. 7, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter senest den 14. oktober 2024 skal sikre, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, der drives af dem, er digitalt forbundne.

Endelig følger det af AFI-forordningens artikel 5, stk. 8, at operatører af ladepunkter skal sikre, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, som drives af dem, og som er bygget efter den 13. april eller renoveret efter den 14. oktober 2024, giver mulighed for intelligent opladning.

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

AFI-forordningen indeholder bestemmelser om betalingsløsninger, der gælder både for ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW og ladepunkter med en effekt på under 50 kW. Forordningen stiller i artikel 5, stk. 1, som nærmere omtalt i pkt. 3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger krav om, at opladning på ad hoc-basis på offentligt tilgængelige ladepunkter, der etableres fra den 13. april 2024, skal være mulig ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i EU.

AFI-loven indeholder som nævnt i pkt. 3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger til § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 regler om betalingsløsninger både for ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW og ladepunkter med en effekt på under 50 kW.

Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at forordningen ikke giver mulighed for at opretholde de eksisterende regler i AFI-lovens § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 som følge af reglerne i forordningens artikel 5, stk. 1. Det foreslås derfor, at reglerne ophæves, jf. lovforslagets § 1, nr.

9. Formålet med forslaget er således at bringe dansk ret i overensstemmelse med EU-retten. Forslaget om ophævelse af de nævnte regler vil også betyde, at AFI-loven ikke vil udmønte de dele af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, som angår betalingsløsninger.

AFI-forordningen vil ligesom AFI-loven stille krav om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst betalingskortlæsere eller enheder med en kontaktløs funktion.

Forslaget vil således samlet set betyde, at AFI-loven ikke vil indeholde regler om krav til betalingsinstrumenter.

Det foreslås endvidere at ophæve bestemmelsen i AFI-lovens § 7, stk. 4, hvorefter operatører af ladepunkter kan indgå længerevarende aftaleforhold med kunder om levering af opladningstjenester. Det er under henvisning til, at AFI-forordningen i bl.a. artikel 5, stk. 2, giver mulighed for, at operatører af ladepunkter kan udbyde kontraktbaserede opladningsløsninger.

Endvidere foreslås det at ophæve AFI-lovens § 7, stk. 5, hvoraf det følger, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis. Forslaget beror på, at AFI-forordningen indeholder en bestemmelse i artikel 5, stk. 1, hvoraf et tilsvarende krav følger.

AFI-forordningen indeholder i artikel 5, stk. 4, for ladepunkter med en effekt på 50 kW eller derover krav om bl.a. visning af ad hoc-prisen pr. kWh ved ladestationerne. For offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW indeholder AFI-forordningen krav om, at operatøren ved ladestationerne gør ad hoc-prisen og alle priskomponenter tydelige og let tilgængelige.

Bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 10 giver mulighed for at fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris, herunder om at reglerne for en periode ikke finder anvendelse for allerede etablerede offentligt tilgængelige ladepunkter. Bemyndigelsesbestemmelsen er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Som nævnt i pkt. 3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter senest den 14. oktober 2024 skulle sikre, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, der drives af dem, er digitalt forbundne, og at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, som drives af dem, og som er bygget efter den 13. april 2024 eller renoveret efter den 14. oktober 2024, giver mulighed for intelligent opladning.

Det er Transportministeriets vurdering, at det forhold, at AFI-forordningen regulerer krav til prisinformation, indebæ-

rer, at de gældende regler herom ikke vil kunne opretholdes. Det foreslås derfor, at bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 10 ophæves, jf. lovforslagets § 1, nr. 9.

Forslaget vil således også betyde, at bestemmelser fastsat ved bekendtgørelse i medfør af AFI-lovens § 10, og som beror på »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«, vil blive ophævet.

Forslaget vil således skulle sikre, at reglerne i AFI-loven bringes i overensstemmelse med AFI-forordningen.

For nærmere om overgangsregler henvises til lovforslagets § 1, nr. 15, og dertilhørende bemærkninger.

### 3.5. Gennemførelse af internationale regler og EU-regler

#### 3.5.1. Gældende ret

Det følger af AFI-lovens § 11, 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 af elektriske køretøjer og priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 11, jf. Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 112 som fremsat, side 61, følger det, at transportministeren i medfør af loven f.eks. vil kunne udstede regler om tekniske specifikationer og standarder, som ladepunkter til elektriske køretøjer, tankstationer, LNG-tankstationer og faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer vil skulle leve op til, i det omfang dette følger af internationale konventioner eller EU-regler. Transportministeren vil endvidere kunne fastsætte regler om ad hoc-opladning af elektriske køretøjer, priser for opladning af elektriske køretøjer og brugerinformation.

Videre følger det af bemærkningerne til AFI-lovens § 11, jf. Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 112 som fremsat, side 61, at det er hensigten, at bestemmelsen hovedsageligt skal anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Endvidere følger det, at al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser på grundlag af bestemmelsen, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder under iagttagelse af lovens anvendelsesområde. Det betyder, at transportministeren ikke i medfør af bestemmelsen vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering ikke er forenelig med lovens anvendelsesområde.

Af de nævnte bemærkninger følger det ydermere, at bemyndigelsen fortsat konkret vil blive brugt til implementering af AFI-direktivet.

Efter bemyndigelsesbestemmelsen er bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v., bekendtgørelse nr. 1073 af 28. juni 2022 om ordregiveres indgåelse

af aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og bekendtgørelse nr. 1010 af 27. juni af 2022 om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler til transport udstedt.

Bemærkningerne til AFI-lovens § 11, jf. Folketingstidende 2017-18, tillæg A, L 112 som fremsat, side 62 og 63, indeholder en opregning af en række af AFI-direktivets bestemmelser, som vil kunne gennemføres i medfør af lovens § 11. Endvidere er det også anført, at bestemmelsen i § 11 vil kunne anvendes til at gennemføre bestemmelser i national ret, der følger af de delegerede retsakter, som Kommissionen kan vedtage i medfør af direktivet.

AFI-forordningen indeholder ikke bestemmelser, hvoraf det direkte følger, at medlemsstaterne pålægges at vedtage regler om bestemte forhold i relation til forordningen. Forordningen indeholder dog et mindre antal bestemmelser, hvoraf det fremgår, at medlemsstaterne skal sikre bestemte forhold i relation til AFI-forordningen. Det gælder eksempelvis artikel 19, stk. 3, om prissammenligning. Af artikel 19, stk. 3, følger det, at når brændstofpriserne vises på en tankstation, sikrer medlemsstaterne, at der vises en sammenligning mellem de relevante enhedspriser, hvor det er relevant, navnlig for brint, til orientering efter den fælles metode til sammenligning af enhedsprisen for alternative drivmidler, jf. punkt 10.3 i bilag II til AFI-forordningen.

AFI-forordningen indeholder bestemmelser, hvorefter Kommissionen kan vedtage såvel delegerede retsakter som gennemførelsesretsakter. Efter AFI-forordningens artikel 20, stk. 6, kan Kommissionen f.eks. vedtage delegerede retsakter om at ændre forordningens artikel 20, stk. 2, for at medtage yderligere datatyper. Gennemførelsesretsakter kan Kommissionen vedtage efter bl.a. forordningens artikel 19, stk. 4, og artikel 20, stk. 7.

### 3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede løsning

Som nævnt i pkt. 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det Transportministeriets vurdering, at AFI-forordningen alene i begrænset omfang giver mulighed for at vedtage regler i tilknytning til AFI-forordningen, da forordningens regler i udgangspunktet må anses for dækkende.

I tilknytning til bl.a. AFI-forordningens artikel 19 og 20 er det Transportministeriets opfattelse, at der vil kunne fastsættes regler med henblik på at understøtte de nævnte artikler. Endvidere vurderes det også umiddelbart, at delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som Kommissionen kan vedtage efter AFI-forordningen, i mindre omfang vil kunne medføre behov for nationale regler. Kommissionens adgang til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter er bl.a. omtalt i pkt. 3.5.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvortil der henvises.

Efter AFI-forordningens artikel 19, stk. 3, skal medlemssta-

terne sikre brugerinformation om prissammenligning, hvilket kan medføre behov for fastsættelse af supplerende regler. Den gældende bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. indeholder regler om prissammenligning.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der i forhold til AFI-forordningen også kan forventes at være behov for at fastsætte regler om prissammenligningsskilte, idet disse regler umiddelbart vurderes som altovervejende hovedregel at skulle være af administrativ karakter. AFI-forordningens artikel 20 vedrører datalevering. Ud over de foreslåede ændringer af AFI-lovens § 12 og forslaget til lovens nye § 12 a vil der i mindre omfang kunne opstå behov for at kunne fastsætte bestemmelser, som skal understøtte reglerne om datalevering efter AFI-forordningens artikel 20.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det på tidspunktet for lovforslagets udarbejdelse ikke er helt entydigt, i hvilket omfang medlemsstaterne vil kunne vedtage regler, som supplerer AFI-forordningen. Dette beror bl.a. på, at Kommissionen ikke har vedtaget delegerede retsakter og gennemførelsesforordninger, som AFI-forordningen giver mulighed for, ligesom, at Kommissionen ikke har offentliggjort »Spørgsmål og svar«, som forventes i et vist omfang at kunne bidrage til fortolkningen af forordningen.

I de tilfælde, hvor AFI-forordningen giver mulighed for vedtagelse af supplerende nationale regler, er det Transportministeriets opfattelse, at det bør sikres, at transportministeren vil kunne fastsætte regler, hvis der måtte være et behov herfor.

Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 11 nyaffattes, således at det kommer til at følge af bestemmelsen, at transportministeren kan fastsætte regler eller træffe bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale regler eller EU-regler om forhold omfattet af denne lov, herunder AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Det er forventningen, at behovet for at fastsætte bestemmelser i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen alt andet lige vil være relativt begrænset under henvisning til forordningens indhold samt kommende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Hertil kommer, at den foreslåede § 11 vil skulle ses i sammenhæng med, at øvrige foreslåede ændringer af AFI-loven, herunder de foreslåede ændringer af lovens § 12 og forslaget til lovens nye § 12 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 11 og 12.

Af de ovenfor nævnte grunde kan den foreslåede § 11 synes bred ud fra ordlyden, men det er Transportministeriets opfattelse, at adgangen til at udnytte bemyndigelsen vil være begrænset af AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

### 3.6. Datalevering

### 3.6.1. Gældende ret

Transportministeren kan efter AFI-lovens § 12, stk. 1, fastsætte regler om, at ejere af tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, ejere af offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, herunder data om priser, geografisk placering, effekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning med ad hoc-pris for opladning og den samlede købspris, tilgængelighed og driftsstatus. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at oplysninger efter 1. pkt. i § 12, stk. 1, skal offentliggøres og videregives i et bestemt format og en bestemt kvalitet og med en bestemt hyppighed.

Endvidere følger det af AFI-lovens § 12, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte regler om, at videregivelse, distribution og udstilling af data efter stk. 1 kan ske til og af myndigheder under Transportministeriet eller efter forhandling med den relevante minister til og af myndigheder under andre ministerier.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 12, stk. 1, jf. Folketingsstidende 2021-2022, tillæg A, L 112 som fremsat, side 28 og 29, følger, at bemyndigelsesbestemmelsen skal understøtte implementeringen af AFI-direktivets artikel 7, stk. 7. I tilknytning hertil er det oplyst, at bemyndigelsesbestemmelsen imidlertid er bredere formuleret end AFI-direktivets artikel 7, stk. 7. Endvidere følger det af bemærkningerne, at AFI-lovens § 12, stk. 1, vil kunne anvendes til at understøtte gennemførelse af AFI-direktivets øvrige brugerinformationsbestemmelser.

Bemyndigelsesbestemmelserne i AFI-lovens § 12, stk. 1 og 2, er udmøntet i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. I bekendtgørelsens kapitel 6 er fastsat regler om indsamling af data. Af bekendtgørelsen følger det, at det er Færdselsstyrelsen, som er myndighed i forhold til bl.a. modtagelse af data.

AFI-forordningens artikel 20 vedrører databestemmelser.

Af AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, følger det, at medlemsstaterne udpeger en identifikationsregistreringsorganisation. Endvidere følger det af bestemmelsen, at identifikationsregistreringsorganisationen udsteder og forvalter unikke identifikationskoder til som minimum at identificere operatører af ladepunkter og udbydere af mobilitetstjenester senest den 14. april 2025.

I forhold til udpegning af en identifikationsregistreringsorganisation følger det af præambelbetragtning 70 til AFI-forordningen, at Kommissionen bør udstede tekniske retningslinjer for oprettelsen af sådanne organisationer på grundlag af resultaterne af IDACS.

AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, indeholder en opgøring af de statiske og dynamiske datatyper, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed om drivmiddelinfrastrukturen senest den 14. april 2025. Kommissionen kan efter forordningens artikel 20, stk. 6, vedtage delegerede retsakter om at ændre artikel 20, stk. 2, for at medtage yderligere datatyper.

Af AFI-forordningens artikel 20, stk. 3, følger det, at hver operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler eller i overensstemmelse med aftalerne mellem dem, ejeren af disse opretter en applikationsprogrammeringsgrænseflade (API), der giver gratis og ubegrænset adgang til data, der er omfattet af artikel 20, stk. 2. Oplysningerne om API'en skal indsendes til de nationale adgangspunkter. API'en for hver operatør eller ejer skal opfylde de fælles tekniske krav, der er fastsat af Kommissionen i de delegerede retsakter, der er omfattet af AFI-forordningens artikel 20, stk. 6, for at muliggøre en automatiseret og ensartet dataudveksling mellem operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere og databrugere.

Efter AFI-forordningens artikel 20, stk. 4, skal medlemsstaterne senest den 31. december 2024 sikre, at de data, som er omfattet af artikel 20, stk. 2, er tilgængelige på et åbent og ikkediskriminerende grundlag for alle databrugere via deres nationale adgangspunkter i overensstemmelse med delegeret forordning (EU) 2022/60 og de supplerende bestemmelser, der kan vedtages efter artikel 20, stk. 7. Videre følger det af artikel 20, stk. 4, at når medlemsstaterne aggregerer data under deres nationale adgangspunkter, kan de levere disse data til et fælles europæisk adgangspunkt ved hjælp af en API.

Kommissionen opretter ifølge AFI-forordningens artikel 20, stk. 5, senest den 31. december 2026 et fælles europæisk adgangspunkt, der skal fungere som en dataportal, der letter adgangen til de data, der er omfattet af artikel 20, stk. 2, fra de forskellige nationale adgangspunkter.

AFI-forordningens artikel 20, stk. 6, giver som nævnt Kommissionen mulighed for at vedtage delegerede retsakter for at ændre artikel 20, stk. 2, for at medtage yderligere datatyper. Forordningens artikel 20, stk. 6, giver endvidere mulighed for, at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter, der supplerer AFI-forordningen, til at fastsætte fælles tekniske krav til en fælles applikationsprogrammeringsgrænseflade.

Endelig følger det af AFI-forordningens artikel 20, stk. 7, at Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter specifikationer, der supplerer dem, der er fastsat i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/670, vedrørende det dataformat, den hyppighed og den kvalitet, som data skal stilles til rådighed i. Endvidere kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter detaljerede procedurer, der muliggør tilgængelighed af og adgang til de data, der kræves i henhold til AFI-forordningen.



### 3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som nævnt i pkt. 3.6.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger vil AFI-forordningen fremover regulere, hvilke datatyper operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere eller, i overensstemmelse med aftalerne mellem dem, ejerne af disse standere, skal stille til rådighed. AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, indeholder en opregning af, hvilke statiske og dynamiske data, der skal stilles til rådighed. Videre regulerer forordningen også, at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter om at ændre artikel 20, stk. 2, for at medtage yderligere datatyper.

AFI-forordningen indeholder også bestemmelser om, hvordan oplysninger skal stilles til rådighed, og Kommissionen efter AFI-forordningens artikel 20, stk. 7, kan vedtage gennemførelsesretsakter om det dataformat, den hyppighed og den kvalitet, som data efter artikel 20, stk. 3, bør stilles til rådighed i.

Endelig indeholder AFI-forordningen et krav om, at medlemsstaterne skal udpege en identifikationsregistreringsorganisation.

AFI-loven indeholder i § 12, stk. 1, som nævnt i pkt. 3.6.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at ejere af tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, ejere af offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, herunder data om priser, geografisk placering, effekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning med ad hoc-pris for opladning og den samlede købspris, tilgængelighed og driftsstatus. Endvidere kan ministeren fastsætte regler om, at de nævnte oplysninger skal offentliggøres og videregives i et bestemt format og en bestemt kvalitet og med en bestemt hyppighed.

Det er Transportministeriets vurdering, at det fremover vil være AFI-forordningen, som regulerer, hvilke data operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler eller ejerne heraf skal stille til rådighed, og hvorledes disse data stilles til rådighed. Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse, at der er et mindre rum for nationalt at vedtage eller fastsætte regler, som vil kunne understøtte tilgængeliggørelsen af data fra drivmiddelindustrien. Som følge af, at Kommissionen på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse ikke har vedtaget delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter efter AFI-forordningens artikel 20, stk. 6 og 7, samt offentliggjort »Spørgsmål og svar« til brug for fortolkningen af AFI-forordningen, er det Transportministeriets opfattelse, at der er en vis usikkerhed om i hvilket nærmere omfang, at medlemsstaterne vil kunne vedtage regler, som supplerer AFI-forordningens arti-

kel 20. Transportministeriet foreslår derfor, at der i AFI-loven indsættes bemyndigelsesbestemmelser, hvorefter transportministeren vil kunne fastsætte nærmere regler om data og tilgængeliggørelse heraf.

Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 12, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 11, nyaffattes.

Konkret foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed for operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler i forhold til de datatyper, som operatørerne af ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed efter AFI-forordningen.

Endvidere foreslås det, at ministeren kan fastsætte regler om at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed for ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler i forhold til de datatyper, som ejerne af ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed efter AFI-forordningen.

Endelig foreslås det, at ministeren i forhold til de datatyper, der skal stilles til rådighed af nævnte operatører og ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, kan fastsætte regler om anvendelse af et bestemt format.

Formålet med det foreslåede § 12, stk. 1, er, at Transportministeriet vil kunne stille en API til rådighed med henblik på at understøtte tilgængeliggørelse af datatyper, som er omfattet af AFI-forordningen artikel 20, stk. 2.

