

## Forslag

til

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

### *Formål og anvendelsesområde*

**§ 1.** Loven har til formål at fastsætte krav til infrastruktur for alternative drivmidler.

**§ 2.** Loven finder anvendelse for:

- 1) Offentligt tilgængelige ladestander til elektriske køretøjer.
- 2) Offentligt tilgængelige LNG-tankstationer.
- 3) Offentligt tilgængelige tankstationer.
- 4) Optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer.

### *Definitioner*

**§ 3.** Følgende definitioner skal lægges til grund ved anvendelsen af denne lov:

- 1) Alternative drivmidler: Brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport, bidrager til dekarbonisering, og som bidrager til forbedring af miljøpræstationerne i transportsektoren, bl.a. elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, flydende gas m.v.
- 2) Elektrisk køretøj: Et motorkøretøj, der er udstyret med drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine, som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt.
- 3) Ladestander: En grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til ét elektrisk køretøj ad gangen. Grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan bestå af flere stikkontakter eller køretøjskoblere, således at multistandardopladning muliggøres.
- 4) LNG-tankstation: En optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.
- 5) Offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation: En ladestander eller tankstation, som er opført på et areal, der er tilgængeligt for offentligheden og som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling.
- 6) Strømforsyning fra land til fartøjer: Strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade.
- 7) Tankstation: Optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg.

---

<sup>1</sup> Loven indeholder bestemmelser, der implementerer dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

### *Bemyndigelse*

**§ 4.** Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til:

- 1) Offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler til motorkøretøjer og skibe, jf. § 2.
- 2) Renhedsgraden af brint anvendt til infrastruktur omfattet af nr. 1.

**§ 5.** Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan fastsætte nærmere regler om tilsyn med overholdelsen af forskrifter udstedt i medfør af denne lov.

**§ 6.** Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler udstedt i medfør af denne lov.

### *Ikrafttrædelse mv.*

**§ 7.** Loven træder i kraft dagen efter kundgørelse i Lovtidende.

**§ 8.** Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

|                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Indledning og baggrund.....                                                                 | 3  |
| 2. Lovforslagets indhold .....                                                                 | 5  |
| 2.1. Anvendelsesområde og definitioner.....                                                    | 5  |
| 2.1.1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning.....  | 7  |
| 2.2 Bemyndigelse af transport-, bygnings- og boligministeren.....                              | 7  |
| 2.2.1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning ..... | 7  |
| 2.3. Bemyndigelse til fastsættelse af bestemmelser om tilsyn og lovgivning.....                | 7  |
| 2.3.1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning ..... | 8  |
| 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige .....                          | 8  |
| 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.....                         | 8  |
| 5. Administrative konsekvenser for borgerne .....                                              | 8  |
| 6. Miljømæssige konsekvenser .....                                                             | 8  |
| 7. Forholdet til EU-retten .....                                                               | 9  |
| 8. Hørte myndigheder og organisationer mv. ....                                                | 9  |
| 9. Sammenfattende skema .....                                                                  | 10 |

### 1. Indledning og baggrund

Baggrunden for lovforslaget er Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFI-direktivet), der fastsætter minimumskrav til medlemsstaterne for opbygning af infrastruktur for alternative drivmidler til transport, herunder bl.a. vej- og søtransport.

Direktivet har til formål at fremme en bred udvikling af markedet for alternative brændstoffer med henblik på at minimere afhængigheden af olie og begrænse de miljømæssige virkninger af transport. Direktivet skal implementeres gradvist frem til 2025.

Direktivet er et hovedelement i EU-kommissionens strategi for alternative brændstoffer, 'Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer', som blev annonceret i januar 2013. Strategien har til formål at facilitere udviklingen af et indre marked for alternative brændstoffer og at fjerne barrierer for udbredelsen af infrastruktur. I en mere overordnet kontekst er etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer et led i EU's overordnede strategi, som er beskrevet i Kommissionens hvidbog fra 2011.

Direktivet pålægger blandt andet medlemsstaterne at udarbejde nationale politikrammer for implementering af AFI-direktivet, jf. direktivets art. 4. Danmark har den 26. januar 2017 offentliggjort den danske politikramme, som kan tilgås via Transport- Bygnings- og Boligministeriets hjemmeside. Politikrammen er ligeledes notificeret til Kommissionen i overensstemmelse med kravene i AFI-direktivet.

I den nationale politikramme gennemgås bl.a. status for den nuværende udbredelse af alternative drivmidler i transportsektoren i Danmark, herunder infrastrukturen til distribution. Herudover beskrives nuværende og fremtidige politiske handlemuligheder, som har været overvejet for at påvirke markedsudviklingen på området for alternative drivmidler, herunder generelle foranstaltninger og foranstaltninger, der har til formål at fremme infrastruktur til alternative brændstoffer inden for offentlig transport.

I direktivet fastsættes herudover en række tekniske specifikationer og krav til infrastrukturen for alternative drivmidler, mærkningsbestemmelser og krav til brugerinformation, som medlemsstaterne er forpligtet til at implementere i national ret.

Formålet med lovforslaget er skabe den fornødne hjemmel til at implementere de dele af direktivet, der vedrører bestemmelser om tekniske specifikationer til infrastrukturen for alternative drivmidler. Direktivets øvrige bestemmelser vedrørende bl.a. mærkning og brugerinformation er derfor ikke omfattet af nærværende lovforslag. Lovforslaget er derfor heller ikke udtryk for en fuldstændig implementering af direktivet.

Europaparlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer er, for så vidt angår de dele, der vedrører bestemmelser om krav til tekniske specifikationer til infrastrukturen for alternative drivmidler, delvist implementeret ved bekendtgørelse nr. 283 af 27. marts 2017 om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler. Bekendtgørelsen er udstedt med hjemmel i lov om havne, lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

Det er imidlertid Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurdering, at der ved bekendtgørelse nr. 283 af 27. marts 2017 om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler ikke er sket en tilstrækkelig og fuldstændig implementering af direktivets krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler, hvorfor nærværende lovforslag foreslås fremsat.

Det har i forbindelse med den gradvise gennemførsel af direktivet været undersøgt hvorvidt direktivets tekniske krav til infrastruktur havde et naturligt ophæng i anden eksisterende regulering. Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at direktivet ikke har en sådan fornøden identitet med anden regulering inden for Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ressort. Det er derfor ministeriets vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt at fremsætte en ny hovedlov. Det er herudover ministeriets vurdering, at der med området for alternative drivmidler er tale om et område, hvor der må forventes en ikke uvæsentlig udvikling over de næste år, hvilket efter ministeriets opfattelse understøtter behovet for en selvstændig hovedlov.

## 2. Lovforslagets indhold

Formålet med loven er at skabe den fornødne hjemmel til i overensstemmelse med det bagvedliggende AFI-direktiv, at fastlægge fælles tekniske specifikationer for infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder ladestander og tankstationer. Formålet hermed er at understøtte en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen og derigennem facilitere stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele Unionen på efterspørgselssiden.

### 2.1. Anvendelsesområde og definitioner

Loven finder i overensstemmelse med det bagvedliggende direktiv alene anvendelse for offentligt tilgængelige ladestander til elektriske køretøjer, LNG-tankstationer, tankstationer og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer, jf. herved den foreslåede § 2.

Den bemyndigelse, som ministeren tillægges i medfør af lovforslagets § 4, vil skulle udmøntes inden for rammerne af lovforslagets anvendelsesområde herunder de nærmere angivne definitioner i lovforslagets § 3.

Ved offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation forstås efter denne lov en ladestander eller tankstation, til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere.

En offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation kan f.eks. omfatte privatejede ladestander eller tankstationer eller anordninger, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer, ladestander eller tankstationer, der som led i delebilsordninger og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestander eller tankstationer i forbindelse med offentlig parkering. Ladestander eller tankstationer, der giver private brugere mulighed for fysisk adgang ved hjælp af en godkendelse eller et abonnement, anses også for offentligt tilgængelige

Ved ikkediskriminerende adgang forstås adgang til en ladestander eller tankstation, hvor anvendelsen ikke er begrænset til fx en specifik producents køretøj. Ikkediskriminerende adgang kan dog omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Som eksempel på en diskriminerende adgang kan nævnes Teslas Superchargerstations, der giver en diskriminerende adgang til Teslas egne køretøjer. Sådanne ladestander vil ikke være omfattet af lovforslagets anvendelsesområde.