I tilknytning til ovenstående foreslås det videre, at transportministeren også kan fastsætte regler om, at myndigheder under Transportministeriet kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, som led i at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed, jf. det foreslåede § 12, stk. 1.

Endvidere foreslås det, at ministeren efter forhandling med den relevante minister kan fastsætte regler om, at myndigheder under andre ministerier kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, som led i at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed, jf. stk. 1. Videre foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur. Endelig foreslås det, at transportministeren efter forhandling med den relevante minister kan fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur.

Det foreslåede § 12, stk. 1 og 2, skal således f.eks. give mulighed for, at en myndighed under Transportministeriet eller et andet ministerium efter forhandling med den relevante

minister vil have mulighed for at stille en API eller anden platform til rådighed, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere vil kunne anvende. På tidspunktet for lovforslagets fremsættelse foreligger der ikke konkrete afklaringer i forhold til, hvorledes f.eks. en API vil kunne stilles til rådighed m.v.

Forslaget til § 12, stk. 2, skal videre sikre, at den udpegede myndighed under Transportministeriet også vil kunne stille andre data om den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur end de data, der er omfattet af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, til rådighed. Det foreslåede stk. 2 skal også sikre, at transportministeren efter forhandling med den relevante minister kan fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur.

Det foreslås videre, at der indsættes en ny § 12 a i AFI-loven, hvorefter transportministeren udpeger en identifikationsregistreringsorganisation som nævnt i AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt. Endvidere foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse og forvaltning af identifikationskoder.

Det forventes, at en styrelse under Transportministeriet vil blive udpeget som identifikationsregistreringsorganisation.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil skulle anvendes til at fastsætte administrative regler, som understøtter forvaltningen af AFI-forordningens artikel 20, stk. 1. En mere konkret angivelse af, hvorledes bemyndigelsesbestemmelsen vil kunne anvendes inden for rammerne af AFI-forordningen, ligger ikke fast på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse.

### 3.7. Tilsyn

#### 3.7.1. Gældende ret

Det fremgår af AFI-lovens § 16, at transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelse af AFI-loven og de i medfør heraf fastsatte regler.

Endvidere følger det af AFI-lovens § 17, at transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af AFI-loven og de i medfør heraf fastsatte regler.

Reglerne i AFI-lovens §§ 16 og 17 giver således mulighed for at fastsætte regler om tilsyn, herunder med de forhold, som er omfattet af regler, der implementerer AFI-direktivet.

Bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. er bl.a. udstedt i medfør af bemyndigelsesbestemmelserne i AFI-lovens §§ 16 og 17. Af bekendtgørelsens § 19, stk. 1, følger det, at Færdselsstyrelsen fører tilsyn med overholdelse af bekendtgørelsen samt overholdelse af AFI-lovens § 7, stk. 1. Endvidere følger det af bekendtgørelsens § 19, stk. 2, at såfremt udbydere af opladningstjene-

ster og udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester, der er optaget på de lister, der er nævnt i bekendtgørelsens § 11, stk. 1, og § 14, stk. 1, ikke medvirker ved at afgive nødvendige oplysninger for Færdselsstyrelsens tilsyn efter § 19, stk. 1, kan Færdselsstyrelsen træffe afgørelse om at tage udbydere af de nævnte lister.

AFI-loven indeholder ikke bestemmelser om overvågning efter AFI-forordningen af markedet for opladningsinfrastruktur samt eventuel urimelig handelspraksis, der påvirker forbrugerne.

Det følger af §§ 3 og 4 i markedsføringsloven, jf. lovbeholdtgørelse nr. 866 af 15. juni 2022 om markedsføring (herefter markedsføringsloven), at erhvervsdrivende skal udvise god erhvervsskik og god markedsføringsskik under hensyntagen til forbrugere, erhvervsdrivende og almene samfundsinteresser.

Efter markedsføringslovens § 5 må en erhvervsdrivendes handelspraksis ikke indeholde urigtige oplysninger eller i kraft af sin fremstillingsform eller på anden måde vildlede eller kunne forventes at vildlede gennemsnitsforbrugeren, uanset om oplysningerne er faktisk korrekte.

Efter markedsføringslovens § 6 må en erhvervsdrivende ikke vildlede ved at udelade eller skjule væsentlige oplysninger eller præsentere væsentlige oplysninger på en uklar, uforståelig, dobbelttydig eller uhensigtsmæssig måde.

Overtrædelse af markedsføringslovens §§ 5 og 6 kan straffes med bøde, jf. lovens § 37.

Endvidere følger det af markedsføringslovens § 25, stk. 1, at Forbrugerombudsmanden navnlig ud fra hensynet til forbrugerne fører tilsyn med, at loven og regler udstedt i medfør af loven overholdes. Videre følger det af § 25, stk. 2, at Forbrugerombudsmanden fra enhver kan kræve alle oplysninger, som skønnes nødvendige for Forbrugerombudsmandens virksomhed, herunder til afgørelse af, om et forhold falder ind under lovens bestemmelser. Ydermere følger det af sidstnævnte bestemmelse, at Forbrugerombudsmanden kan kræve oplysningerne meddelt inden for en kort frist, når det gælder sammenlignende reklame, eller når det efter omstændighederne skønnes påkrævet. Forbrugerombudsmanden kan dog ikke anvende markedsføringslovens § 25, stk. 2, i sager, hvor sagen tages op med henblik på strafferetlig forfølgelse, typisk sager om overtrædelse af markedsføringslovens §§ 5 og 6.

Endelig kan Forbrugerombudsmanden føre tilsyn efter reglerne i markedsføringsloven, selv om der gælder sektorspecifik lovgivning, hvor der er udpeget en tilsynsmyndighed, medmindre andet er fastsat ved lov, jf. Højesterets dom af 4. juli 2013 (U. 2013.294).

AFI-forordningen indeholder bestemmelser om overvågning af markedet for opladningsinfrastruktur samt eventuel urimelig handelspraksis, der påvirker forbrugerne.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 6, 1. pkt., at medlemsstaterne sikrer, at deres myndigheder regelmæssigt overvåger markedet for opladningsinfrastruktur, og navnlig at de overvåger, at operatører af ladepunkter og udbydere af mobilitetstjenester overholder artikel 5, stk. 3 og 5. Endvidere følger det af artikel 5, stk. 6, 2. pkt., at medlemsstaterne også bestræber sig på at sikre, at deres myndigheder regelmæssigt overvåger eventuel urimelig handelspraksis, der påvirker forbrugerne.

AFI-forordningens artikel 5, stk. 3 og 5, er nærmere omtalt i pkt. 3.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvortil der henvises.

Af præambelbetragtning 34 i AFI-forordningen følger det, at når Kommissionen reviderer forordningen, bør den træffe foranstaltninger, hvis markedsudviklingen kræver det, såsom begrænsninger af tjenester for slutbrugere, tjenester, der vildleder forbrugerne og hæmmer prisgennemsigtigheden, eller forretningspraksis, der kan begrænse konkurrencen.

### 3.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

AFI-forordningen indeholder i artikel 5, stk. 6, bestemmelser om, at medlemsstaterne skal sikre, at deres myndigheder regelmæssigt overvåger markedet for opladningsinfrastruktur og eventuel urimelig handelspraksis. I lovforslaget foreslås overvågning benævnt tilsyn, idet dette begreb synes at være mere i overensstemmelse med dansk sprogbrug for at påse overholdelse af bestemte regler.

AFI-forordningen indeholder ikke bestemmelser, hvoraf det eksplicit følger, at medlemsstaterne skal fastsætte sanktions- og håndhævelsesbestemmelser for overtrædelse af AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og træffe foranstaltninger for at sikre, at de gennemføres. Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse, at Danmark som medlemsstat vil være forpligtet til at påse, at kravene i AFI-forordningen efterleves.

Det foreslås derfor, at bemyndigelsesbestemmelserne i AFI-lovens §§ 16 og 17 udvides, således at transportministeren ud over at kunne fastsætte regler om tilsyn med og påbud ved manglende overholdelse af AFI-loven og regler, som er fastsat i medfør heraf, også vil kunne fastsætte regler om tilsyn med og påbud ved manglende overholdelse af AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Forslaget vil medføre, at transportministeren også vil kunne fastsætte regler om tilsyn med markedet for opladningsinfrastruktur og navnlig af, at operatører af ladepunkter og udbydere af mobilitetstjenester overholder AFI-forordningens artikel 5, stk. 3 og 5.

Det er forventningen, at Færdselsstyrelsen vil skulle varetage tilsynet og vil kunne meddele påbud ved manglende overholdelse af reglerne på området.

De foreslåede bestemmelser vil ikke omfatte tilsyn med overholdelse af AFI-forordningens artikel 5, stk. 6, 2. pkt., under henvisning til, at Forbrugerombudsmanden kan føre tilsyn efter reglerne i markedsføringsloven, jf. pkt. 3.7.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

## 3.8. Straffebestemmelser

### 3.8.1. Gældende ret

Det fremgår af AFI-lovens § 18, stk. 1, at overtrædelse af AFI-lovens § 7, stk. 1, straffes med bøde. Lovens § 7, stk. 1, indeholder krav til betalingsløsninger.

Endvidere fremgår det af AFI-lovens § 18, stk. 2, at i regler, der udstedes i medfør af AFI-loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

I bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler er der fastsat regler i medfør af AFI-lovens § 18, stk. 2. Af bekendtgørelsens § 22 følger det, at med bøde straffes den, der undlader at efterkomme et påbud udstedt i medfør af bekendtgørelsens § 21.

Endelig fremgår det af AFI-lovens § 18, stk. 3, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter regler i straffelovens 5. kapitel.

I pkt. 3.8.2 i de almindelige bemærkninger i lovforslaget til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 32 og 33, er der redegjort for, hvorledes bødeniveauer for overtrædelse af regler i AFI-loven eller bestemmelser fastsat i medfør heraf bør fastlægges.

AFI-forordningen indeholder ikke regler om straf for overtrædelse af forordningens regler.

### 3.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 1, nr. 9, foreslås AFI-lovens § 7, stk. 1, ophævet som følge af, at det fremover vil være AFI-forordningen, som regulerer krav til betalingsløsninger. Som følge heraf vil overtrædelse af AFI-lovens § 7, stk. 1, ikke skulle være strafbelagt. AFI-lovens § 7 er nærmere omtalt i pkt. 3.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 9, hvortil der henvises.

Med AFI-forordningen følger en række krav til etablering af alternativ drivmiddelinfrastruktur. Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 18, stk. 1, ophæves, og at der i stedet indsættes tre nye stykker i § 18. Med forslaget vil § 18, stk. 2 og 3, herefter blive § 18, stk. 4 og 5.

Det foreslås således med stk. 1, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, der ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1.-4. pkt., stk. 2, stk. 3, 1. eller 2. pkt., stk. 4, 1. eller 3.-5. pkt.,

stk. 7, 8 eller 10, kan straffes med bøde. De nævnte bestemmelser i artikel 5 vedrører krav til opladningsinfrastruktur, herunder betalings- og prisforhold.

Tilsvarende foreslås det, at udbydere af mobilitetstjenester til offentligt tilgængelige ladepunkter skal kunne straffes med bøde, hvis de ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 5, som vedrører krav om rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende priser.

Videre foreslås det, at ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter, som ikke opfylder deres forpligtelser i henhold til forordningens artikel 5, stk. 11, ligeledes skal kunne straffes med bøde.

Endvidere foreslås det, at operatører af offentligt tilgængelige brinttankstationer, eller ejere af sådanne tankstationer, hvis operatøren ikke er ejer, skal kunne straffes med bøde, hvis vedkommende ikke opfylder sine forpligtelser efter AFI-forordningens artikel 6, stk. 3. Efter artikel 6, stk. 3, skal de omfattede tankstationer være konstrueret til at betjene lette og tunge køretøjer.

Ydermere foreslås det, at operatører af offentligt tilgængelige brinttankstandere skal kunne straffes med bøde, hvis de ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 1.-5. pkt., eller stk. 2. Bestemmelserne i artikel 7 vedrører brintoptankningsinfrastruktur, herunder betalings- og prisforhold.

Videre foreslås det, at operatører af offentligt tilgængelige brinttankstationer skal kunne straffes med bøde, hvis de ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 3.

Endvidere foreslås det, at ejere af offentligt tilgængelige brinttankstandere skal kunne straffes med bøde, hvis de ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 6. pkt.

Videre foreslås det, at udbydere af mobilitetstjenester til offentligt tilgængelige brinttankstationer, der ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 4, 2. eller 3. pkt., ligeledes vil skulle kunne straffes med bøde. Artikel 7, stk. 4, vedrører prisforhold.

Videre foreslås det, at fabrikanter, operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere eller distributører, der ikke overholder deres forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 19, stk. 1, eller stk. 2, 2. eller 3. pkt., straffes med bøde.

Endelig foreslås det, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere, eller ejere af sådanne standere, hvis operatøren ikke er ejer, ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 20, stk. 3, straffes med bøde. Artikel 20, stk. 3, vedrører oprettelse af applikationsprogrammeringsgrænseflade.

Med lovforslagets § 2, stk. 2-5, foreslås overgangsregler om, fra hvilket tidspunkt overtrædelser af bestemmelser i AFI-forordningen kan straffes med bøde, jf. det foreslåede § 18, stk. 1.

Med stk. 2 foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om bøde for overtrædelse af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2. Artikel 20, stk. 2, omhandler, hvilke datatyper operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere skal stille til rådighed.

Baggrunden for forslaget, om at overtrædelse af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, foreslås reguleret ved bekendtgørelse, er, at Kommissionen efter artikel 20, stk. 6, kan ændre artikel 20, stk. 2, ved vedtagelse af delegerede retsakter. Som følge heraf vurderes det, at AFI-loven vil skulle ændres som følge af vedtagelse af delegerede retsakter. Det vurderes derfor ikke hensigtsmæssigt i AFI-loven at regulere, hvilke overtrædelser efter artikel 20, stk. 2, der vil kunne straffes med bøde.

Endelig foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om bøde for overtrædelse af bestemmelser i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som vedtages af Kommissionen i medfør af AFI-forordningen. Det forventes, at Kommissionen efter bl.a. AFI-forordningens artikel 19, stk. 4, 2. pkt., samt artikel 20, stk. 6 og 7, vil kunne vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

For så vidt angår bødeniveauet for overtrædelse af reglerne i AFI-loven eller regler udstedt i medfør heraf, er Transportministeriet ikke umiddelbart bekendt med sager, hvor der er blevet idømt bøder.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det vejledende bødeniveau bør fastlægges ud fra et hensyn til, at pålæggelse af bøde bør have en præventiv effekt, således at det ikke kan betale sig at overtræde reglerne. Endvidere bør bødeniveauet fastlægges ud fra et hensyn til, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler agerer på et marked, som er stærkt rettet mod forbrugere. Der er samtidig tale om et marked, som har afgørende betydning for den samfundsvæsentlige grønne omstilling af transportsektoren. Bødestraf bør derfor efter Transportministeriets opfattelse afspejle alvorligheden af at overtræde regler af betydning for miljøet og klimaet.

På den baggrund er det Transportministeriets opfattelse, at overtrædelse af reglerne i AFI-forordningen eller regler vedtaget i medfør heraf bør straffes med en bøde på 5.000 kr., idet overtrædelse af regler, der vedrører sikring af rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende priser, imidlertid bør straffes med bøde på 10.000 kr. Baggrunden for differentieringen i bødeniveauet er, som det også følger af præambelbetragtning 33 i AFI-forordningen, at prisgennemsigtighed er afgørende for at sikre problemfri og nem opladning og optankning. Dette er for at sikre, at brugere af køretøjer, der anvender alternative drivmidler, bør have nøjagtige prisoplysninger, inden opladning

gen eller optankning påbegyndes. Hertil kommer, at bøder for overtrædelse af reglerne om rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende priser primært forventes udstedt til juridiske personer, der kan have økonomisk fordel ved at overtræde reglerne.

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

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 14.

#### 4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Lovforslaget vurderes ikke at have væsentlige og relevante konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål for bæredygtig udvikling. Dette beror på, at lovforslaget i hovedsagen vil indebære, at krav, som knytter sig til bl.a. ladeinfrastruktur, foreslås at udgå af AFI-loven som følge af AFI-forordningen.

Lovforslagets foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, herunder de foreslåede ændringer af lovens bestemmelser om tilsyn, understøtter ikke i sig selv FN's verdensmål. Det vurderes imidlertid, at regler, som udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser om f.eks. tilsyn, indirekte vil kunne understøtte efterlevelsen af AFI-forordningens krav til den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur. Det vurderes, at lovforslaget på denne baggrund vil kunne skabe rammer for at understøtte delmål 9.1 om at fremme udviklingen af en pålidelig, bæredygtig og robust drivmiddelinfrastruktur af høj kvalitet. Det vurderes endvidere, at lovforslaget på tilsvarende vis vil kunne understøtte delmål 13.1 om styrkelse af modstandskraft og tilpasningsevne til klimarelaterede risici.

#### 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil indebære ændringer i flere af de gældende bemyndigelsesbestemmelser i AFI-loven ligesom, at der med lovforslaget også foreslås nye bemyndigelsesbestemmelser. De foreslåede bemyndigelsesbestemmelser vil ikke i sig selv indebære økonomiske konsekvenser eller implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Ved udstedelse af bekendtgørelser i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser vil økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige blive vurderet.

Lovforslaget vurderes at overholde principperne for digitaliseringsklar lovgivning. Transportministeriet har nedenfor

uddybet grundlaget for ministeriets vurdering af, at lovforslaget vurderes at overholde de syv principper.

Med lovforslaget foreslås det, at de regler i AFI-loven, som vedrører forhold, der også er reguleret i AFI-forordningen, ophæves eller ændres med henblik på at undgå, at der opstår usikkerhed om, hvilke regler der er gældende. Transportministeriet har i forslaget redegjort for, at det er ministeriets opfattelse, at det fremover vil være forordningen, som regulerer etablering af offentlig tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler. Ministeriet har i forlængelse heraf anført, at der alene vurderes at være et mindre rum i forhold til at fastsætte supplerende regler i forhold til AFI-forordningen, hvilket er under afklaring. Ministeriet har derfor med lovforslaget via bemyndigelsesbestemmelser og overgangsregler søgt at tilvejebringe et grundlag for, at der kan blive klarhed om reglerne på området. Ovennævnte skal samlet set bidrage til, at området vil blive reguleret, således at princip 1 overholdes. Ministeriet er imidlertid opmærksom på, at der kan blive behov for en vejledningsindsats som følge af, at området for infrastruktur om alternative drivmidler vil være reguleret i forskellige retsakter, herunder retsakter, som ligger uden for Transportministeriets område.

Det er Transportministeriets opfattelse, at princip nr. 2 om digital kommunikation overholdes under henvisning til, at der med forslaget lægges op til digitalt at understøtte, at data om drivmiddelinfrastruktur tilgængeliggøres til gavn for bl.a. operatører på markedet, planmyndigheder og brugere af køretøjer, som anvender alternative drivmidler.

I forhold til princip nr. 3 om muliggørelse af automatisk sagsbehandling er det Transportministeriets opfattelse, at princippet vil kunne overholdes, idet det med lovforslaget bl.a. er hensigten at kunne tilvejebringe løsninger i forhold til drivmiddeloperatørers datadeling, som er helt eller delvist automatiseret via brug af API eller anden platform.

Princip nr. 4 vedrører sammenhæng på tværs i relation til ensartede begreber og genbrug af data. Lovforslaget vurderes at understøtte dette princip, idet det bl.a. foreslås at definere begreber i AFI-loven på samme måde som i AFI-forordningen. Endvidere er det hensigten, at data, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere vil skulle stille til rådighed efter AFI-forordningen, vil kunne blive anvendt i tilsynsøjemed.

Det er Transportministeriets opfattelse, at lovforslaget, herunder særligt de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, vil understøtte princip nr. 5 om tryk og sikker datahåndtering og princip nr. 6 om anvendelse af offentlig infrastruktur. Det er i forlængelse heraf ministeriets opfattelse, at det særligt vil være ved udmøntning af bemyndigelsesbestemmelser, at de to principper vil komme til udtryk. Som også nævnt i lovforslaget finder Transportministeriet, at der er usikkerhed om, hvorledes f.eks. bemyndigelsesbestemmelser om datalevering vil kunne udmøntes helt konkret. Konkrete forslag til løsninger vil derfor bero på, at der er skabt klarhed på området.

Endelig er det Transportministeriets opfattelse, at lovforslaget vil medvirke til princip nr. 7 om at forebygge fejl og snyd. Dette er under henvisning til, at det med lovforslaget foreslås, at der føres tilsyn med overholdelse af reglerne i AFI-forordningen ligesom, at der foreslås ændringer af AFI-lovens straffebestemmelser, som vil indebære, at overtrædelse af regler i AFI-forordningen vil kunne straffes med bøder.

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

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet, som ikke overstiger bagatelgrænsen på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

OBR bemærker, at lovforslaget giver hjemmel til udstedelse af bekendtgørelser, som muligvis kan medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, jf. lovforslagets § 1, nr. 11 og 12, om henholdsvis ændring af AFI-lovens § 12 og indsættelse af en ny § 12 a.

Videre bemærker OBR, at lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vurderes at kunne medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet, men at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at kvantificere disse. Der vil blive foretaget en vurdering af de administrative konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med præhøringen over bekendtgørelsesudkast, som foreslås udstedt i medfør af AFI-lovens bemyndigelsesbestemmelser.

Det forventes, at forslaget om ophævelse af reglerne i AFI-lovens kapitel 4 om bl.a. prisvisning isoleret set kan medføre mindre byrdelettelser for operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, da de ikke længere vil være forpligtet til bl.a. at sikre løbende visning af samlede købspriser i digitale displays på ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW under henvisning til bestemmelser i den gældende AFI-lov.

Transportministeriet har vurderet, at iværksætter- og innovationstjekket ikke er relevant for lovforslaget under henvisning til, at lovforslaget ikke påvirker virksomheders og iværksætteres muligheder for at teste, udvikle og anvende nye teknologier og innovation. OBR har ikke haft bemærkninger til denne vurdering.

## 7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslagets bestemmelser vurderes ikke at indebære administrative konsekvenser for borgerne.

## 8. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke i sig selv at indebære klimamæssige konsekvenser. Dette er under henvisning til, at formålet med lovforslaget er at tilpasse AFI-loven, således at loven ikke regulerer forhold, der er reguleret i AFI-forordningen.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser indebærer ikke i sig selv klimamæssige konsekvenser. Regler, som udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, vurderes dog i mindre omfang at kunne understøtte positive klimamæssige konsekvenser, da en øget udbredelse af alternative drivmidler forventes at ville bidrage til en udvikling, hvor flere forbrugere vil anvende alternative drivmidler.

## 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke i sig selv at have miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser vurderes heller ikke i sig selv at indebære miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

Regler, som udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser, vil dog i mindre omfang kunne medføre positive miljømæssige konsekvenser, da en øget anvendelse af alternative drivmidler typisk vil reducere udledningen af miljøskadelige partikler. Omvendt kan der være en øget udledning af kvælstofoxider, og samlet set vil de miljømæssige konsekvenser formodentlig være begrænsede.

Lovforslaget forventes ikke at have naturmæssige konsekvenser.

## 10. Forholdet til EU-retten

Som nævnt i pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er formålet med lovforslaget at bringe dansk lovgivning i overensstemmelse med EU-retten i forlængelse af vedtagelsen af AFI-forordningen, som finder anvendelse fra den 13. april 2024. Som følge af AFI-forordningens vedtagelse vil AFI-loven ikke skulle indeholde bestemmelser, som gennemfører direktiv 2014/94/EU, da direktivet ophæves med forordningen. Med lovforslaget foreslås en række bestemmelser i AFI-loven derfor ophævet eller ændret således, at AFI-loven fremover ikke vil regulere forhold, der er omfattet af forordningen, som f.eks. krav til betalingsinstrumenter og mulighed for opladning på ad hoc-basis.

## 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 8. december 2023 til den 5. januar 2024 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejdstilsynet, AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), Autobranchen Danmark, Bilbranchen, Biogas Danmark, Brintbranchen, Clever, Copenhagen Electric, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk E-Mobilitet, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri (DI), Dansk Ledningsejerforum, Dansk Parkeringsforening,

Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Datatilsynet, De Danske Bilimportører, DI Transport, DPT, Drivkraft Danmark, DTU Transport, Energiklagenævnet, Energinet, Energitilsynet, E. On, FDEL, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motor ejere – FDM, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsyningstilsynet, HMN Naturgas I/S, ITD, KL, Landdistrikternes Fællesråd, NOAH-Trafik, Norlys, OK a.m.b.a., Rambøll, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SEAS NVE, Share Now, Sperto ApS, Spirii, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Tesla, Trafikforbundet, Viggo HQ ApS, Ørsted A/S, Albertslund Kommune, Allerød Kommune, Assens Kommune, Ballerup Kommune, Billund Kommune, Bornholms Regionskommune, Brøndby Kommune, Brønderslev Kommune, Dragør Kommune, Egedal Kommune, Esbjerg Kommune, Fanø Kommune, Favrskov Kommune, Faxe Kommune, Fredensborg Kommune, Fredericia Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederikshavn Kommune, Frederikssund Kommune, Furesø Kommune, Faaborg-Midtfyn Kommune, Gentofte Kommune, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Greve Kommune, Gribskov Kommune, Guldborgsund Kommune, Haderslev Kommune, Halsnæs Kommune, Hedensted Kommune, Helsingør Kommune, Herlev Kommune, Herning Kommune, Hillerød Kommune, Hjørring Kommune,

Holbæk Kommune, Holstebro Kommune, Horsens Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hørsholm Kommune, Ikast-Brande Kommune, Ishøj Kommune, Jammerbugt Kommune, Kalundborg Kommune, Kerteminde Kommune, Kolding Kommune, Københavns Kommune, Køge Kommune, Langeland Kommune, Lejre Kommune, Lemvig Kommune, Lolland Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Læsø Kommune, Mariagerfjord Kommune, Middelfart Kommune, Morsø Kommune, Norddjurs Kommune, Nordfyns Kommune, Nyborg Kommune, Næstved Kommune, Odder Kommune, Odense Kommune, Odsherred Kommune, Randers Kommune, Ringkøbing-Skjern Kommune, Ringsted Kommune, Roskilde Kommune, Rudersdal Kommune, Rødovre Kommune, Samsø Kommune, Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Skive Kommune, Slagelse Kommune, Solrød Kommune, Sorø Kommune, Stevns Kommune, Struer Kommune, Svendborg Kommune, Syddjurs Kommune, Sønderborg Kommune, Thisted Kommune, Tønder Kommune, Tårnby Kommune, Vallensbæk Kommune, Varde Kommune, Vejen Kommune, Vejle Kommune, Vesthimmerlands Kommune, Viborg Kommune, Vordingborg Kommune, Ærø Kommune, Aabenraa Kommune, Aalborg Kommune, Aarhus Kommune, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland og Region Syddanmark.

## 12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget vurderes isoleret set at kunne medføre mindre, positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet som følge af mindre byrdelettelser.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget vurderes at kunne medføre mindre byrdelettelser for erhvervslivet.	Lovforslaget har administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Formålet med lovforslaget er at bringe dansk lovgivning i overensstemmelse med EU-retten i forlængelse af vedtagelsen af AFI-forordningen. Som følge af AFI-forordningens vedtagelse vil AFI-loven ikke skulle indeholde bestemmelser, som gennemfører direktiv 2014/94/EU, da direktivet ophæves med forordningen. Med lovforslaget foreslås en ræk-	

	ke bestemmelser i AFI-loven derfor ophævet eller ændret således, at AFI-loven fremover ikke vil regulere forhold, der er omfattet af AFI-forordningen.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikkeerhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	JA	NEJ x

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af fodnote 1 til lovens titel, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, EU-Tidende 2014, nr. L 307, side 1.

Af fodnote 2 til lovens titel fremgår det, at loven indeholder bestemmelser, der som udkast har været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation) (herefter informationsproceduredirektivet).

Af artikel 25, stk. 1, i AFI-forordningen følger det, at bl.a. direktiv 2014/94/EU ophæves med virkning fra den 13. april 2024.

Det forhold, at AFI-forordningen ophæver AFI-direktivet, betyder, at AFI-loven ikke vil skulle indeholde bestemmelser, som gennemfører direktivet. Det betyder videre, at AFI-lovens titel ikke vil skulle indeholde en note med henvisning til EU-Tidende om bestemmelser, der gennemføres ved loven. Endvidere vil AFI-lovens titel ikke skulle indeholde en note om den tidligere gennemførte notificering efter informationsproceduredirektivet.

Forordninger gælder ifølge TEUF artikel 288 umiddelbart i medlemsstaterne og må som udgangspunkt ikke gennemføres i national ret. I de tilfælde, hvor det er nødvendigt, kan dele af en forordning imidlertid gengives i loven.

Med dette lovforslag foreslås det som nævnt i bl.a. pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger at fastsætte supplerende regler til AFI-forordningen i AFI-loven.

Det foreslås at ophæve *fodnote 1* og *2* til lovens titel og i stedet indsætte en ny fodnote til lovens titel.

Med lovforslagets § 1, nr. 1, foreslås det, at det af den nye fodnote til AFI-lovens titel vil skulle fremgå, at der i AFI-loven er medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-

Tidende 2023, nr. L 234, side 1. Af fodnoten foreslås det videre at skulle fremgå, at ifølge TEUF artikel 288 gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat, og at gengivelsen af disse bestemmelser i loven således udelukkende er begrundet i praktiske hensyn og ikke berører forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

Til nr. 2

AFI-loven finder anvendelse for ladepunkter til elektriske køretøjer, tankstationer og LNG-tankstationer til køretøjer og fartøjer og faciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer, jf. lovens § 1, stk. 1. Endvidere finder AFI-loven anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer, jf. lovens § 1, stk. 2.

Den gældende AFI-lov udgør grundlaget for implementering af dele af AFI-direktivet og gennemførelse af andre retsakter, som følger deraf.

Det foreslås, at AFI-lovens § 1 affattes således, at loven efter det foreslåede stk. 1 finder anvendelse på følgende:

- 1) Ladepunkter til elektriske køretøjer.
- 2) Tankstationer til køretøjer og fartøjer.
- 3) Strømforsyning fra land til fartøjer.
- 4) Køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024.

Endvidere foreslås det, at AFI-lovens § 12, stk. 3, efter det foreslåede § 1, stk. 2, finder anvendelse for bilimportører.

Forslaget om, at AFI-loven finder anvendelse i forhold til ladepunkter til elektriske køretøjer, jf. det foreslåede § 1, stk. 1, nr. 1, er en videreførelse, idet det imidlertid med det foreslåede § 2, nr. 3 og 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, foreslås, at begreberne defineres i overensstemmelse med definitioner, som også anvendes i AFI-forordningen.

Ved et ladepunkt forstås ifølge det foreslåede § 2, nr. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, en fast eller mobil grænseflade, med eller uden tilslutning til elnettet, til overførsel af elektricitet til et elektrisk køretøj, som, selv om den kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper, kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen, og som udelukker anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer.

Ved et elektrisk køretøj forstås ifølge det foreslåede § 2, nr. 3, et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som



energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt.

Det foreslåede anvendelsesområde vil således skulle ses i sammenhæng med de foreslåede definitioner af begreber ladepunkt og elektriske køretøjer. For nærmere om de foreslåede definitioner henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

Forslaget om, at AFI-loven finder anvendelse i forhold til tankstationer til køretøjer og fartøjer, jf. det foreslåede § 1, stk. 1, nr. 2, afspejler bl.a. tilpasninger i forhold til AFI-forordningens terminologi og de deraf følgende foreslåede ændringer af AFI-lovens definitioner. Ifølge det foreslåede § 2, nr. 12, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, forstås ved tankstation et fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstandere. Ved en tankstander forstås ifølge det foreslåede § 2, nr. 11, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, en optankningsfacilitet til påfyldning af ethvert flydende eller gasformigt brændstof gennem et fast eller mobilt anlæg, som kun kan tanke ét køretøj ad gangen.

For nærmere om de foreslåede definitioner henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

Forslaget om, at AFI-loven finder anvendelse i forhold til strømforsyning fra land til fartøjer, jf. det foreslåede § 1, stk. 1, nr. 3, afspejler bl.a. tilpasninger i forhold til AFI-forordningens terminologi og de deraf følgende foreslåede ændringer af AFI-lovens definitioner. Ifølge det foreslåede § 2, nr. 11, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, forstås ved strømforsyning fra land strømforsyning fra land gennem en fast eller mobil standardgrænseflade til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje, der ligger fortojet ved kaj.

For nærmere om de foreslåede definitioner henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

Forslaget, om at AFI-loven, jf. det foreslåede § 1, stk. 1, nr. 4, finder anvendelse for køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024, skal sikre, at der kan fastsættes overgangsregler frem imod, at AFI-forordningens regler finder anvendelse.

Af § 23, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. følger det, at for motorkøretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 1. juli 2022, finder de hidtil gældende regler i § 16 i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 fortsat anvendelse.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der vil skulle fastsættes overgangsregler frem imod, at reglerne i AFI-forordningen finder anvendelse den 13. april 2024.

Det foreslåede § 1, stk. 1, nr. 4, skal bl.a. ses i sammenhæng med lovforslagets § 2, stk. 6, hvorved det foreslås, at transportministeren kan fastsætte overgangsregler, herunder om

køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024.

Endelig foreslås det med det foreslåede § 1, stk. 2, at AFI-lovens § 12, stk. 3, finder anvendelse for bilimportører. Forslaget er udtryk for en præcisering i forhold til gældende ret.

For nærmere om den foreslåede § 1 henvises til pkt. 3.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

Den gældende AFI-lov indeholder ikke bestemmelser om, at loven indeholder bestemmelser, som supplerer AFI-forordningen.

AFI-forordningen giver som anført i pkt. 2 i lovforslagets almindelige bemærkninger ifølge Transportministeriet mulighed for i mindre omfang at fastsætte nationale regler, som kan supplere forordningen. Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 3, at der i AFI-lovens § 1 a indsættes en ny bestemmelse, hvoraf det fremgår, at loven supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Den foreslåede § 1 a vil skulle ses i sammenhæng med, at det med lovforslaget også foreslås, at der i AFI-loven indsættes bestemmelser, som vil skulle understøtte AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Med lovforslaget foreslås eksisterende bemyndigelsesbestemmelser ændret ligesom, at der med lovforslaget foreslås indsat nye bestemmelser i loven, som skal supplere AFI-forordningen. Der kan eksempelvis henvises til den foreslåede ændring af AFI-lovens § 11, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, og den foreslåede nye § 12 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 12.

I forhold til foreslåede bemyndigelsesbestemmelser skal det bemærkes, at disse vil skulle udnyttes inden for rammerne af bl.a. AFI-forordningen. I medfør af den foreslåede § 11 er det eksempelvis hensigten, at der vil kunne fastsættes regler om prissammenligningsskilte, som vil skulle supplere AFI-forordningens artikel 19 om brugerinformation.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

I AFI-lovens § 2 defineres lovens tekniske begreber. Af bemærkningerne til lovens § 2, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 43, følger det, at ud af bestemmelsens 15 definitioner tager ni af definitionerne udgangspunkt i AFI-direktivet med henblik på at sikre korrekt implementering af direktivet. Herudover er seks begreber, som ikke følger af AFI-direktivet (offentlig ordre-

giver, opladningstjeneste, operatør af ladepunkt, udbyder af opladningstjenester, digital platform for handel med opladningstjenester og opladning på ad hoc-basis) defineret i § 2, da begreberne anvendes i AFI-loven.

Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 2 nyaffattes.

Med lovforslaget foreslås det, at der i AFI-loven indsættes bestemmelser, som supplerer AFI-forordningen. Det foreslås derfor, at AFI-loven anvender de samme definitioner, som anvendes i AFI-forordningen.

I AFI-forordningens artikel 2 defineres 72 begreber. Størstedelen af de begreber, som defineres i den gældende AFI-lov, indgår i AFI-forordningens definitionsbestemmelse. Definitionerne af begreberne er dog ikke ens.

For at understøtte en enkel og klar begrebsanvendelse i AFI-loven foreslås det, at AFI-lovens begreber defineres på samme måde som i AFI-forordningen. Det foreslås dog også at videreføre et begreb, som ikke defineres i AFI-forordningen.

Anvendelsen af AFI-forordningens definitioner af begreber i AFI-loven vurderes at betyde, at de foreslåede begreber i loven vil skulle forstås i overensstemmelse med AFI-forordningens fortolkning heraf.