Direktivet udpeger el, gas, biobrændstoffer og brint som de aktuelt vigtigste alternative brændstoffer, som helt eller delvist kan erstatte fossile olieprodukter til transport. Gas omfatter naturgas og biogas, som enten kan anvendes i komprimeret form (CNG) eller i flydende form (LNG).

For vejtransporten i Danmark er konventionelle køretøjer stadig langt de mest dominerende med mere end 99 % af den samlede bestand. Bestanden af alternative drivmidler består primært af eldrevne køretøjer med en bestand på 8.651 person- og varebiler i 2016. Gas- og brintkøretøjer er i dag kun udbredt i mindre omfang i Danmark.

Der er i dag opsat 866 offentligt tilgængelige ladestandere med 1749 ladepunkter i Danmark (september 2016, jf. National politikramme for implementering af AFI-direktivet tabel 3.2.). Heraf er 1345 normal-ladepunkter og 340 højeffektladepunkter, mens der er opsat 64 Tesla supercharger stationer.

I de kommende år (2016-2017) planlægges der opsat yderligere ca. 60 nye ladestandere med ca. 120 ladestik (National politikramme for implementering af AFI-direktivet). En del af ladestanderne er opsat langs motorvejsnettet med afsæt i offentlige udbud. I dag er der 23 rastepladser med elladestandere, og det forventes, at der opsættes elladestandere på yderligere 10 rastepladser i 2016.

El-ladeinfrastrukturen omkring de større byer i Danmark er i dag veletableret med mere end 200 offentligt tilgængelige ladestandere i København, 35 i Aarhus, 7 i Odense, 9 i Aalborg og 9 i Esbjerg. I takt med, at salget af elbiler stiger, forventes det, at markedet vil drive udviklingen og sikre de nødvendige antal ladepunkter og kapacitet ved disse.

Gaskøretøjer udgør i dag mindre end én promille af den samlede køretøjsbestand. Der findes 84 personbiler, 79 varebiler, 73 busser og 91 lastbiler, som kører på gas i Danmark. Bestanden har været svagt stigende afledt af et stigende indkøb af flådekøretøjer fra offentlige eller lokale aktører. Gaslastbilerne omfatter fx også renovationskøretøjer, som anvendes i flere byer til indsamling af affald.

Der er i dag 14 naturgastankstationer spredt over hele landet, og der er planlagt yderligere 6 gastankstationer i den nærmeste fremtid.

Gastankstationer er typisk blevet opført i forbindelse med, at der er indkøbt et større antal gaskøretøjer gennem et offentligt udbud eller som en del af et demonstrationsprojekt. Opbygningen af gasinfrastruktur har været støttet bl.a. som følge af 'Aftale om grøn transportpolitik' fra 2009, hvor der blev afsat en bevilling på 200 mio. kr.

Danmark har en veludbygget infrastruktur til distribution af gas, men der er på grund af den begrænsede efterspørgsel efter komprimeret naturgas til transport forholdsvis få gastankstationer. Der er i dag 14 gastankstationer i Danmark, og der er planlagt yderligere 6. Det vil være muligt at etablere gastankstationer uden at skulle investere store summer i rørudbygninger. Omkostningerne til en udbygning af et net af gastankstationer forventes derfor at være begrænsede.

Der findes 66 personbiler og 2 lastbiler, der kører på brint, og udviklingen befinder sig således kun i en forsøgsfase. Der er opstillet 10 brinttankstationer i Danmark til at understøtte brintbiler, som alle overholder AFI-direktivets tekniske specifikationer. Tankstationerne er placeret over hele landet og ligger tæt på større byer og trafikknudepunkter (Partnerskabet for brint og brændselsceller, 2016).

Danmark har således allerede en ikke uvæsentlig infrastruktur for alternative drivmidler, som må forventes at blive udbygget i takt med markedets udvikling. Med lovforslag skabes den fornødne hjemmel til at implementere AFI-direktivet således, at fremtidig infrastruktur lever op til en række tekniske specifikationer, som understøtter en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen og derigennem facilitere stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele Unionen på efterspørgselssiden.

Regler udstedt i medfør af lovforslaget vil ikke finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men vil alene fastlægge krav til senere opført offentligt tilgængelige ladestandere eller tankstationer.