Med lovforslaget foreslås det alene at medtage centrale definitioner af begreber, som vil følge af selve loven, idet det imidlertid bemærkes, at det foreslås ikke at definere begreber, som udelukkende indgår i definitioner af andre begreber. Visse af de begreber, som ikke defineres i AFI-loven, er imidlertid defineret i AFI-forordningen.

(Til § 2, nr. 1)

AFI-forordningen er ikke et begreb, som er defineret i AFI-loven. Som følge af at AFI-forordningen foreslås anvendt i en række bestemmelser i AFI-loven, foreslås det, at begrebet defineres i AFI-lovens § 2. AFI-forordningen er en forkortelse for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU.

I flere af de foreslåede ændringer af AFI-loven foreslås det, at begrebet AFI-forordningen anvendes, hvilket er en følge af, at AFI-direktivet erstattes af AFI-forordningen. Af hensyn til læsevenligheden af de foreslåede ændringer af AFI-loven foreslås det at anvende begrebet AFI-forordningen i stedet for forordningens fulde titel.

Det foreslås i *nr. 1*, at AFI-forordningen defineres om Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1).

(Til § 2, nr. 2)

Alternative drivmidler er i AFI-lovens § 2, nr. 1, defineret som brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, herunder biometan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)), og flydende gas (LPG).

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 1, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 43, at definitionen af alternative drivmidler svarer til definitionen heraf i AFI-direktivets artikel 2, nr. 1, idet AFI-direktivet dog anvender betegnelsen alternative brændstoffer i den danske sprogversion. Betegnelsen alternative drivmidler er dog anvendt i AFI-loven, idet denne betegnelse vurderedes at være en mere retvisende samlebetegnelse for de brændstoffer og energikilder, der i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport og bidrager til dekarbonisering i transportsektoren, da elektricitet eksempelvis ikke forbrændes som et konventionelt fossilt brændstof i en forbrændingsmotor, men i stedet omdannes til energi via elektromagnetisk kraft.

I AFI-lovens § 2, nr. 1, anvendes betegnelsen alternative drivmidler således i stedet for alternative brændstoffer, mens selve definitionen i § 2, nr. 1, fortsat svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 1.

Det foreslås, at definitionen af alternative drivmidler i *nr. 2*, affattes således, at der ved alternative drivmidler forstås brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i den energi, der anvendes til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder følgende:

- 1) Alternative drivmidler til nulemissionskøretøjer, -tog, -fartøjer eller -luftfartøjer i form af
  - i) elektricitet,
  - ii) brint og
  - iii) ammoniak.
- 2) Vedvarende brændstoffer i form af
  - i) biomassebrændsel, herunder biogas, og biobrændstoffer som defineret i henholdsvis artikel 2, nr. 27, 28 og 33, i direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og
  - ii) syntetiske og paraffinske brændstoffer, herunder ammoniak, fremstillet af vedvarende energi.
- 3) Ikkevedvarende alternative drivmidler og fossile overgangsbrændstoffer i form af
  - i) naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)),
  - ii) flydende gas (LPG) og
  - iii) syntetiske og paraffinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi.

Den foreslåede definition af alternative drivmidler svarer til

definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 4, idet der dog er foretaget mindre tilpasninger af sproglig karakter.

Den foreslåede definition indeholder ligesom den gældende definition en opregning af de brændstoffer eller energikilder, der anses for at udgøre alternative drivmidler. Typerne af alternative drivmidler er i den foreslåede definition kategoriseret i modsætning til den gældende definition. I den foreslåede definition er de alternative drivmidler inddelt i tre kategorier.

I relation til den foreslåede definition af alternative drivmidler bemærkes, at AFI-forordningens artikel 2, nr. 34, indeholder en definition af flydende metan. Begrebet defineres i forordningen som LNG, flydende biogas eller syntetisk flydende metan, herunder blandinger af disse brændstoffer.

(Til § 2, nr. 3)

Elektrisk køretøj er i AFI-lovens § 2, nr. 2, defineret som et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 2, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 44, at definitionen af elektrisk køretøj svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 2.

Endvidere følger det af bemærkningerne til § 2, nr. 3, at et typisk elektrisk køretøj vil være en almindelig elbil (BEV).

Det foreslås, at definitionen af elektrisk køretøj i *nr. 3* affattes således, at der ved elektrisk køretøj forstås et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt.

Den foreslåede definition af elektrisk køretøj svarer til definitionen af samme begreb i AFI-forordningens artikel 2, nr. 22.

Den foreslåede definition svarer med en mindre justering til den gældende definition. Med den foreslåede definition foreslås det at anvende »oplades« i stedet for »genoplades«.

Det er som nævnt ovenfor i bemærkningerne til den gældende § 2, nr. 2, anført, at et typisk elektrisk køretøj vil være en almindelig elbil (BEV). Et elektrisk køretøj kan dog også omfatte motorcykler og tunge køretøjer som f.eks. lastbiler.

Den foreslåede bestemmelse vil omfatte lette såvel som tunge køretøjer. Disse begreber er defineret i AFI-forordningen, men foreslås ikke defineret i AFI-loven, da begreberne ikke anvendes i loven.

Den foreslåede definition af elektrisk køretøj er således i al væsentlighed en videreførelse af den gældende definition af begrebet.

(Til § 2, nr. 4)

Fabrikant er ikke defineret i AFI-loven. Det foreslås, at begrebet fabrikant i *nr. 4* defineres som en fabrikant som defineret i artikel 3, nr. 40, i forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF. Den foreslåede definition svarer til AFI-forordningens definition af begrebet i artikel 2, nr. 35.

(Til § 2, nr. 5)

Ladepunkt er i AFI-lovens § 2, nr. 3, defineret som en grænseflade, der er i stand til at oplade et elektrisk køretøj ad gangen.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 3, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 44, at definitionen af ladepunkt svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 3, med de ændringer, at betegnelsen ladepunkt er anvendt i stedet for ladestander, samt at det ikke fremgår af definitionen i AFI-loven, at et ladepunkt kan udskifte batteriet til et elektrisk køretøj.

Endvidere følger det af bemærkningerne til den gældende bestemmelse, at grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan bestå af flere stikkontakter eller køretøjskoblere, så længe en af dem opfylder de tekniske specifikationer i AFI-direktivet, således at multistandardopladning muliggøres, jf. herved AFI-direktivets præambelbetragtning 33. Grænsefladen kan enten være fast eller mobil.

Desuden følger det af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, stk. 3, at et ladepunkt ligesom den gældende AFI-lovs definition af en ladestander ikke vil betegne det samlede fysiske anlæg, men derimod alene den grænseflade, der gør det muligt at overføre elektricitet til et enkelt elektrisk køretøj ad gangen. Det samlede fysiske anlæg, som vil kunne bestå af et eller flere ladepunkter, vil kunne betegnes som en ladestation.

Endvidere følger det af bemærkningerne, at begrebet ladepunkter efter denne lov omfatter både normale ladepunkter og højeffektladepunkter. Begreberne er defineret i lovens § 2, nr. 4 og 5. Videre følger det, at definitionen omfatter både offentligt tilgængelige og ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter. Afgrænsningen af, hvornår et ladepunkt betragtes som offentligt tilgængeligt, foretages efter definitionen i § 2, nr. 9. I AFI-direktivets artikel 4, stk. 4, fastlægges, at normale ladestander samt højeffektladestander til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, der er opstillet eller fornyet den 18. november 2017 eller derefter, skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i direktivets bilag II, og de specifikke sikkerhedskrav, der gælder på nationalt plan.

Det foreslås, at definitionen af ladepunkt i *nr. 5* affattes såle-

des, at der ved ladepunkt forstås en fast eller mobil grænseflade, med eller uden tilslutning til elnettet, til overførsel af elektricitet til et elektrisk køretøj, som selv om den kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper, kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen, og som udelukker anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer.

Den foreslåede definition af ladepunkt svarer til AFI-forordningens definition i artikel 2, nr. 48.

I forhold til den gældende definition af ladepunkt foreslås det at indgå som en del af definitionen, at grænsefladen kan være såvel fast som mobil.

Den foreslåede definition indebærer endvidere, at det vil komme til at fremgå af selve bestemmelsen, at et ladepunkt kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper. Et centralt element i definitionen vil dog fortsat være, at et ladepunkt kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen.

Et nyt element i definitionen vil være, at et ladepunkt ikke vil omfatte anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer. En lignende modifikation indgår i definitionen af normalt ladepunkt i AFI-lovens § 2, nr. 4, hvoraf det følger, at der ved normalt ladepunkt forstås et ladepunkt, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på højst 22 kW, bortset fra anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, som installeres i private hjem, eller hvis primære formål ikke er at genoplade elektriske køretøjer.

Den foreslåede definition af ladepunkt foreslås at skulle omfatte såvel offentligt tilgængelige som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter. Begrebet offentligt tilgængeligt ladepunkt er nærmere omtalt i bemærkningerne til forslaget til AFI-lovens nye definition af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler, jf. nedenfor.

(Til § 2, nr. 6)

Offentlig ordregiver er i AFI-lovens § 2, nr. 10, defineret som en ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver.

Offentlig ordregiver defineres i udbudsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 10 af 6. januar 2023, som statslige, regionale og kommunale myndigheder, offentligretlige organer og sammenslutninger af en eller flere af disse myndigheder eller et eller flere af disse offentligretlige organer. Offentligretlige organer er defineret i udbudslovens § 24, nr. 27.

Begrebet offentlig ordregiver er ikke defineret i AFI-forordningen.

Begrebet offentligt ordregiver anvendes i AFI-lovens § 3, hvoraf det følger, at bl.a. aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som

operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter skal indgå på markedsvilkår.

Det foreslås, at offentlig ordregiver i nr. 6 defineres som en ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver. Der er dermed tale om en videreførelse af definitionen i AFI-lovens § 2, nr. 10.

(Til § 2, nr. 7)

AFI-lovens § 2, nr. 9, indeholder en definition af offentligt tilgængeligt ladepunkt eller tankstation. Ved begrebet forstås ladepunkt eller tankstation til forsyning med et alternativt drivmiddel, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 9, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 46, følger det, at definitionen svarer til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 7, med den ændring, at det ikke fremgår af definitionen i § 2, nr. 9, at den ikkediskriminerende adgang er i hele Unionen.

Det følger endvidere af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 9, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 45 og 46, at en offentligt tilgængelig tankstation som nævnt i § 2, nr. 9, både kan omfatte en tankstation efter § 2, nr. 7, og en LNG-tankstation efter § 2, nr. 8.

Videre følger det af bemærkningerne til § 2, nr. 9, at i overensstemmelse med præambelbetragtning 26 i AFI-direktivet kan et offentligt tilgængeligt ladepunkt eller tankstation f.eks. omfatte privatejede ladepunkter eller tankstationer eller anordninger, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladepunkter eller tankstationer, der som led i delebilsordninger, og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladepunkter eller tankstationer i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige. Ladepunkter eller tankstationer, der giver private brugere mulighed for fysisk adgang ved hjælp af en godkendelse eller et abonnement, er også at betragte som offentligt tilgængelige i medfør af denne lov.

Endelig følger det også af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 9, at der ved ikkediskriminerende adgang forstås adgang til et ladepunkt eller tankstation, hvor anvendelsen ikke er begrænset til f.eks. en specifik producents køretøj. Ikkediskriminerende adgang kan dog omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.

AFI-forordningen indeholder i artikel 2, nr. 45, en definition af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler. Ved begrebet forstås infrastruktur for alternative drivmidler, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative drivmidler er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset

de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative drivmidler.

Af præambelbetragtning 11 i AFI-forordningen følger det, at offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere f.eks. omfatter privatejede, offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere, der er placeret på offentlige eller private ejendomme, såsom offentlige parkeringsanlæg eller supermarketers parkeringsanlæg. Videre følger det, at et ladepunkt eller en tankstander på privat ejendom, der er tilgængelig for offentligheden, også bør betragtes som offentligt tilgængelig i tilfælde, hvor adgangen er begrænset til en bestemt generel gruppe af brugere, f.eks. kunder. Ydermere følger det, at ladepunkter eller tankstandere til delebilordninger kun bør betragtes som offentligt tilgængelige, hvis de udtrykkeligt giver tredjepartsbrugere adgang. Endelig følger det, at ladepunkter eller tankstandere på privat ejendom, hvortil adgangen er begrænset til en afgrænset og bestemt gruppe af personer, såsom parkeringspladser ved en kontorbygning, som kun ansatte eller autoriserede personer har adgang til, ikke bør betragtes som offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere.

Definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 45, opregner ikke bestemte former for infrastruktur, men benytter formuleringen infrastruktur for alternative drivmidler. Det er Transportministeriets vurdering, at definitionen omfatter bl.a. ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler. Bestemmelsen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 45, vurderes således at skulle ses i sammenhæng med bl.a. definitionen af ladepunkt i AFI-forordningens artikel 2, nr. 48, definitionen af tankstander i artikel 2, nr. 56, og definitionen i artikel 2, nr. 4, af alternative drivmidler. Definitionen i artikel 2, nr. 45, anses derfor for begrebsmæssigt at omfatte bl.a. offentligt tilgængelige ladepunkter og offentligt tilgængelige tankstandere, hvilket understøttes af præambelbetragtning 11.

Det foreslås, at offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler i *nr. 7* defineres som infrastruktur for alternative drivmidler, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative drivmidler er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative drivmidler.

Den foreslåede definition svarer således til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 45.

Forslaget vurderes umiddelbart at medføre en udvidelse af f.eks., hvilke ladepunkter der vil blive betragtet som offentligt tilgængelige. Forslaget vil således få betydning i forhold til bl.a. AFI-lovens § 3, hvori begrebet indgår.

Af AFI-lovens § 3, stk. 1, følger det, at aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter

og om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal indgås på markedsvilkår.

Den foreslåede definition ændrer dog ikke på, at offentlige ordregivere, som det har været tilfældet efter gældende ret, vil skulle tage stilling til, om en aftale skal omfatte etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter eller ikke-offentligt tilgængelige ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere eller gæster.

(Til § 2, nr. 8)

Operatør af ladepunkt er defineret i AFI-lovens § 2, nr. 12, som en fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for forvaltningen eller driften af et ladepunkt, som leverer en opladningstjeneste til brugere, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 12, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 46, følger det, at der ved udarbejdelsen af definitionen delvis er taget udgangspunkt i artikel 2, nr. 33, i Kommissionens forslag COM (2021) 559 af 14. juli 2021 til AFI-forordningen, hvor en operatør af ladestander defineres som den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en ladestander, som leverer en ladetjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.

Operatør af ladepunkt er ikke defineret i AFI-direktivet.

Henset til, at definitionen i AFI-loven beror på den definition, som indgik i forslaget til AFI-forordningen, og begrebet har en central betydning i AFI-loven, foreslås det at anvende AFI-forordningens definition af begrebet i AFI-loven.

Det foreslås derfor, at operatør af et ladepunkt i *nr. 9* defineres som den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af et ladepunkt, og som leverer en opladningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.

(Til § 2, nr. 9)

Operatør af tankstander er ikke defineret i AFI-loven. Det foreslås, at begrebet defineres i *nr. 9* som den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en tankstander, og som leverer en optankningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 40.

(Til § 2, nr. 10)

Strøm fra land til fartøjer er defineret i AFI-loven § 2, nr. 6. Af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 45, følger

det, at lovens definition svarer til AFI-direktivets definition i artikel 2, nr. 6.

Det foreslås i *nr. 10*, at begrebet strømforsyning fra land defineres som strømforsyning fra land gennem en fast eller mobil standardgrænseflade til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje, der ligger fortojet ved kajen.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 64.

(Til § 2, nr. 11)

Tankstander er ikke defineret i AFI-loven.

Det foreslås, at begrebet tankstander defineres som en optankningsfacilitet til påfyldning af ethvert flydende eller gasformigt brændstof gennem et fast eller mobilt anlæg, som kun kan tanke ét køretøj, ét tog, ét fartøj eller ét luftfartøj ad gangen.

Den foreslåede definition i *nr. 11* svarer til definitionen af begrebet i AFI-forordningens artikel 2, nr. 56.

(Til § 2, nr. 12)

En tankstation er i AFI-lovens § 2, nr. 7, defineret som en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. Definitionen omfatter således ikke optankningsfaciliteter til LNG (flydende naturgas). Begrebet LNG-tankstation er selvstændigt defineret i AFI-lovens § 2, nr. 8.

Definitionen på en tankstation svarer ifølge bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 45, til definitionen i AFI-direktivets artikel 2, nr. 8.

Det foreslås, at definitionen af tankstation i *nr. 12* affattes således, at der ved begrebet forstås et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstandere.

(Til § 2, nr. 13)

Udbyder af mobilitetstjenester er ikke defineret i AFI-loven. Det foreslås, at begrebet defineres i loven som en juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladnings- eller optankningstjenester.

Den foreslåede definition svarer til definitionen i AFI-forordningens artikel 2, nr. 36.

Flere af de begreber, som indgår i definitionen af udbyder af mobilitetstjenester, er defineret i AFI-forordningen. Det drejer sig om begrebet slutbruger samt begreberne opladnings- og optankningstjeneste. Begrebet slutbruger er defineret i artikel 2, nr. 24, mens begreberne opladnings- og optankningstjeneste er defineret i henholdsvis artikel 2, nr. 53 og 57.

Til nr. 5

Overskriften til AFI-lovens kapitel 2 er sikring af markeds-

vilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikke-diskriminerende priser for brugeren.

Det foreslås, at »offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren« i *overskriften* til kapitel 2 ændres til »ladepunkter«. Overskriften til lovens kapitel 2 vil herefter blive sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af ladepunkter.

Under folketingsbehandlingen af forslaget til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 1, blev det foreslået, at kravet i AFI-lovens § 3, stk. 1, om sikring af markedsvilkår ved etablering af ladepunkter også skulle gælde for aftaler om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer, der tilhører den offentlige ordregivers medarbejdere eller gæster. Med ændringsforslaget blev det sikret, at i det omfang offentlige ordregivere ønsker, at der skal etableres ladepunkter, som ordregiverens medarbejdere og gæster kan benytte til opladning af deres private køretøjer, skal dette ske ved en aftale, som indgås på markedsvilkår, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 2 og 3.