### *2.1.1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning*

Bestemmelserne om anvendelsesområde i lovforslagets § 2 samt definitionerne angivet i lovforslagets § 3 tager udgangspunkt definitionerne angivet i det bagvedliggende direktivs artikel 2.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering af definitionerne anvendt i direktivet er tilstrækkeligt præcise og klare, hvorfor det med henblik på at udgå fortolkningstvivil eller overimplementering foreslås, at disse implementeres direkte i national ret. Der er alene udeladt særskilt definition af henholdsvis "normal ladestander" og "højeffekt ladestander", da disse begge omfattes af overbegrebet "ladestander". For en nærmere beskrivelse af de to typer af ladestander henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 3.

### *2.2 Bemyndigelse af transport-, bygnings- og boligministeren*

AFI-direktivet pålægger som nævnt under pkt. 1 i bemærkningerne til lovforslaget, medlemsstaterne at drage omsorg for, at infrastrukturen for alternative drivmidler opfylder en række tekniske specifikationer. Formålet er at understøtte en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen og derigennem facilitere stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele Unionen på efterspørgselssiden.

I direktivets artikel 4 (4) og 4 (6) fastlægges således, at normale ladestandere samt højeffektladestandere til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. I direktivets artikel 5 (2) fastlægges, at offentligt tilgængelige brinttankstationer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet..

I direktivets artikel 6 (9) fastlægges, at CNG-tankstationer til motorkøretøjer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet.

### *2.2.1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning*

Det er på den baggrund Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt med en rammelov, der skaber den fornødne hjemmel til også fremtidig implementering af senere delegerede retsakter. Det er herudover Transport-, Bygnings- og Boligministeriet opfattelse, at der med direktivet fastlægges en række tekniske karv og forskrifter, som efter fast praksis i højere grad hører til i administrative forskrifter. Det skyldes også navnlig, at der er tale om et område, hvor de tekniske specifikationer er under fortsat udvikling og ofte ajourføres.

Kommissionen tillægges i medfør af direktivets artikel 8 beføjelse til at vedtage delegerede retsakter, jf. direktivet art 4, 5 og 6 om henholdsvis elektricitetsforsyning til transport, britforsyning til vejtransport og naturgasforsyning til transport. Det må påregnes, at Kommissionen løbende i takt med den teknologiske udvikling på områderne vil vedtage en række delegerede retsakter, som vil skulle gennemføres i national ret.

### *2.3. Bemyndigelse til fastsættelse af bestemmelser om tilsyn og lovliggørelse*

Med direktivet pålægges medlemsstaterne blandt andet at drage omsorg for, at infrastrukturen for alternative drivmidler opfylder en række tekniske specifikationer. Formålet er at understøtte en

harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i EU og derigennem facilitere stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele EU på efterspørgselssiden.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det kan vise sig nødvendigt at føre tilsyn med overholdelsen af regler udstedt i medfør af denne lov med henblik på at sikre opfyldelse af direktivets krav, såfremt de udstedte regler ikke måtte blive efterlevet. Det foreslås på den baggrund med lovforslagets § 5, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om tilsyn med overholdelse af regler udstedt i medfør af denne lov. Bemyndigelsen planlægges ikke på nuværende tidspunkt udmøntet, og der vil alene blive fastsat regler om tilsynsførelse, såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførelse af AFI-direktivet.

I forlængelse af den i § 5 foreslåede bemyndigelse til fastsættelse af nærmere regler om tilsyn, foreslås det med lovforslagets § 6, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om udstedelse af påbud om lovliggørelse i forbindelse med konstateret overtrædelse af regler udstedt i medfør af denne lov. Tilsvarende bemyndigelsen til udstedelse af nærmere regler om tilsyn planlægges bemyndigelsen til udstedelse af nærmere regler om påbud ikke på nuværende tidspunkt udmøntet, og der vil alene blive fastsat regler herom såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførelse af AFI-direktivet.

#### *2.3.1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning*

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det kan vise sig nødvendigt at føre tilsyn med overholdelsen af regler udstedt i medfør af denne lov med henblik på at sikre opfyldelse af AFI-direktivets krav, såfremt de udstedte regler ikke måtte blive efterlevet.

Den foreslåede bemyndigelse af transport-, bygnings- og boligministeren til udstedelse af nærmere regler herom planlægges ikke på nuværende tidspunkt udmøntet. Der er hensigten, at bemyndigelsen alene skal udmøntes i nærmere regler og tilsyn og lovliggørelse såfremt det måtte vise sig nødvendigt i forhold til at sikre, at Danmark overholder sine EU-retlige forpligtelser.

### **3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige**

Der er ikke offentlige administrative konsekvenser forbundet med lovforslaget.

### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**

Lovforslaget forventes ikke at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser.

### **5. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for borgerne.

### **6. Miljømæssige konsekvenser**

Lovforslaget medfører ikke miljømæssige konsekvenser.

## 7. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget skabes den fornødne hjemmel til implementering af dele af Europaparlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

## 8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Advokatsamfundet, AdvoNordic Advokatfirma, Air Greenland A/S, Akademikernes Centralorganisation (AC), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsmiljørådet for Luftfart, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, Atlantic Airways A/S, Autobranchen Danmark, Automobilbranchens Handels- og Industriforening, BAT-Kartellet, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, Beredskabsstyrelsen, Cabin Union Denmark, CBRN-Instituttet, Center for Menneskerettigheder, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Dalpa, Danish Business Travel Association, Danmarks Frie AutoCampere, Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Danmarks Statistik, DANSAM, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Elbil Alliance, Dansk Energi, Dansk Energinet, Dansk Erhverv – Høringssager, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Flyvelederforening, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Magisterforening (DM), Dansk Medarbejderforbund, Dansk Metal, Dansk Motorflyverunion, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk UL Flyve Union, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske Boligadvokater, Danske Busvognmænd, Danske Dagblades Forening, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Dansk Parkeringsforening, Danske Maritime, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Svæveflyverunion, Datatilsynet, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, De Danske Bilimportører, De Ledende Landinspektører, Den Danske Landinspektørforening, Det Centrale Handicapråd, DFDS Canal Tours (Havnerundfarten), DI Transport, Domstolsstyrelsen, DONG Energy, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, Energistyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Forenede Danske Motorejere – FDM, Flyvebranchens Personaleunion, Flyvertaktisk Kommando, FOA, FOGUS, Forbrugerrådet, Foreningen af Autoriserede Danske Flyværksteder, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Forsvarskommandoen, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Fynbus, Færøernes Landsstyre ved Rigsombudsmanden for Færøerne, Grundejeren.dk, Grønlands Selvstyre ved Rigsombudsmanden for Grønland, Grønlands Lufthavnsvæsen, Hector Rail AB, HK Post og kommunikation, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, HMN Naturgas I/S, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for Menneskerettigheder, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Institut for planlægning – Aalborg Universitet, ITD, Jernbanenævnet, Jettime, Karup Lufthavn, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening – KL, Kongelig Dansk Aeroklub, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kort- og Matrikelstyrelsen (nu Geodatastyrelsen), KZ & Veteranfly Klubben, Københavns Kommune, Københavns Lufthavne A/S, Københavns Museum, Københavns Universitet – Institut for geografi og geologi, Landbrug og Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen Landsbyerne i

Danmark, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Ledernes Hovedorganisation, Lokaltog A/S, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Naturgas Fyn, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Parcelhusejernes Landsforening, Partnerskabet for Brint og Brændselsceller, Primera Air, Rambøll, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer, SAS Region Danmark, Scandinavian Airlines System, SEAS NVE, Serviceforbundet, Sikkerhedsstyrelsen, Starair, Sun Air, Sundhedskartellet, Sydtrafik, Sønderborg Lufthavn, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Thomas Cook, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Vestbanen A/S, Videncentret for landbrug, Øresundsbro Konsortiet, Aalborg Lufthavn, Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning, Aarhus Letbane I/S, Aarhus Lufthavn.