Det blev imidlertid ikke samtidig foreslået at tilpasse overskriften i AFI-lovens kapitel 2 således, at det fremgår, at kapitlet også omfatter ladepunkter, der ikke er offentligt tilgængelige. I den nugældende overskrift er det derfor ikke afspejlet, at AFI-lovens § 3 ikke blot omhandler offentligt tilgængelige ladepunkter, men også ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter, for så vidt angår ladepunkter, som er til brug for opladning af private køretøjer tilhørende den offentlige ordregivers medarbejdere og gæster, jf. lovens § 3, stk. 1.

Det foreslås derfor at anvende begrebet ladepunkter i overskriften til lovens kapitel 2, der omfatter såvel offentligt tilgængelige ladepunkter som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Den foreslåede ændring af overskriften til AFI-lovens kapitel 2 skal også ses i lyset af de foreslåede ændringer af AFI-lovens § 3, stk. 3 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 7.

Den foreslåede ophævelse af AFI-lovens § 3, stk. 3, og den foreslåede ændring af AFI-lovens § 3, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6 og 7, vil betyde, at lovens § 3 ikke vil indeholde bestemmelser, der omhandler sikring af rimelige og ikkediskriminerede priser. Det foreslås derfor, at overskriften også kommer til at afspejle dette ved, at denne del af overskriften udgår.

For nærmere om de foreslåede ændringer af AFI-lovens § 3, stk. 3 og 4, henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 6 og 7.

Til nr. 6

Det fremgår af AFI-lovens § 3, stk. 3, at ved indgåelse af aftale efter lovens § 3, stk. 1, skal offentlige ordregivere sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Af § 3, stk. 1, følger det, at aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal indgås på markedsvilkår.

Der henvises til pkt. 3.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger for en nærmere beskrivelse af gældende ret i forhold til AFI-lovens § 3, stk. 3.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 3, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. I præambelbetragtning 33 er det anført om priserne, som opkræves af operatørerne, at de bør være rimelige og ikke overstige omkostningerne plus en rimelig fortjeneste.

AFI-forordningen regulerer således ligesom AFI-loven, at de priser, som operatører af ladepunkter opkræver for brug af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige og ikkediskriminerende. Af AFI-loven følger det dog også, at de priser, som operatører opkræver for brug af ladepunkter til opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster, skal være rimelige og ikkediskriminerende.

Det foreslås, at AFI-lovens § 3, stk. 3, ophæves. Lovens § 3, stk. 4, vil herefter blive § 3, stk. 3.

Formålet med forslaget er i forhold til de offentligt tilgængelige ladepunkter at sikre, at AFI-loven ikke regulerer forhold, der er reguleret i AFI-forordningen og dermed at bringe dansk ret i overensstemmelse med AFI-forordningen fra det tidspunkt, hvor AFI-forordningen finder anvendelse.

Efter AFI-forordningen er det operatøren af de offentligt tilgængelige ladepunkter, der er forpligtet til at sikre, at de priser, som opkræves af brugere er rimelige og ikkediskriminerende. Det er Transportministeriets forståelse af AFI-forordningen, at AFI-forordningens artikel 5, stk. 3, også vil gælde i de tilfælde, hvor en offentlig ordregiver indgår aftale med en operatør af ladepunkter om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter.

Forslaget om ophævelse af AFI-lovens § 3, stk. 3, vil dog også betyde, at kravet om, at de priser, som operatører af ladepunkter opkræver for brug af ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter til opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster, skal være rimelige og ikkediskriminerende, ikke vil være reguleret i AFI-loven. Som nævnt i pkt. 3.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er der tale om et nationalt indført krav. Som videre anført i det nævnte punkt i lovforslagets almindelige bemærkninger vurderes det ikke, at der er behov for

at opretholde kravet i loven, da den offentlige ordregiver vil kunne sikre rimelige og ikkediskriminerende priser ved indgåelsen af aftale med operatøren af ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

I tilknytning til forslaget om ophævelse af AFI-lovens § 3, stk. 3, foreslås det også, at der med lovforslagets § 2, stk. 7, indsættes en bestemmelse, hvorefter regler udstedt i medfør af § 3, stk. 4, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 3, stk. 3, i lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 6. For nærmere om den foreslåede overgangsregel henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 7.

Til nr. 7

AFI-loven indeholder i § 3, stk. 4, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om indgåelse af aftaler efter lovens § 3, stk. 1, herunder om annoncering, udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.

Bemyndigelsesbestemmelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1073 af 28. juni 2022 om ordregiveres indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter. I bekendtgørelsens § 3 er der fastsat regler om aftalevilkår. Af bestemmelsen følger det, at offentlige ordregivere, som indgår aftale om retten til at virke som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter efter AFI-loven, skal sikre, at aftaler med operatørerne indeholder aftalevilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, medmindre bl.a. særlige forhold taler herfor.

Der er i medfør af AFI-lovens § 3, stk. 4, ikke fastsat regler om standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser i forhold til aftaler om etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende offentlige ordregiveres medarbejdere og gæster.

Med lovforslagets § 1, nr. 6, foreslås det af ophæve AFI-lovens § 3, stk. 3, om, at den offentlige ordregiver ved indgåelse af aftaler efter lovens § 3, stk. 1, skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Som følge heraf foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 7, i AFI-lovens § 3, stk. 4, at ændre »udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3«: »til udbud og standardvilkår for aftaler«. Forslaget vil betyde, at bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 3, stk. 4, ændres således, at transportministeren ikke kan fastsætte regler om standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.

Det er Transportministeriets opfattelse, at aftaler mellem offentlige ordregivere og operatører af ladepunkter om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter vil skulle ske inden for rammerne af AFI-forordningen.

Den foreslåede ændring af bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 3, stk. 4, er ikke til hinder for, at en aftale mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster kan indeholde bestemmelser, som vil sikre rimelige og ikkediskriminerende priser. Det nævnte omfatter således ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Forslaget vil betyde, at der vil være behov for at udstede en ny bekendtgørelse i medfør af AFI-loven § 3, stk. 4, som med lovforslaget bliver § 3, stk. 3.

Til nr. 8

Overskriften til AFI-lovens kapitel 3 er kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør.

Det foreslås, at »offentligt tilgængelige ladepunkter« udgår af *overskriften* til kapitel 3. Overskriften til lovens kapitel 3 vil herefter blive kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af ladepunkter og om ret til at virke som operatør.

Under folketingsbehandlingen af forslaget til AFI-loven, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 1 og 2, blev det foreslået at nyaffatte forslaget til § 4 og ændre forslaget til § 5, således, at bestemmelserne også vil omhandle etablering af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer, der tilhører den offentlige ordregivers medarbejdere eller gæster.

Det blev imidlertid ikke samtidig foreslået at tilpasse overskriften i AFI-lovens kapitel 3 således, at det fremgår, at kapitlet også omfatter ladepunkter, der ikke er offentligt tilgængelige. I den nugældende overskrift er det derfor ikke afspejlet, at bestemmelserne i lovens kapitel 3 ikke blot omhandler offentligt tilgængelige ladepunkter, men også ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter, for så vidt angår ladepunkter, som er til brug for opladning af private køretøjer tilhørende den offentlige ordregivers medarbejdere og gæster.

Det foreslås derfor at anvende begrebet ladepunkter i overskriften til AFI-lovens kapitel 3, der vil kunne omfatte såvel offentligt tilgængelige ladepunkter som ikkeoffentligt tilgængelige ladepunkter.

Til nr. 9

Overskriften til AFI-lovens kapitel 4 er betalingsløsninger og krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer. Kapitel 4 indeholder §§ 7-10.

(Til § 7, stk. 1-3 og §§ 8-9)

AFI-lovens §§ 7-9, indeholder regler om krav til betalingsløsninger.

Hovedreglen i forhold til krav til betalingsinstrument findes i AFI-lovens § 7, stk. 1, hvoraf det fremgår, at operatører af ladepunkter for opladning ved offentligt tilgængelige ladepunkter, som er beliggende på et offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst via betalingskortlæsere med eller uden kontaktløs funktion.

Af AFI-lovens § 7, stk. 2, følger det, at § 7, stk. 1, ikke finder anvendelse for ladepunkter med en effekt på under 50 kW, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Vælger operatører af ladepunkter at gøre brug af undtagelsen efter AFI-lovens § 7, stk. 2, skal de efter § 7, stk. 3, indgå aftale om udbud af opladningstjenester (dvs. roaming) med enten en udbyder af opladningstjenester efter lovens § 8 eller en udbyder af en digital platform for handel med opladningstjeneste efter lovens § 9.

Som anført i pkt. 3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger udspringer regler i AFI-lovens § 7, stk. 1-3, af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet«.

AFI-loven indeholder i §§ 8 og 9 krav til de aftaler om udbud af opladningstjenester, som operatørerne skal indgå, hvis der gøres brug af undtagelsesbestemmelsen i § 7, stk. 2. Operatører af ladepunkters adgang til at levere roaming følger af AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt.

Det fremgår af § 8, stk. 1, at en operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt, som gør brug af undtagelsesbestemmelsen i § 7, stk. 2, og som vælger at indgå aftale efter § 7, stk. 1, nr. 3, skal indgå aftale på sædvanlige aftalevilkår om udbud af opladningstjenester med udbydere af opladningstjenester, som er anført på den liste, som er nævnt i § 8, stk. 2, såfremt udbydere anmoder herom.

AFI-lovens § 8, stk. 2, indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om, at ministeren kan fastsætte en liste over udbydere af opladningstjenester, om offentliggørelse af listen og om kriterier for at blive opført på listen, herunder om efterlevelse af vandelskrav.

Transportministeren har efter bemyndigelsesbestemmelsen udstedt bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler. Bekendtgørelsens kapitel 4 indeholder nærmere regler om udbydere af opladningstjenester. Udbydere af opladningstjenester, der er opført på Færdselsstyrelsens liste over sådanne udbydere, vil efter anmodning have ret til at udbyde roaming fra de ladepunkter, der er omfattet af § 8, stk. 1.

Endelig indeholder AFI-lovens § 8, stk. 3, en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om brug af standarder til brug for udveksling af



oplysninger, som skal anvendes mellem operatører af lade-punkter og udbydere af opladningstjenester.

Efter bemyndigelsesbestemmelsen er der i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 fastsat regler om, at en operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt omfattet af AFI-lovens § 8 som minimum skal kunne anvende kommunikationsproto-kollen OCPI til brug for udveksling af oplysninger mellem operatører af ladepunkter og udbydere af opladningstjenester.

Det fremgår af AFI-lovens § 9, stk. 1, at en operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt, som gør brug af undtagelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 7, stk. 2, og som vælger at indgå aftale efter § 7, stk. 3, nr. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med mindst én udbyder af en digital platform for handel med opladningstjenester, som er anført på den liste, som er nævnt i § 9, stk. 2.

Endvidere indeholder § 9, stk. 2, en bemyndigelsesbestem-melse, hvorefter transportministeren fastsætter regler om, at ministeren kan fastsætte en liste over digitale platforme for handel med opladningstjenester, om offentliggørelse af listen og om kriterier for at blive opført på listen, herunder om platformens rækkevidde.

I medfør af bemyndigelsesbestemmelsen er der i kapitel 5 i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 fastsat regler om udbydere af digitale platforme for handel med opladnings-tjenester.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 2. pkt., at på offentligt tilgængelige ladepunkter, der etableres fra den 13. april 2024, skal opladning på ad hoc-basis være mulig ved hjælp af et betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen. Efter bestemmelsen skal opera-tører af ladepunkter ved disse standere acceptere elektroni-ske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst betalingskortlæsere, enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til læse betalingskort eller for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW: enheder, der anvender en internetforbindelse og giver mulighed for sikre betalingstransaktioner, såsom dem, der genererer en specifik Quick Response-kode.

Da AFI-forordningen således indeholder bestemmelser om betalingsløsninger for såvel offentligt tilgængelige lade-punkter med en effekt på eller over 50 kW som offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt under 50 kW, fores-lås det, at § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i AFI-loven ophæves.

Forslaget om at ophæve AFI-lovens § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 betyder, at det kun vil være AFI-forordningens be-stemmelser i artikel 5 om betalingsløsninger, som vil gælde sammen med de tekniske specifikationer herom, som følger af forordningens bilag II.

(Til § 7, stk. 4)

Af AFI-lovens § 7, stk. 4, følger det, at operatører af lade-punkter kan indgå længerevarende aftaleforhold med kunder om levering af opladningstjenester, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 7, stk. 4, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 57, at bestemmelsen har til formål at implementere AFI-direktivets artikel 4, stk. 8, 2. pkt.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 2, at opera-tører af ladepunkter sikrer, når de tilbyder automatisk autenti-fikation ved et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der drives af dem, at slutbrugerne altid har ret til ikke at gøre brug af den automatiske autentifikation og i stedet enten kan oplade deres køretøj på ad hoc-basis, jf. stk. 1, eller anvende en anden kontraktbaseret opladningsløsning, der tilbydes ved dette ladepunkt. Videre følger det af bestemmelsen, at opera-tører af ladepunkter viser denne mulighed for slutbrugerne på en tydelig måde og tilbyder dem den på en hensigtsmæs-sig måde ved hvert offentligt tilgængeligt ladepunkt, der drives af dem, hvor de stiller automatisk autentifikation til rådighed.

Begrebet kontraktbaseret betaling er defineret i AFI-forord-ningens artikel 2, nr. 15, hvorved forstås betaling for en opladnings- eller optankningstjeneste fra slutbrugeren til en udbyder af mobilitetstjenester på grundlag af en kontrakt indgået mellem den pågældende slutbruger og den pågæl-dende udbyder af mobilitetstjenester.

Af bestemmelsen i AFI-forordningens artikel 5, stk. 2, føl-ger det således, at operatører af ladepunkter har mulighed for at tilbyde kontraktbaserede opladningsløsninger. Formå-let med forslaget er således at bringe AFI-loven i overens-stemmelse med AFI-forordningen.

Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 7, stk. 4, ophæves.

(Til § 7, stk. 5)

Det fremgår af AFI-lovens § 7, stk. 5, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal give brugere af elektriske kø-rekøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsle-verandør eller operatør.

AFI-lovens § 7, stk. 5, implementerer AFI-direktivets artikel 4, stk. 9. Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg B, betænkning over L 112, side 3.

Det er i de ovennævnte bemærkninger til AFI-lovens § 7, stk. 5, ikke nærmere uddybet, hvorledes bestemmelsen skal forstås.

Opladning på ad hoc-basis er defineret i AFI-lovens § 2, nr. 15, hvoraf det følger, at der ved begrebet forstås en op-ladningstjeneste, der købes af en bruger, uden at denne be-høver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå et

længerevarende aftaleforhold med operatøren af ladepunktet eller en udbyder af en opladningstjeneste ud over blot at købe opladningstjenesten. Ved opladningstjeneste forstås, jf. lovens § 2, nr. 11, en tjeneste i form af opladning af elektriske køretøjer ved et ladepunkt.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 2, nr. 15, jf. Folketingstidende 2021-21, tillæg A, L 112 som fremsat, side 47, følger det, at der ved udarbejdelsen af definitionen i § 2, nr. 15, delvist er taget udgangspunkt i artikel 2, nr. 40, i Kommissionens forslag COM (2021) 559 af 14. juli 2021 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU, hvor opladning på ad hoc-basis defineres som en opladningstjeneste, der købes af en slutbruger, uden at denne slutbruger behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå en længerevarende forretningsforbindelse med operatøren af denne ladestander ud over blot at købe tjenesten. Dette udkast til definition i Kommissionens forslag til AFI-forordning svarer med mindre ændringer til definitionen af opladning på ad hoc-basis i artikel 2, nr. 47, i den vedtagne AFI-forordning, jf. nedenfor.

I forhold til begrebet elektricitetsleverandør, som er anvendt i AFI-lovens § 7, stk. 5, bemærkes, at dette begreb i øvrigt ikke er anvendt i AFI-loven. AFI-loven angår i øvrigt forholdet mellem en bruger og en operatør af et ladepunkt eller en udbyder af en opladningstjeneste.

Det følger af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., at operatører af ladepunkter, der drives af dem, giver slutbrugere mulighed for på ad hoc-basis at oplade deres elektriske køretøjer. Opladning på ad hoc-basis er i AFI-forordningens artikel 2, nr. 47, defineret som en opladningstjeneste, der købes af en slutbruger, uden at denne slutbruger behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå i forretningsforhold med operatøren af dette ladepunkt, som går ud over blot at købe opladningstjenesten.

AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., må således anses for at skulle erstatte AFI-direktivets artikel 4, stk. 9, idet det bemærkes, at forpligtelsen efter forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., er rettet mod operatører af ladepunkter.

Da AFI-forordningen således regulerer adgangen til opladning på ad hoc-basis, og at det er operatøren af offentligt tilgængelige ladepunkter, som forpligtelsen påhviler og således ikke ligeledes elektricitetsleverandører, foreslås det, at § 7, stk. 5, i AFI-loven ophæves.

Forslaget om ophævelse af AFI-lovens § 7, stk. 5, er således begrundet i, at AFI-forordningen indeholder et krav, om at operatører af ladepunkter på offentligt tilgængeligt ladepunkter, der drives af dem, skal give mulighed for opladning på ad hoc-basis. Formålet med forslaget er således at bringe AFI-loven i overensstemmelse med AFI-forordningen.

Med lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås det dermed, at AFI-lovens *kapitel 4* ophæves.

(Til § 10)

AFI-loven indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris, herunder at reglerne for en periode ikke finder anvendelse for allerede etablerede offentligt tilgængelige ladepunkter.

Det følger af bemærkningerne til AFI-lovens § 10, jf. Folketingstidende, tillæg A, L 112 som fremsat, side 59 og 60, at med henblik på at fremme et åbent og transparent lademarked i Danmark og med henblik på at understøtte den eksisterende implementering af AFI-direktivets artikel 4, stk. 10, om let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende priser for opladning, påtænkes det, at der som noget nyt vil blive fastsat regler om, at der på offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW via et digitalt display skal skiltes med ad hoc-listeprisen for opladning pr. kWh, mens ad hoc-listeprisen for opladning pr. kWh på offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW skal vises via enten et digitalt display, på en hjemmeside eller app. Videre følger det, at der også vil kunne fastsættes regler om den ad hoc-pris, der skal skiltes med, skiltning af den samlede købspris, krav om skiltning i digitalt display samt overgangsregler i forhold til de regler, som fastsættes.

Af »Aftale om regulering af ladestandermarkedet« ses det, at bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 10 i væsentlig grad også beror på indholdet af aftalen.

Som nævnt i pkt. 3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger er AFI-lovens § 10 udmøntet i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

AFI-forordningen indeholder i artikel 5, stk. 4, som nærmere omtalt i pkt. 3.4.2 i de almindelige bemærkningerne til lovforslaget regler om visning og tilgængeliggørelse af pris for opladning. AFI-forordningens regler indeholder imidlertid ikke de samme krav til skiltning som følger af bekendtgørelsen. Bekendtgørelsen indeholder eksempelvis krav om prisvisning via et digitalt display.

Da forordningen imidlertid indeholder regler om prisinformation, foreslås det, at AFI-lovens § 10 ophæves.

Til nr. 10

Det fremgår af AFI-lovens § 11, 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 af elektriske køretøjer og priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

Som nævnt i pkt. 3.5.1 i lovforslagets almindelige bemærk-

ninger har hensigten med AFI-lovens § 11 været, at bestemmelsen hovedsageligt skulle anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Bemyndigelsesbestemmelsen har, som det ligeledes fremgår af nævnte punkt, primært været anvendt i forhold til udstedelse af bekendtgørelser med henblik på implementering af AFI-direktivet.

Med ophævelsen af AFI-direktivet som følge af AFI-forordningen vil der i langt mindre grad være behov for at fastsætte regler. Det vurderes således, at der alene i begrænset omfang vil blive behov for at fastsætte regler, som vil skulle sikre eller understøtte Danmarks forpligtelser efter AFI-forordningen.

Det foreslås at nyaffatte § 11, således at det kommer til at følge af bestemmelsen, at der vil kunne fastsættes regler, som vil skulle understøtte AFI-forordningen, herunder de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Med lovforslagets § 1, nr. 10, foreslås det at nyaffatte § 11, således at det kommer til at følge af bestemmelsen, at transportministeren kan fastsætte regler eller træffe bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale regler eller EU-regler om forhold omfattet af denne lov, herunder AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Med den foreslåede ændring af § 11 er det hensigten, at der vil kunne fastsættes regler af bl.a. administrativ karakter, som vil skulle understøtte AFI-forordningen.

Med den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil der bl.a. kunne fastsættes regler, som f.eks. skal understøtte AFI-forordningens artikel 19 om brugerinformation. Transportministeriet vil bl.a. i lyset af kommende vedtagne gennemførelsesretsakter vurdere behovet for at fastsætte regler i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse. Som anført i pkt. 3.5.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det Transportministeriets opfattelse, at udnyttelse af den foreslåede § 11 vil være begrænset af AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Til nr. 11

Det fremgår af AFI-lovens § 12, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at ejere af tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, ejere af offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, herunder data om priser, geografisk placering, effekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning med ad hoc-pris for opladning og den samlede købspris, tilgængelighed og driftsstatus. Endvidere følger det af lovens § 12, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at oplysninger efter 1. pkt. skal offentlig-

liggøres og videregives i et bestemt format og en bestemt kvalitet og med en bestemt hyppighed.

Som nævnt i pkt. 3.6.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger indeholder AFI-forordningen i artikel 20 bestemmelser om, hvilke data operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere eller ejere af disse standere skal tilgængeliggøre. Endvidere indeholder forordningen krav om, at dataudvekslingen mellem operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere og databrugere skal ske via en applikationsprogrammeringsgrænseflade (API) samt indsendelse af oplysninger om denne API til de nationale adgangspunkter. Ydermere indeholder forordningen bestemmelser, der vedrører det dataformat, den hyppighed og den kvalitet, som data omfattet af forordningens artikel 20, stk. 2, skal have.

AFI-forordningens artikel 20 og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter samt delegeret forordning (EU) 2022/670 vurderes derfor grundlæggende at ville udgøre reguleringsgrundlaget for dataudveksling. Det er imidlertid Transportministeriets opfattelse som også anført i pkt. 3.6.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at der vil kunne være et mindre rum for nationalt at vedtage eller fastsætte regler, som vil skulle understøtte tilgængeliggørelsen af data.

Det foreslås, at AFI-lovens § 12, stk. 1 og 2, nyaffattes.

Efter forslaget til det nye stk. 1, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed for operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere i forhold til de datatyper, som operatørerne af ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed efter AFI-forordningen.

Videre foreslås det med det foreslåede stk. 1, 2. pkt., at ministeren desuden kan fastsætte regler om at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed for ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler i forhold til de datatyper, som ejerne af ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed efter AFI-forordningen.

Endelig foreslås det med det foreslåede stk. 1, 3. pkt., at ministeren i forhold til de datatyper, der skal stilles til rådighed af nævnte operatører og ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, kan fastsætte regler om anvendelse af et bestemt format.

AFI-ordningens artikel 20, stk. 2, indeholder en opregning af de statiske og dynamiske datatyper, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed om drivmiddelinfrastrukturen senest den 14. april 2025.

Med det foreslåede § 12, stk. 1, er det således hensigten at fastsætte regler, som vil kunne understøtte den tilgængeliggørelse af data, som vil skulle finde sted efter AFI-forord-

ningens artikel 20, stk. 2. Det er hensigten, at Transportministeriet inden for rammerne af bl.a. AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vil afdække mulighederne for at stille en API eller anden platform til rådighed med henblik på tilgængeliggørelse af datatyper omfattet af AFI-forordningen.

Efter forslaget til det nye stk. 2, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, at myndigheder under Transportministeriet kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, som led i at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed, jf. stk. 1.

Endvidere foreslås det, at ministeren desuden efter forhandling med den relevante minister kan fastsætte regler om, at myndigheder under andre ministerier kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, som led i at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed, jf. stk. 1.

Endvidere foreslås det med det nye stk. 2, 3. pkt., at transportministeren kan fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur. Endelig foreslås det med det nye stk. 2, 4. pkt., at transportministeren efter forhandling med den relevante minister kan fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur.

De foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i det foreslåede § 12, stk. 2, 1. og 2. pkt., vil skulle anvendes til at fastsætte regler, som kan understøtte AFI-forordningens artikel 20. Endvidere vil forslaget f.eks. kunne give mulighed for, at en myndighed under Transportministeriet eller et andet ministerium efter forhandling med den relevante minister vil have mulighed for at stille en API eller anden platform til rådighed for operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere.

Endelig skal forslaget sikre, at også andre datatyper, end de, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, vil kunne udstilles med henblik på at understøtte den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur.

Til nr. 12

AFI-loven indeholder ikke regler om udpegning af en identifikationsregistreringsorganisation.

Det følger af AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt., at medlemsstaterne er forpligtet til at oprette en identifikationsregistreringsorganisation.

Det foreslås, at der i AFI-loven indsættes en § 12 a, hvorefter transportministeren udpeger en identifikationsregistreringsorganisation som nævnt i AFI-forordningens artikel 20,

stk. 1, 1. pkt., og transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om udstedelse og forvaltning af identifikationskoder.

Det påtænkes, at Færdselsstyrelsens udpeges som identifikationsregistreringsorganisation.

Formålet med bemyndigelsesbestemmelsen er, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om identifikationskoder for ladeoperatørerne og udbydere af mobilitetstjenester.

AFI-forordningen medfører, at regler om identifikationskoder kommer til at erstatte de gældende krav til registrering af udbydere af mobilitetstjenester og udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester på lister, som forvaltes af Færdselsstyrelsen. Efter reglerne om betalingsløsninger i AFI-lovens §§ 7-9 følger der regler om optagelse på lister for udbydere af mobilitetstjenester og lister for udbydere af digitale platforme for handel med opladningstjenester. Det skal i den sammenhæng imidlertid bemærkes, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse, jf. lovforslaget § 1, nr. 12, ikke vil vedrøre betalingsreglerne. For betalingsløsninger vil det fremover være reglerne i AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, som finder anvendelse.

Det er endvidere forventningen, at kompetencen til at fastsætte regler i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil blive delegeret til Færdselsstyrelsen.

Det er hensigten, at bemyndigelsesbestemmelsen vil kunne anvendes til at fastsætte regler om krav i forhold til identifikationskoder inden for rammerne af AFI-forordningen.

Til nr. 13

Det fremgår af § 16 i AFI-loven, at transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af AFI-loven og de i medfør heraf fastsatte regler. AFI-lovens § 16 betyder, at transportministeren også kan fastsætte regler om tilsyn med de regler i loven og de i medfør heraf udstedte regler, som implementerer regler i AFI-direktivet.

Endvidere fremgår det af § 17 i AFI-loven, at transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af denne lov og de i medfør heraf fastsatte regler.

Det er Transportministeriets opfattelse, at det påhviler Danmark som EU-medlemsstat at føre tilsyn med overholdelse af forordningens bestemmelser og dertilhørende retsakter.

AFI-loven indeholder ikke regler om tilsyn med regler i AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Det foreslås derfor i AFI-lovens §§ 16 og 17 at ændre »og de i medfør heraf fastsatte regler« til », de regler, som er fastsat i medfør heraf, AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.

Med lovforslagets § 1, nr. 13, vil transportministeren også

kunne fastsætte regler om tilsyn med og påbud om overholdelse AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Forslaget om udvidelse af de gældende bemyndigelsesbestemmelser i AFI-lovens §§ 16 og 17 skal ses i forlængelse af de krav, som følger af bl.a. AFI-forordningens artikel 5, stk. 1-5, og artikel 20, stk. 2 og 3.

Forslaget vil endvidere indebære, at transportministeren også vil kunne fastsætte regler om tilsyn med markedet for opladningsinfrastruktur, og navnlig af, at operatører af lade-punkter og udbydere af mobilitetstjenester overholder AFI-forordningens artikel 5, stk. 3 og 5.

Det er forventningen, at det vil blive Færdselsstyrelsen, der vil skulle varetage tilsynsopgaven. Det følger af AFI-lovens § 15, at transportministeren kan bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve beføjelser i medfør AFI-loven eller forskrifter i medfør heraf. Færdselsstyrelsen varetager i henhold til bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur tilsynsopgaver.

Forslaget vil ikke omfatte tilsyn efter AFI-forordningens artikel 5, stk. 6, 2. pkt., som følger af reglerne i markedsføringsloven. Om reglerne i markedsføringsloven henvises pkt. 3.7.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.7.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Det fremgår af § 18, stk. 1, i AFI-loven, at med bøde straffes den, der overtræder § 7, stk. 1.

AFI-lovens § 7, stk. 1, foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 9. I stedet foreslås indsat tre nye stykker i § 18 om bøde for overtrædelse af bestemmelser i AFI-forordningen. AFI-lovens § 18, stk. 2 og 3, bliver herefter § 18, stk. 4 og 5.

Med lovforslagets § 1, nr. 14, foreslås det, at det kommer til at fremgå af AFI-lovens § 18, stk. 1, hvilke bestemmelser i AFI-forordningen, der vil skulle kunne straffes ved bøde.

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 1, straffes med bøde den, der som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1.-4. pkt., stk. 2, stk. 3, 1. og 2. pkt., stk. 4, 1. og 3.-5. pkt., stk. 7, 8, eller 10. Med lovforslagets § 2, stk. 2, foreslås det, at § 1, nr. 14, først har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., der begås fra den 1. januar 2027. Endvidere foreslås det med lovforslagets § 2, stk. 3, at § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af forordningens artikel 5, stk. 7, der begås fra den 14. oktober 2024. Endelig foreslås det med lovforslagets § 2, stk. 4, at § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af

AFI-forordningens artikel 5, stk. 10, der begås fra den 14. oktober 2024.

Med forslaget til nr. 1, i AFI-lovens § 18, stk. 1, foreslås det bl.a., at manglende overholdelse af krav om opladning på ad hoc-basis, betalingsløsninger, rimelige og ikkediskriminerende priser samt visning og tilgængeliggørelse af priser skal kunne straffes med bøde.

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 2, straffes med bøde den, der som udbyder af mobilitetstjenester til offentligt tilgængelige ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 5. Artikel 5, stk. 5, indeholder krav om rimelige og ikkediskriminerende priser.

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 3, straffes med bøde den, der som ejer af offentligt tilgængelige ladepunkter ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 11.

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 4, straffes med bøde den, der som operatør af offentligt tilgængelige brinttankstationer, eller som ejer af sådanne tankstationer, hvis operatøren ikke er ejer, ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 6, stk. 3,

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 5, straffes med bøde den, der som operatør af offentligt tilgængelige brinttankstandere ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 1.-5. pkt., eller stk. 2. Artikel 7, stk. 1, indeholder krav om optankning på ad hoc-basis, betalingsløsninger, rimelige og ikkediskriminerende priser samt visning af priser. Med lovforslagets § 2, stk. 5, foreslås det, at § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 1.-3. pkt., der begås fra den 14. oktober 2024. Dette gælder dog kun brinttankstationer, der er etableret før den 13. april 2024.

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 6, straffes med bøde den, der som operatør af brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 3. Efter artikel 7, stk. 3, skal operatører af offentligt tilgængelige brinttankstationer tydeligt vise oplysninger om ad hoc prisen pr. kg på de offentligt tilgængelige brinttankstationer, der drives af dem.

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 7, straffes med bøde den, der som ejer af offentligt tilgængelige brinttankstandere, ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 6. pkt. Artikel 7, stk. 1, 6. pkt., stiller krav om, at ejere af offentligt tilgængelige brinttankstandere skal sikre, at operatørerne kan opfylde deres forpligtelser efter bestemmelserne i forordningens artikel 7, stk. 1

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 8, straffes med bøde den, der som udbyder af mobilitetstjenester til offentligt tilgængelige brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 4, 2. eller 3. pkt. Artikel 7, stk. 4, indeholder krav om rimelige og

ikkediskriminerende priser, og at prisoplysninger skal stilles til rådighed.

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 9, straffes med bøde den, der som fabrikant, operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere eller distributør ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 19, stk. 1, eller stk. 2, 2. eller 3. pkt. Artikel 19 vedrører krav til prisinformation.

Efter det foreslåede stk. 1, nr. 10, straffes med bøde den, der som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere, eller som ejer af sådanne standere, hvis operatøren ikke er ejer, ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 20, stk. 3. Artikel 20, stk. 3, vedrører bl.a. krav om oprettelse af en applikationsprogrammeringsgrænseflade.

Efter det foreslåede *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om bøde for overtrædelse af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2. Som anført i pkt. 3.8.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger beror forslaget til bemyndigelsesbestemmelse på, at Kommissionen kan ændre AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, ved vedtagelse af delegerede retsakter.

Efter det foreslåede *stk. 3* foreslås det endeligt, at transportministeren kan fastsætte regler om bøde for overtrædelse af bestemmelser i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som vedtages af Kommissionen i medfør af AFI-forordningen.

Forslaget om ophævelse af AFI-lovens § 18, stk. 1, og indsættelse af tre nye stykker i lovens § 18 betyder, at lovens § 18, stk. 2 og 3, herefter bliver § 18, stk. 4 og 5.

Retningslinjer for bødeniveau er anført i pkt. 3.8.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 15

AFI-lovens § 20, stk. 3-5, indeholder overgangsregler i forhold til, hvornår reglerne i lovens §§ 7-9 om betalingsløsninger har virkning.

Reglerne i AFI-lovens §§ 7-9 omhandler krav til betalingsløsninger. Lovens § 7, stk. 1, indeholder krav til betalingsinstrument for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på eller over 50 kW. Krav til betalingsinstrument for offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på under 50 kW er reguleret i AFI-lovens § 7, stk. 2 og 3, § 8, stk. 1, § 9, stk. 1, og regler udstedt i medfør af lovens § 8, stk. 2 og 3, og § 9, stk. 2. Lovens § 7, stk. 4, omhandler muligheden for at indgå længerevarende aftaleforhold, mens § 7, stk. 5, omhandler krav om opladning på ad hoc-basis. For yderligere om reglerne i lovens §§ 7-9 henvises til pkt. 3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det fremgår af AFI-lovens § 20, stk. 3, at hvis en forvaltningsmyndighed har givet tilladelse eller tilsagn om tilskud

til etablering af et offentligt tilgængeligt ladepunkt inden lovens ikrafttræden eller etableringen af et offentligt tilgængeligt ladepunkt er omfattet af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, finder AFI-lovens §§ 7-9 alene anvendelse for et sådant ladepunkt, såfremt ladepunktet etableres den 1. juli 2022 eller derefter, jf. dog lovens § 20, stk. 4 og 5.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 20, stk. 3, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 70, fremgår det, at § 20, stk. 3, indebærer, at regler om betalingsløsninger for opladning af elektriske køretøjer som udgangspunkt ikke vil finde anvendelse for ladepunkter, der er etableret før lovens ikrafttræden. Loven trådte i kraft den 6. april 2022, jf. lovens § 20, stk. 1.

Af AFI-lovens § 20, stk. 4, fremgår det, at for et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af en tilladelse givet af en forvaltningsmyndighed eller som følge af en aftale indgået med staten, har AFI-lovens §§ 7-9 virkning fra det tidspunkt, hvor aftalen eller tilladelsen udløber, dog senest den 1. januar 2026.

Det fremgår af bemærkningerne til AFI-lovens § 20, stk. 4, jf. Folketingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 71, at med overgangsreglen vil operatører af ladepunkter, der har indgået aftale med staten om etablering og drift af et offentligt tilgængeligt ladepunkt inden lovens ikrafttræden, og som etablerer ladepunktet inden den 1. juli 2022, således som udgangspunkt først skulle opfylde lovens bestemmelser om betalingsløsninger i forbindelse med en ny kontraktindgåelse. Hvis aftalen udløber efter den 31. december 2025, vil reglerne om betalingsløsninger imidlertid skulle anvendes fra 1. januar 2026. Hvis aftalen udløber før den 1. januar 2026, eller hvis der af anden grund er behov for at indgå en ny kontrakt inden den 1. januar 2026, vil lovens regler finde anvendelse ved den nye kontraktindgåelse.

Endelig følger det af AFI-lovens § 20, stk. 5, at for et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af et tilsagn om tilskud givet af en forvaltningsmyndighed, har AFI-lovens §§ 7-9 virkning fra det tidspunkt, hvor ladepunktet omfattes af en ny tilladelse eller aftale om ret til at virke som operatør af ladepunktet, dog senest den 1. januar 2026.

I lyset af de nævnte overgangsregler i AFI-lovens § 20, stk. 3-5, er det således overordnet set afgørende i relation til, om lovens regler om betalingsløsninger i §§ 7-9 finder anvendelse, om et offentligt tilgængeligt ladepunkt er etableret efter lovens ikrafttræden, men inden den 1. juli 2022, eller om ladepunktet er etableret efter den 1. juli 2022.