## 9. Sammenfattende skema

|                                                                | Positive konsekvenser/mindreudgifter<br>(hvis ja, angiv omfang)                                                                                                                                         | Negative konsekvenser/merudgifter<br>(hvis ja, angiv omfang) |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner         | Ingen                                                                                                                                                                                                   | Ingen                                                        |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner     | Ingen                                                                                                                                                                                                   | Ingen                                                        |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet                      | Ingen                                                                                                                                                                                                   | Ingen                                                        |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet                  | Ingen                                                                                                                                                                                                   | Ingen                                                        |
| Administrative konsekvenser for borgerne                       | Ingen                                                                                                                                                                                                   | Ingen                                                        |
| Miljømæssige konsekvenser                                      | Ingen                                                                                                                                                                                                   | Ingen                                                        |
| Forholdet til EU-retten                                        | Med lovforslaget skabes den fornødne hjemmel til implementering af dele af Europaparlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. |                                                              |
| Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X) | JA                                                                                                                                                                                                      | NEJ<br><br>X                                                 |

## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

Formålet med loven er i overensstemmelse med det bagvedliggende AFI-direktiv at fastlægge fælles tekniske specifikationer for infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder ladestandere og tankstationer. Formålet hermed er at understøtte en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen og derigennem facilitere stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele Unionen på efterspørgselssiden.

Der henvises til pkt. 1 i bemærkningerne til lovforslaget.

### *Til § 2*

Loven finder anvendelse for offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, brinttankstationer til motorkøretøjer, CNG-tankstationer og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 3 for en nærmere beskrivelse af definitionerne.

### *Til § 3*

Ved offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation forstås efter denne lov en ladestander eller tankstation, der har forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikke-diskriminerende adgang for brugere. Ved ikke-diskriminerende adgang forstås adgang til en ladestander eller tankstation, hvor anvendelsen ikke er begrænset til fx en specifik producents køretøj. Ikke-diskriminerende adgang kan dog omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Som eksempel på en diskriminerende adgang kan nævnes Teslas Superchargerstations, der giver en diskriminerende adgang til Teslas egne køretøjer. Sådanne ladestandere vil ikke være omfattet af lovforslagets anvendelsesområde.

En offentligt tilgængelig ladestander eller tankstation kan f.eks. omfatte privat ejede ladestandere eller tankstationer eller anordninger, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registeringskort eller -gebyrer, ladestandere eller tankstationer, der som led i delebilsordninger og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestandere eller tankstationer i forbindelse med offentlig parkering. Ladestandere eller tankstationer, der giver private brugere mulighed for fysisk adgang ved hjælp af en godkendelse eller et abonnement, anses for offentligt tilgængelige

Ved ladestander forstås efter denne lov en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til ét elektrisk køretøj ad gangen. Grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan bestå af flere stikkontakter eller køretøjskoblere, således at multistandardopladning muliggøres. Begrebet ladestander efter denne lov omfatter både normale ladestandere og højeffektladestandere. Ved normal ladestander forstås en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på højst 22 kW, bortset fra anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, som installeres i private hjem, eller hvis primære formål ikke er at genoplade elektriske køretøjer, og som ikke er tilgængelige for offentligheden. Ved

højeffektladestander forstås efter denne lov en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW, bortset fra anordninger, som installeres i private hjem, eller hvis primære formål ikke er at genoplade elektriske køretøjer, og som ikke er tilgængelige for offentligheden.

Ved elektrisk køretøj forstås efter denne lov et motorkøretøj, der er udstyret med drivaggregat, der indeholder mindst én ikke-perifer elektrisk maskine, som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt. Ved tankstation forstås efter denne lov en optankningsfacilitet, hvor ethvert brændstof, med undtagelse af LNG, kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. En CNG-tankstation og brinttankstation er således en optankningsfacilitet, hvor henholdsvis CNG (naturgas) eller brint kan tankes via et fast eller mobilt anlæg. Ved optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer forstås efter denne lov optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søgående skibe eller fartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade.

Ved LNG-tankstation forstås efter denne lov en optankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system.

Ved alternative drivmidler forstås efter denne lov brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olieklender i energiforsyningen til transport, bidrager til dekarbonisering, og som bidrager til forbedring af miljøpræstationerne i transportsektoren, herunder bl.a. elektricitet, brint, biobrændstoffer, syntetiske og paraffinholdige brændstoffer, naturgas, flydende gas m.v. Energikilder betyder alle alternative kilder til energi til transport såsom elektricitet og brint, der ikke behøver at blive frigivet gennem forbrændings- eller ikke-forbrændingsiltning.