AFI-forordningen indeholder i artikel 5 krav til betalingsløsninger for offentlige tilgængelige ladepunkter. Artikel 5, stk. 1, 2.-4. pkt., omhandler betalingsinstrumenter for ladepunkter med en effekt på under 50 kW og på eller over 50 kW, mens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., omhandler krav om opladning

på ad hoc-basis. Af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., følger det, at fra den 1. januar 2027 sikrer operatører af ladepunkter, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, der drives af dem, med en effekt på mindst 50 kW, der er etableret langs TEN-T-vejnettet eller på et sikret parkeringsområde, herunder ladepunkter, der er etableret inden den 13. april 2024, opfylder kravene i artikel 5, stk. 1. For nærmere om AFI-forordningens artikel 5 henvises til pkt. 3.4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

AFI-forordningen indeholder således regler om betalingsløsninger, hvorfor reglerne herom i AFI-lovens §§ 7-9 foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 9.

AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., om krav om opladning på ad hoc-basis omhandler ikke kun offentligt tilgængelige ladepunkter, som etableres fra den 13. april 2024, men ifølge Transportministeriets vurdering også offentligt tilgængeligt ladepunkter, som er etableret før den 13. april 2024.

Med AFI-lovens § 20, stk. 3, vil der således i forhold til kravet om opladning på ad hoc-basis blive tale om dobbeltregulering fra den 13. april 2024, hvis denne del af bestemmelsen opretholdes. Det foreslås derfor, at AFI-lovens § 7, stk. 5, ikke videreføres i en overgangsperiode.

Det er Transportministeriets opfattelse, at AFI-forordningen giver mulighed for, at der kan indgås aftaler om længerevarende aftaleforhold, jf. f.eks. artikel 5, stk. 2, såfremt sådanne aftaler ikke vil være i strid med andre bestemmelser i forordningen. Det er i forlængelse heraf Transportministeriets opfattelse, at AFI-lovens § 7, stk. 4, ikke vil skulle videreføres i en overgangsperiode.

AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 2. og 3. pkt., indeholder regler om betalingsinstrumenter, som gælder for ladepunkter, som etableres fra den 13. april 2024. AFI-lovens 20, stk. 3, foreskriver, at offentligt tilgængelige ladepunkter omfattes af reglerne i lovens §§ 7-9, hvis de etableres fra 1. juli 2022 eller derefter.

Det er Transportministeriets opfattelse, at den angivne etableringsperiode (fra den 1. juli 2022 og derefter) i AFI-lovens § 20, stk. 3, skal ændres således, at den ikke omfatter offentligt tilgængelige ladepunkter, som etableres fra den 13. april 2024, da AFI-forordningen indeholder krav til betalingsinstrumenter for ladepunkter, som etableres fra den 13. april 2024. Det er Transportministeriets opfattelse, at reglerne om betalingsinstrumenter i en overgangsperiode vil kunne opretholdes for de offentligt tilgængelige ladepunkter, som etableres inden den 13. april 2024. Dette vil dog ikke gælde for de offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på mindst 50 kW, som fra den 1. januar 2027 omfattes af kravet i AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt.

Det foreslås derfor, at bestemmelsen i AFI-lovens § 20, stk. 3, tilpasses således, at bestemmelsen bringes i overensstemmelse med AFI-forordningens artikel 5.

Det foreslås, at *stk. 3* nyaffattes således, at det vil komme til at følge af bestemmelsen, at hvis en forvaltningsmyndighed har givet tilladelse eller tilsagn om tilskud til etablering af et offentligt tilgængeligt ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport inden den 6. april 2022, eller etableringen af et offentligt tilgængeligt ladepunkt er omfattet af en aftale indgået af staten inden den 6. april 2022, finder § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport anvendelse for et sådant ladepunkt, såfremt ladepunktet er etableret i perioden fra den 1. juli 2022 til og med den 12. april 2024, jf. dog stk. 4 og 5. Videre foreslås det, at for offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.

Forslaget vil for de offentligt tilgængelige ladepunkter som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport betyde, at det fra den 13. april 2024 ikke være regler i AFI-loven, som regulerer krav om opladning på ad hoc-basis. Herefter vil det være reglerne i AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., som vil finde anvendelse. Med forslaget er det præciseret, at bestemmelsen, som bliver 1. pkt., angår ladepunkter som defineret i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport som følge af den ændrede definition af begrebet offentligt tilgængeligt ladepunkt, jf. også lovforslagets § 1, nr. 4.

For ladepunkter, som er etableret inden den 13. april 2024, vil den foreslåede bestemmelse i forhold til betalingsinstrumenter betyde, at de gældende regler videreføres. For de ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., vil den foreslåede overgangsregel kun finde anvendelse frem til den 31. december 2026.

Med AFI-lovens § 20, stk. 4, vil der også i forhold til kravet om opladning på ad hoc-basis blive tale om dobbeltregulering fra den 13. april 2024, hvis denne del af bestemmelsen opretholdes. Det foreslås derfor, at denne del af overgangsreglen ikke videreføres. Videre foreslås det, som i forhold til § 20, stk. 3, at AFI-lovens § 7, stk. 4, ikke videreføres i en overgangsperiode i relation til § 20, stk. 4.

AFI-lovens § 20, stk. 4, vedrører de offentligt tilgængelige ladepunkter, der er etableret inden 1. juli 2022. Da AFI-forordningen i forhold til betalingsinstrument regulerer offentligt tilgængelige ladepunkter, som etableres fra den 13. april 2024, vil disse dele af bestemmelsen i § 20, stk. 4, kunne videreføres. Det vil dog ikke gælde i forhold til de offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., som vil skulle opfylde krav til betalingsinstrument fra den 1. januar 2027.

Det foreslås derfor, at *stk. 4* nyaffattes således, at det vil komme til at følge af bestemmelsen, at for et offentligt tilgængeligt ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler

til transport, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af en tilladelse givet af en forvaltningsmyndighed eller som følge af en aftale indgået med staten, har § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport virkning fra det tidspunkt, hvor aftalen eller tilladelsen udløber, dog senest den 1. januar 2026. Videre foreslås det, at for offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.

Forslaget vil for de offentligt tilgængelige ladepunkter som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport betyde, at det fra den 13. april 2024 ikke vil være regler i AFI-loven, som regulerer krav om opladning på ad hoc-basis. Herefter vil det være reglerne i AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., som vil finde anvendelse. Med bestemmelsen er det præciseret, at bestemmelsen, som bliver 1. pkt., angår ladepunkter som defineret i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport som følge af den ændrede definition af begrebet offentligt tilgængeligt ladepunkt, jf. også lovforslaget § 1, nr. 4.

For ladepunkter, som er etableret inden den 1. juli 2022, vil den foreslåede bestemmelse i forhold til betalingsinstrumenter betyde, at de gældende regler videreføres. Det vil dog ikke gælde i forhold til de offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., som vil skulle opfylde krav til betalingsinstrument fra den 1. januar 2027.

Som nævnt ovenfor angår AFI-lovens § 20, stk. 5, kravet om opladning på ad hoc-basis som følge af henvisningen til AFI-lovens § 7, stk. 5.

AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., om krav om opladning på ad hoc-basis vil som nævnt ovenfor angå alle offentligt tilgængelige ladepunkter uanset etableringstidspunkt.

Med AFI-lovens § 20, stk. 5, vil der således i forhold til kravet om opladning på ad hoc-basis blive tale om dobbeltregulering fra den 13. april 2024, hvis denne del af bestemmelsen opretholdes. Det foreslås derfor, at denne del af overgangsreglen ikke videreføres. Tilsvarende foreslås det, at lovens § 7, stk. 4, ikke videreføres i en overgangsperiode.

AFI-lovens § 20, stk. 5, vedrører de offentligt tilgængelige ladepunkter, der er etableret inden den 1. juli 2022. Da AFI-forordningen i forhold til betalingsinstrument regulerer offentligt tilgængelige ladepunkter, som etableres fra den 13. april 2024, vil disse dele af bestemmelsen i § 20, stk. 5, kunne videreføres. Det vil dog ikke gælde i forhold til de offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., som vil skulle opfylde krav til betalingsinstrument fra den 1. januar 2027.

Det foreslås, at *stk. 5* nyaffattes således, at det vil komme til at følge af bestemmelsen, at for et offentligt tilgængeligt

ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af et tilsagn om tilskud givet af en forvaltningsmyndighed, har § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport virkning fra det tidspunkt, hvor ladepunktet omfattes af en ny tilladelse eller aftale om ret til at virke som operatør af ladepunktet, dog senest den 1. januar 2026. For offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.

Forslaget vil for de offentligt tilgængelige ladepunkter som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 betyde, at det fra den 13. april 2024 ikke vil være regler i AFI-loven, som regulerer krav om opladning på ad hoc-basis. Herefter vil det være reglerne i AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 1. pkt., som vil finde anvendelse. Med bestemmelsen er det præciseret, at bestemmelsen, som bliver 1. pkt., angår ladepunkter som defineret i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport som følge af den ændrede definition af begrebet offentligt tilgængeligt ladepunkt, jf. også lovforslaget § 1, nr. 4.

For ladepunkter, som er etableret inden den 1. juli 2022, vil den foreslåede bestemmelse i forhold til betalingsinstrumenter betyde, at de gældende regler videreføres. AFI-lovens § 7, stk. 4, om mulighed for indgåelse af længevarende aftaleforhold foreslås ikke videreført i en overgangsperiode. Det vil dog ikke gælde i forhold til de offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., som vil skulle opfylde krav til betalingsinstrument fra den 1. januar 2027.

#### Til nr. 16

Det fremgår af AFI-lovens § 20, stk. 6, at for et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der er omfattet af en tilladelse eller et tilsagn om tilskud givet af en forvaltningsmyndighed inden lovens ikrafttræden eller af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, kan transportministeren med virkning fra den 1. januar 2026 fastsætte regler om rimelige og ikke-diskriminerende priser. Af AFI-lovens § 20, stk. 1, følger det, at loven trådte i kraft 6. april 2022.

Af bemærkningerne til AFI-lovens § 20, stk. 6, jf. Folke-tingstidende 2021-22, tillæg A, L 112 som fremsat, side 9, følger det, at med bestemmelsen vil der således kunne fastsættes regler om de priser, som operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, der allerede ved lovens ikrafttræden har opnået ret til at levere opladningstjenester fra offentlige arealer, vil kunne tage fra brugerne af ladepunktet. Lovforslaget giver ikke hjemmel til ekspropriation. Endvidere følger det, at reglerne vil blive udmøntet på en sådan måde, at de ikke vil udgøre ekspropriation. Det er dog hensigten, at transportministeren med bemyndigelsen kan fastsætte regler om, at der i særlige tilfælde kan gives dispensation fra kra-



vet, og at dispensationsadgangen vil blive udnyttet, i tilfælde af at en konkret sag opstår, hvor en operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt kan påvise, at denne rammes så intensivt eller atypisk hårdt af reglerne, at der vil være tale om ekspropriation, jf. grundlovens § 73.

Videre følger det bemærkningerne til AFI-lovens § 20, stk. 6, at bestemmelsen skal ses i sammenhæng med lovens § 3, stk. 3, hvorefter den offentlige ordregiver ved indgåelse af aftale om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende. Ydermere skal § 20, stk. 6, ses i sammenhæng med lovens § 3, stk. 4, hvorefter transportministeren er bemyndiget til at fastsætte regler om standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser efter § 3, stk. 3.

Bemyndigelsen i AFI-lovens § 3, stk. 4, er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 1073 af 28. juni 2022 om ordregivers indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter. Bekendtgørelsen trådte i kraft den 1. juli 2022.

Af AFI-forordningens artikel 5, stk. 3, følger det, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. AFI-forordningen finder ifølge dens artikel 26 anvendelse fra den 13. april 2024. Det er Transportministeriets opfattelse, at AFI-forordningen indeholder ikke overgangsregler for offentligt tilgængelige ladepunkter, der er etableret før det tidspunkt, hvor forordningen finder anvendelse. Transportministeriet finder i forlængelse heraf, at kravet om rimelige og ikkediskriminerende priser i forordningens artikel 5, stk. 3, må gælde for alle offentligt tilgængelige ladepunkter uanset tidspunkt for etablering.

Bemyndigelsesbestemmelsen i AFI-lovens § 20, stk. 6, har ikke været udmøntet. Som følge af AFI-forordningens krav om sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser i artikel 5, stk. 3, og det forhold, at forordningen ikke indeholder overgangsregler, er det Transportministeriets opfattelse, at bemyndigelsen ikke kan opretholdes, idet det fra den 13. april 2024 vil være forordningen, der finder anvendelse. Det foreslås derfor, at *stk. 6* i AFI-lovens § 20 ophæves.

Det følger af AFI-lovens § 20, stk. 8, at regler fastsat i medfør af § 2, stk. 1, 3 og 4, i lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af denne lovs §§ 10, 11, 12 eller 15.

Det fulgte af § 2, stk. 1, i lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler, at transportministeren kunne fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, om ad hoc-opladning og priser for opladning og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternati-

ve drivmidler, herunder krav om videregivelse af data om solgte køretøjer og priser på fossile brændstoffer og alternative drivmidler. Endvidere fulgte det af bestemmelsen, at transportministeren kunne bestemme, at regler fastsat efter 1. pkt. også skulle gælde for allerede etableret infrastruktur til transmission af drivmidler.

Bestemmelsen i § 2, stk. 1, i den tidligere gældende AFI-lov er blevet udnyttet til at fastsætte visse af reglerne i bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer (med senere ændringer) og bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

Bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer (med senere ændringer) er senere ophævet ved § 8, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1010 af 27. juni 2022 om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler til transport. Sidstnævnte bekendtgørelse er udstedt i medfør af § 11 i den gældende AFI-lov.

Bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. er senere ophævet ved § 21, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1074 af 28. juni 2022 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v., som er udstedt i medfør af bl.a. §§ 10-12 og § 15, stk. 2, i den gældende AFI-lov. Sidstnævnte bekendtgørelse er ophævet ved § 23, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v., som er udstedt i medfør af bl.a. §§ 10 og 11, § 12, stk. 1 og 2, og § 15, stk. 2, i den gældende AFI-lov.

Efter § 2, stk. 3, i lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler kunne transportministeren bemyndige myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i medfør af loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, ligesom transportministeren efter den nævnte lovs § 2, stk. 4, kunne fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser truffet i henhold til loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf, herunder at afgørelserne skal påklages inden en bestemt frist, eller at afgørelserne ikke kan påklages.

Den tidligere gældende AFI-lovs § 2, stk. 3 og 4, er udnyttet til at fastsætte regler om delegation og klageadgang i bekendtgørelse nr. 1520 af 13. december 2019 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang (Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse fra 2019). Den nævnte delegationsbekendtgørelse fra 2019 er senere ophævet ved § 20, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 2635 af 28. december 2021 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang (Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse fra

2021), som er udstedt i medfør af bl.a. § 2, stk. 3 og 4, i lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler, som ændret ved lov nr. 791 af 4. maj 2021. Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse fra 2021 er senere ophævet ved § 21, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 664 af 30. maj 2023 om Færdselsstyrelsens opgaver, beføjelser og klageadgang (Færdselsstyrelsens delegationsbekendtgørelse fra 2023), som er udstedt i medfør af bl.a. § 15, stk. 1, i den gældende AFI-lov.

De ovennævnte bekendtgørelser, som er udstedt i medfør af § 2, stk. 1, 3 og 4, i lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, er således alle ophævet og erstattet af bekendtgørelser udstedt i medfør af den gældende AFI-lov. Det foreslås derfor, at *stk. 8* i AFI-lovens § 20 ophæves, idet der ikke længere vurderes at være behov for at opretholde bestemmelsen.

### Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 13. april 2024.

Forslaget har direkte konsekvenser for erhvervslivet og derfor som udgangspunkt omfattet af de fælles ikrafttrædelsesdatoer for erhvervsrettet regulering. Forslaget om at fravige de fælles ikrafttrædelsesdatoer beror på, at AFI-forordningen finder anvendelse fra den 13. april 2024, jf. AFI-forordningens artikel 26.

Forslaget vil medføre, at de dele af AFI-direktivet, som er implementeret i AFI-loven vil udgå ved lovens ikrafttræden den 13. april 2024. Det vil herefter være AFI-forordningen, som regulerer fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, datalevering og betalingskrav for infrastruktur for alternative drivmidler. AFI-loven vil imidlertid med lovforslaget fra den 13. april 2024 komme til at indeholde et begrænset antal bestemmelser, som supplerer AFI-forordningen.

Det foreslås i *stk. 2*, at det foreslåede § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., der begås fra den 1. januar 2027. Forslaget skal ses i sammenhæng med, at kravet i artikel 5, stk. 1, 4. pkt., om at offentligt tilgængelige ladepunkter med en effekt på mindst 50 kW, der er etableret langs TEN-T-nettet eller på et sikret parkeringsområde, herunder ladepunkter, der er etableret inden den 13. april 2024, skal opfylde kravene i artikel 5, stk. 1, 3. pkt., litra a og b, fra den 1. januar 2027.

Det foreslås i *stk. 3*, at det foreslåede § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 5, stk. 7, der begås fra den 14. oktober 2024. Forslaget skal ses i sammenhæng med, at kravet i artikel 5, stk. 7, om at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, der drives af operatører af ladepunkter, er digitalt forbundne, finder anvendelse senest den 14. oktober 2024.

Det foreslås i *stk. 4*, at det foreslåede § 1, nr. 14, har virk-

ning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 5, stk. 10, der begås fra den 14. april 2025. Forslaget skal ses i sammenhæng med, at kravet, om at alle offentligt tilgængelige jævnstrømsladepunkter, der drives af operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter, er forsynet med et fast opladningspunkt, skal opfyldes senest den 14. april 2025.

Det foreslås i *stk. 5*, at det foreslåede § 1, nr. 14, har virkning for overtrædelser af AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 1.-3. pkt., der begås den 14. oktober 2024.

Forslaget skal ses i sammenhæng med, at kravene til brint-optankningsinfrastruktur for offentligt tilgængelige brint-tankstandere, der er etableret før den 13. april 2024, finder anvendelse fra den 14. oktober 2024.

Det foreslås i *stk. 6*, at transportministeren kan fastsætte overgangsregler, herunder om køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024.

Det vurderes, at der kan være et behov for overgangsregler i forbindelse med overgang til den nye lovgivning bl.a. henset til tidspunktet for etablering af ladepunkter.