#### *Til § 4*

AFI-direktivet pålægger som nævnt under pkt. 1 i bemærkningerne til lovforslaget medlemsstaterne at drage omsorg for, at infrastrukturen for alternative drivmidler opfylder en række tekniske specifikationer. Formålet er at understøtte en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i Unionen og derigennem facilitere stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele Unionen på efterspørgselssiden.

I direktivets artikel 4 (4) og 4 (6) fastlægges således, at normale ladestander samt højeffektladestander til elektriske køretøjer, bortset fra trådløse eller induktive enheder, skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. I medfør af direktivet skal normale ladestander til elektriske køretøjer således af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikkontakter eller Type 2-stikforbindelser til køretøjer som beskrevet i standarden EN 62196-2. Disse stikkontakter kan udstyres med funktioner såsom mekanisk lukningsmekanisme samtidig med, at Type 2-kompatibiliteten opretholdes. Højeffektladestander skal af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem "Combo 2" som beskrevet i standarden EN 62196-3.

I direktivets artikel 5 (2) fastlægges, at offentligt tilgængelige brinttankstationer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. Direktivet stiller bl.a. krav om, at udendørs brinttankstationer til optankning med gasformig brint til brug som brændstof i

motorkøretøjer skal opfylde de tekniske specifikationer i specifikationen ISO/TS 20100 for gasformig brint som brændstof. Direktivet foreskriver ligeledes, at renhedsgraden af den brint, der kan tankes på brinttankstationer, skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden ISO 14687-2.

I direktivets artikel 6 (9) fastlægges, at CNG-tankstationer til motorkøretøjer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. I medfør af direktivet skal CNG-tilslutningsanordninger og -beholdere opfylde kravene i FN/ECE regulativ nr. 110 (som henviser til ISO-standard 14469, del I og II).

Der vil med hjemmel i den foreslåede § 4 blive udstedt de fornødne administrative forskrifter, der sikrer gennemførsel af direktivets krav som gengivet ovenfor i national ret.

#### *Til §§ 5 og 6*

Med direktivet pålægges medlemsstaterne blandt andet at drage omsorg for, at infrastrukturen for alternative drivmidler opfylder en række tekniske specifikationer. Formålet er at understøtte en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i EU og derigennem facilitere stordriftsfordele på udbudssiden og mobilitet i hele EU på efterspørgselssiden.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det kan vise sig nødvendigt at føre tilsyn med overholdelsen af regler udstedt i medfør af denne lov med henblik på at sikre opfyldelse af direktivets krav, såfremt de udstedte regler ikke måtte blive efterlevet. Det foreslås på den baggrund med lovforslagets § 5, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om tilsyn med overholdelse af regler udstedt i medfør af denne lov. Bemyndigelsen planlægges ikke på nuværende tidspunkt udmøntet, og der vil alene blive fastsat regler om tilsynsførelse, såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførsel af AFI-direktivet.

I forlængelse af den i § 5 foreslåede bemyndigelse til fastsættelse af nærmere regler om tilsyn, forslås det med lovforslagets § 6, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om udstedelse af påbud om lovgivning i forbindelse med konstateret overtrædelse af regler udstedt i medfør af denne lov. Tilsvarende bemyndigelsen til udstedelse af nærmere regler om tilsyn planlægges bemyndigelsen til udstedelse af nærmere regler om påbud ikke på nuværende tidspunkt udmøntet, og der vil alene blive fastsat regler herom, såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførsel af AFI-direktivet.

Der henvises til bemærkninger under pkt. 2.3.

#### *Til § 7*

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter kundgørelse i Lovtidende. I medfør af artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer skal medlemsstaterne sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 18. december 2016. De krav til tekniske specifikationer, som direktivet pålægger medlemsstaterne at drage omsorg for opfyldelsen af skal gælde

for infrastruktur opsat eller fornyet efter den 18. november 2017. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet foreslår på den baggrund, at loven træder i kraft hurtigst muligt.

Henset til, at loven ikke i sig selv indeholder rettigheder eller forpligtelser for borgere, virksomheder eller andre offentlige myndigheder, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurdering, at der ikke er sådanne væsentlige retssikkerhedsmæssige betænkeligheder forbundet med at lade loven træde i kraft dagen efter kundgørelse i Lovtidende, at dette kan begrunde tilsidesættelsen af hensynet til iagttagelsen af Danmarks EU-retlige forpligter.

#### *Til § 8*

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.