Det vurderes, at der bl.a. kan blive behov for at fastsætte overgangsregler om køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024. Af § 23, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. følger det, at de hidtil gældende regler i § 16 i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 fortsat finder anvendelse for motorkøretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 1. juli 2022. Det er forventningen, at der vil skulle fastsættes overgangsregler for køretøjsmanualer, som vil skulle sikre overgangen frem mod, at AFI-ordningens regler finder anvendelse.

Det er hensigten, at bemyndigelsen vil blive udmøntet ved bekendtgørelse.

Det nærmere behov for overgangsregler kan ikke vurderes fuldt ud på tidspunktet på lovforslagets udarbejdelse, men vil blive analyseret nærmere i forbindelse med udarbejdelse af de udmøntende bekendtgørelser.

Endelig foreslås det med lovforslagets § 2, stk. 7, at regler udstedt i medfør af § 3, stk. 4, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 3, stk. 3, i lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 6.

Det foreslåede § 2, stk. 7, skal ses i sammenhæng med den foreslåede ophævelse af AFI-lovens § 3, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland og kan ikke

sættes i kraft for Grønland og Færøerne, da hovedloven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

#### § 1

I lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport foretages følgende ændringer:

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

2) Loven indeholder bestemmelser, der som udkast har været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationsfundets tjenester (kodifikation).

§ 1. Loven finder anvendelse for følgende:

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

*Stk. 2.* Loven finder tillige anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer.

*Stk. 2.* Loven finder tillige anvendelse for bilimportører og motorkøretøjsmanualer

---

§ 2. I denne lov forstås ved:

- 1) Alternative drivmidler: Brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olie-kilder i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)), og flydende gas (LPG).
- 2) Elektrisk køretøj: Et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt.

1. *Fodnote 1* og 2 til lovens titel ophæves, og i stedet indsættes:

»1) I loven er der medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU, EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i loven er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.«

2. § 1 affattes således:

»§ 1. Loven finder anvendelse på følgende:

- 1) Ladepunkter til elektriske køretøjer.
- 2) Tankstationer til køretøjer og fartøjer.
- 3) Strømforsyning fra land til fartøjer.
- 4) Køretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 13. april 2024.

*Stk. 2.* Lovens § 12, stk. 3, finder anvendelse for bilimportører.«

3. Efter § 1 indsættes:

»§ 1 a. Loven supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.«

4. § 2 affattes således:

»§ 2. I denne lov forstås ved:

- 1) AFI-forordningen: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EU-Tidende 2023, nr. L 234, side 1).
  - a) Alternative drivmidler: Brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olie-kilder i den energi, der anvendes til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder følgende:
  - b) Alternative drivmidler til nulemissionskøretøjer, -tog, -fartøjer eller -luftfartøjer i form af

- 3) Lade punkt: En grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen.
  - 4) Normalt lade punkt: Et lade punkt, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på højst 22 kW, bortset fra anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, som installeres i private hjem, eller hvis primære formål ikke er at genoplade elektriske køretøjer.
  - 5) Højeffektlade punkt: Et lade punkt, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW.
  - 6) Strømforsyning fra land til fartøjer: Strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standard-grænseflade.
  - 7) Tankstation: En optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg.
  - 8) LNG-tankstation: En optankningsfacilitet, hvor LNG (flydende naturgas) kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.
  - 9) Offentligt tilgængeligt lade punkt eller tankstation: Et lade punkt eller tankstation til forsyning med et alternativt drivmiddel, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.
  - 10) Offentlig ordregiver: Ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver.
  - 11) Opladningstjeneste: Tjeneste i form af opladning af elektriske køretøjer ved et lade punkt.
  - 12) Operatør af lade punkt: Fysisk eller juridisk person, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af et lade punkt, som leverer en opladningstjeneste til brugere, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.
  - 13) Udbyder af opladningstjenester: Fysisk eller juridisk person, som udbyder opladningstjenester til brugeren fra et lade punkt, hvor udbyderen af opladningstjenester ikke selv er operatør.
  - 14) Digital platform for handel med opladningstjenester: Tjeneste, som en operatør af lade punkter og en udbyder af opladningstjenester kan anvende til udveksling af oplysninger mellem disse i forbindelse med udbud af opladningstjenester til brugere.
  - 15) Opladning på ad hoc-basis: En opladningstjeneste, der købes af en bruger, uden at denne behøver at registrere sig, indgå en skriftlig aftale eller indgå et længerevarende aftaleforhold med operatøren af lade punktet eller en udbyder af en opladningstjeneste ud over blot at købe opladningstjenesten.
    - i) elektricitet,
    - ii) brint og
    - iii) ammoniak.
- c) Vedvarende brændstoffer i form af
    - i) biomassebrændsel, herunder biogas, og bio-brændstoffer som defineret i henholdsvis artikel 2, nr. 27, 28 og 33, i direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og
    - ii) syntetiske og paraffinske brændstoffer, herunder ammoniak, fremstillet af vedvarende energi.
  - d) Ikkevedvarende alternative drivmidler og fossile overgangsbrændstoffer i form af
    - i) naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)),
    - ii) flydende gas (LPG) og
    - iii) syntetiske og paraffinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi.
- 2) Elektrisk køretøj: Et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt.
  - 3) Fabrikant: En fabrikant som defineret i artikel 3, nr. 40, i forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.
  - 4) Lade punkt: En fast eller mobil grænseflade, med eller uden tilslutning til elnettet, til overførsel af elektricitet til et elektrisk køretøj, som selv om den kan have en eller flere stikforbindelser til forskellige stikforbindelsestyper, kun kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen, og som udelukker anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål ikke er at oplade elektriske køretøjer.
  - 5) Offentlig ordregiver: Ordregiver, der er omfattet af udbudslovens definition af ordregiver.
  - 6) Offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler: Infrastruktur for alternative drivmidler, der er beliggende på et sted eller en lokalitet, der er åben for offentligheden, uanset om infrastrukturen for alternative drivmidler er placeret på offentlig eller privat ejendom, uanset om der gælder begrænsninger eller betingelser med hensyn til adgang til stedet eller adressen, og uanset de gældende anvendelsesbetingelser for infrastrukturen for alternative drivmidler.
  - 7) Operatør af et lade punkt: Den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af et lade punkt, og som leverer en opladningstjeneste til slutbrugere, herunder

## Kapitel 2

*Sikring af markedsvilkår ved aftaler om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren*

*Stk. 3.* Ved indgåelse af aftale efter stk. 1 skal den offentlige ordregiver sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende.

*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter regler om indgåelse af aftaler efter stk. 1, herunder om annoncering, udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.

## Kapitel 3

*Kommuners og regioners indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør*

## Kapitel 4

*Betalingsløsninger og krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer*

§ 7. Operatører af ladepunkter skal for opladning ved offentligt tilgængelige ladepunkter, som er beliggende på et offentligt areal, eller som har modtaget offentligt tilskud, acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst via betalingskortlæsere med eller uden kontaktløs funktion, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Stk. 1 finder ikke anvendelse for ladepunkter med en effekt på under 50 kW, hvis operatøren i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.

- 8) Operatør af en tankstønder: Den enhed, der er ansvarlig for forvaltningen og driften af en tankstønder, og som leverer en optankningstjeneste til slutbrugere, herunder i en mobilitetstjenesteudbyders navn og på dennes vegne.
- 9) Strømforsyning fra land: Strømforsyning fra land gennem en fast eller mobil standardgrænseflade til søgøende skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje, der ligger fortojet ved kajen.
- 10) Tankstønder: En optankningsfacilitet til påfyldning af ethvert flydende eller gasformigt brændstof gennem et fast eller mobilt anlæg, som kun kan tanke ét køretøj, ét tog, ét fartøj eller ét luftfartøj ad gangen.
- 11) Tankstation: Et enkelt fysisk anlæg på et bestemt sted bestående af en eller flere tankstøndere.
- 12) Udbyder af mobilitetstjenester: En juridisk person, der leverer tjenester mod vederlag til en slutbruger, herunder salg af opladnings- eller optankningstjenester.«

5. I *overskriften* til kapitel 2 ændres »offentligt tilgængelige ladepunkter og sikring af rimelige og ikkediskriminerende priser for brugeren« til: »ladepunkter«.

6. § 3, *stk. 3*, ophæves.

Stk. 4 bliver herefter stk. 3.

7. I § 3, *stk. 4*, der bliver stk. 3, ændres »udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår for rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3« til: »udbud og standardvilkår for aftaler«.

8. I *overskriften* til kapitel 3 udgår »offentligt tilgængelige«.

9. *Kapitel 4* ophæves.

*Stk. 3.* Operatører af ladepunkter, som gør brug af undtagelsen efter stk. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med en af følgende:

- 1) Udbydere af opladningstjenester efter § 8.
- 2) En udbyder af en digital platform for handel med opladningstjenester efter § 9.

*Stk. 4.* Operatører af ladepunkter kan indgå længerevarende aftaleforhold med kunder om levering af opladningstjenester, herunder i en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne.

*Stk. 5.* Alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

**§ 8.** En operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 2, og som vælger at indgå aftale efter § 7, stk. 3, nr. 1, skal indgå aftale på sædvanlige aftalevilkår om udbud af opladningstjenester med udbydere af opladningstjenester, som er anført på den i stk. 2 nævnte liste, såfremt udbydere anmoder herom.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om, at ministeren kan fastsætte en liste over udbydere af opladningstjenester, om offentliggørelse af listen og om kriterier for at blive opført på listen, herunder om efterlevelse af vandelskrav.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter regler om brug af standarder til brug for udveksling af oplysninger, som skal anvendes mellem operatører af ladepunkter og udbydere af opladningstjenester.

**§ 9.** En operatør af et offentligt tilgængeligt ladepunkt, som gør brug af undtagelsen i § 7, stk. 2, og som vælger at indgå aftale efter § 7, stk. 3, nr. 2, skal indgå aftale om udbud af opladningstjenester med mindst én udbyder af en digital platform for handel med opladningstjenester, som er anført på den i stk. 2 nævnte liste.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om, at ministeren kan fastsætte en liste over digitale platforme for handel med opladningstjenester, om offentliggørelse af listen og om kriterier for at blive opført på listen, herunder om platformens rækkevidde.

**§ 10.** Transportministeren kan fastsætte regler om, at operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal skilte med ad hoc-prisen for opladning og den samlede købspris, herunder at reglerne for en periode ikke finder anvendelse for allerede etablerede offentligt tilgængelige ladepunkter.

**§ 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 af elektriske køretøjer og priser for opladning af elektriske køretøjer og om brugerinformation om fossile brændstoffer og alternative drivmidler.

**10. § 11** affattes således:

»§ 11. Transportministeren kan fastsætte regler eller træffe bestemmelser med henblik på at gennemføre eller anvende internationale regler eller EU-regler om forhold omfattet af denne lov, herunder AFI-forordningen og dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.«

§ 12. Transportministeren kan fastsætte regler om, at ejere af tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, ejere af offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter skal offentliggøre og videregive brugerrelevante oplysninger og egenskabsdata om tankstationer, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, offentligt tilgængelige LNG-tankstationer og offentligt tilgængelige ladepunkter, herunder data om priser, geografisk placering, effekt, stiktyper, adgang til brug af betalingskort, skiltning med ad hoc-pris for opladning og den samlede købspris, tilgængelighed og driftsstatus. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at oplysninger efter 1. pkt. skal offentliggøres og videregives i et bestemt format og en bestemt kvalitet og med en bestemt hyppighed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at videregivelse, distribution og udstilling af data efter stk. 1 kan ske til og af myndigheder under Transportministeriet eller efter forhandling med den relevante minister til og af myndigheder under andre ministerier.

---

§ 16. Transportministeren kan fastsætte regler om tilsyn med overholdelsen af denne lov og de i medfør heraf fastsatte regler.

§ 17. Transportministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af denne lov og de i medfør heraf fastsatte regler.

§ 18. Med bøde straffes den, der overtræder § 7, stk. 1.

*Stk. 2.* I regler, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

11. § 12, stk. 1 og 2, affattes således:

»Transportministeren kan fastsætte regler om at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed for operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler i forhold til de datatyper, som operatørerne af ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed efter AFI-forordningen. Ministeren kan desuden fastsætte regler om at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed for ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler i forhold til de datatyper, som ejerne af ladepunkter og tankstandere skal stille til rådighed efter AFI-forordningen. Endelig kan ministeren i forhold til de datatyper, der skal stilles til rådighed af nævnte operatører og ejere af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, fastsætte regler om anvendelse af et bestemt format.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at myndigheder under Transportministeriet kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, som led i at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed, jf. stk. 1. Ministeren kan desuden efter forhandling med den relevante minister fastsætte regler om, at myndigheder under andre ministerier kan indsamle, udstille, opbevare og distribuere data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2, som led i at stille en applikationsprogrammeringsgrænseflade eller anden platform til rådighed, jf. stk. 1. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur. Endelig kan ministeren efter forhandling med den relevante minister fastsætte regler om indsamling, udstilling, opbevaring og videregivelse af andre data om og fra den offentligt tilgængelige drivmiddelinfrastruktur.«

12. Efter § 12 indsættes:

»§ 12 a. Transportministeren udpeger en identifikationsregistreringsorganisation som nævnt i AFI-forordningens artikel 20, stk. 1, 1. pkt.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse og forvaltning af identifikationskoder.«

13. I §§ 16 og 17 ændres »og de i medfør heraf fastsatte regler« til: », de regler, som er fastsat i medfør heraf, AFI-forordningen og de dertilhørende delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter«.

14. § 18, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:

»Med bøde straffes den, der

- 1) som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-for-



- ordningens artikel 5, stk. 1, 1.-4. pkt., stk. 2, stk. 3, 1. eller 2. pkt., stk. 4, 1. eller 3.-5. pkt., stk. 7, 8 eller 10,
- 2) som udbyder af mobilitetstjenester til offentligt tilgængelige ladepunkter ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 5,
  - 3) som ejer af offentligt tilgængelige ladepunkter ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 5, stk. 11.
  - 4) som operatør af offentligt tilgængelige brinttankstationer, eller som ejer af sådanne tankstationer, hvis operatøren ikke er ejer, ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 6, stk. 3,
  - 5) som operatør af offentligt tilgængelige brinttankstandere ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 1.-5. pkt., eller stk. 2,
  - 6) som operatør af brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 3,
  - 7) som ejer af offentligt tilgængelige brintstankstandere, ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 1, 6. pkt.,
  - 8) som udbyder af mobilitetstjenester til offentligt tilgængelige brinttankstationer ikke overholder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 7, stk. 4, 2. eller 3. pkt.,
  - 9) som fabrikant, operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere eller distributør ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 19, stk. 1, eller stk. 2, 2. eller 3. pkt., eller
  - 10) som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter eller tankstandere, eller som ejer af sådanne standere, hvis operatøren ikke er ejer, ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til AFI-forordningens artikel 20, stk. 3.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om bøder for overtrædelse AFI-forordningens artikel 20, stk. 2.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om bøder for overtrædelse af bestemmelser i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som vedtages af Kommissionen i medfør af AFI-forordningen.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 4 og 5.

## § 20. ---

*Stk. 3.* Hvis en forvaltningsmyndighed har givet tilladelse eller tilsagn om tilskud til etablering af et offentligt tilgængeligt ladepunkt inden lovens ikrafttræden eller etableringen af et offentligt tilgængeligt ladepunkt er omfattet af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, finder §§ 7-9 alene anvendelse for et sådant ladepunkt, såfremt ladepunktet etableres den 1. juli 2022 eller derefter, jf. dog stk. 4 og 5.

*Stk. 4.* For et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af en tilladelse givet af en forvaltningsmyndighed eller som følge af en aftale indgået med staten, har §§ 7-9

15. § 20, stk. 3-5, affattes således:

*Stk. 3.* Har en forvaltningsmyndighed givet tilladelse eller tilsagn om tilskud til etablering af et offentligt tilgængeligt ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport inden den 6. april 2022, eller etableringen af et offentligt tilgængeligt ladepunkt er omfattet af en aftale indgået af staten inden den 6. april 2022, finder § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport anvendelse for et sådant ladepunkt, såfremt ladepunktet er etableret i perioden fra den 1. juli 2022 til og med den 12. april 2024, jf. dog stk. 4 og 5. For offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes

virkning fra det tidspunkt, hvor aftalen eller tilladelsen udløber, dog senest den 1. januar 2026.

*Stk. 5.* For et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af et tilsagn om tilskud givet af en forvaltningsmyndighed, har §§ 7-9 virkning fra det tidspunkt, hvor ladepunktet omfattes af en ny tilladelse eller aftale om ret til at virke som operatør af ladepunktet, dog senest den 1. januar 2026.

*Stk. 6.* For et offentligt tilgængeligt ladepunkt, der er omfattet af en tilladelse eller et tilsagn om tilskud givet af en forvaltningsmyndighed inden lovens ikrafttræden eller af en aftale indgået af staten inden lovens ikrafttræden, kan transportministeren med virkning fra den 1. januar 2026 fastsætte regler om rimelige og ikkediskriminerende priser.

*Stk. 7.* ---

*Stk. 8.* Regler fastsat i medfør af § 2, stk. 1, 3 og 4, i lov nr. 1537 af 19. december 2017 om infrastruktur for alternative drivmidler forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af denne lovs §§ 10, 11, 12 eller 15.

af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.

*Stk. 4.* For et offentligt tilgængeligt ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af en tilladelse givet af en forvaltningsmyndighed eller som følge af en aftale indgået med staten, har § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport virkning fra det tidspunkt, hvor aftalen eller tilladelsen udløber, dog senest den 1. januar 2026. For offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.

*Stk. 5.* For et offentligt tilgængeligt ladepunkt som defineret i § 2, nr. 9, i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, der er omfattet af stk. 3, og som er etableret inden den 1. juli 2022 som følge af et tilsagn om tilskud givet af en forvaltningsmyndighed, har § 7, stk. 1-3, og §§ 8 og 9 i lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport virkning fra det tidspunkt, hvor ladepunktet omfattes af en ny tilladelse eller aftale om ret til at virke som operatør af ladepunktet, dog senest den 1. januar 2026. For offentligt tilgængelige ladepunkter, som omfattes af AFI-forordningens artikel 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra den 1. januar 2027.«

**16. § 20, stk. 6 og 8, ophæves.**

Stk. 7 bliver herefter stk. 6.