



Fremsat den 4. oktober 2017 af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

Forslag

til

Lov om infrastruktur for alternative drivmidler¹⁾

§ 1. Loven finder anvendelse for:

- 1) Offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer.
- 2) Offentligt tilgængelige tankstationer.
- 3) Optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer.

§ 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om tilsyn og kontrol med overholdelsen af forskrifter udstedt i medfør af loven.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om påbud om lovliggørelse ved manglende overholdelse af regler, der er udstedt i medfør af loven.

Stk. 4. I regler, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

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

§ 3. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 4. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Loven er foranlediget af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (herefter AFI-direktivet), i hvilket der fastsættes en række 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 mod 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 for alternative drivmidler. 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.

Med lovforslaget bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren til at gennemføre EU-retsakter m.v. inden for det sagsområde, som er beskrevet i AFI-direktivet. Behovet for en sådan bemyndigelse hviler på grundlæggende på to hovedhensyn.

For det første forefindes der ikke i eksisterende lovgivning på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område de fornødne bemyndigelser til fuld implementering af AFI-direktivets krav til infrastruktur for alternative drivmidler. Inden for transport- og infrastrukturområdet har ministeriets eksisterende hovedlove begrænset geografisk anvendelse, hvilket ikke muliggør fuld implementering af AFI-direktivet. F.eks. regulerer lov om offentlige veje, jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014 med senere ændringer og privatvejsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, alene arealer, der udgør vejarealer i disse loves forstand med den konsekvens, at der ikke kan fastsættes tekniske specifikationer, der gælder for andre områder end vejarealer, herunder f.eks. visse tankstationer.

For det andet er det dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at sagsområdet er i en hastigt stigende udvikling, hvor der må forventes en ikke uvæsentlig udvikling over de næste år med stigende behov for regulering til følge. Selv om der for nærværende ikke foreligger andre direktiver på området for infrastruktur for alternative drivmidler end AFI-direktivet, er det dog ministeriets vurdering, at

den EU-retlige regulering på dette område vil fortsætte i de kommende år.

Disse hensyn understøtter efter ministeriets opfattelse behovet for at tilvejebringe en selvstændig hovedlov, der kan fungere som en rammelo, hvor transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler administrativt på et område, der er stærkt præget af tekniske forskrifter, som efter almindelig praksis egner sig bedst til at blive udstedt som administrative forskrifter.

De med loven foreslåede bemyndigelsesbestemmelser begrænser sig derfor ikke alene til at bemyndige ministeren til at implementere AFI-direktivet, men giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for, at implementere restakter på området for infrastruktur til alternative drivmidler, hvor dette sker med henblik på efterlevelse af Danmarks EU-retlige eller internationale forpligtelser. Hermed undgås det, at regeringen skal fremsætte en lov, hver gang den EU-retlige regulering på området udvikler sig udover rammerne for AFI-direktivet.

Den forestående implementering af det aktuelle AFI-direktiv vil således blive gennemført ved udstedelse af en bekendtgørelse, hvis dette lovforslag vedtages.

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets afsnit 3.1.

2. Baggrund

2.1. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFI-direktivet)

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

Direktivet pålægger blandt andet medlemsstaterne at udarbejde nationale politikrammer for implementering af AFI-direktivet, jf. herved direktivets art. 3. 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.

Udover kravet om udarbejdelse af en national politikramme, fastsættes der med direktivet en række tekniske specifikationer og krav til infrastrukturen for alternative drivmidler, mærkningsbestemmelser og krav til brugerinformation, som medlemsstaterne er forpligtet til at implementere i national ret. I direktivets artikel 4 fastsættes således nærmere krav til elektricitetsforsyning til transport, i direktivets artikel 5 fastsættes nærmere krav til brintforsyning til vejtransport, i direktivets artikel 6 fastsættes nærmere krav til naturgasforsyning til transport og i artikel 7 fastsættes nærmere regler om og krav til brugerinformation. Infrastrukturen for alternative drivmidler dækker over infrastruktur til transmission af alternative brændstoffer, herunder f.eks. ladestandere til elbiler, gastankstationer mv.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren til gennemførelse eller anvendelse af EU-regler og internationale konventioner om infrastruktur for alternative drivmidler

3.1.1. Gældende ret

Transport-, bygnings- og boligministeren har i medfør af § 1 a i lov om havne, jf. lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012, som ændret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 130 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje, som ændret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 97 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, bemyndigelse til at fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler inden for de respektive loves anvendelsesområde. Bemyndigelserne er bl.a. udmøntet ved bekendtgørelse nr. 283 af 27. marts 2017 om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler, der delvist implementerer AFI-direktivets krav til infrastruktur for alternative drivmidler.

3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at loven skal finde anvendelse for offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, offentligt tilgængelige tankstationer og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til fartøjer, jf. herved den foreslåede § 1. Transport-, bygnings- og boligministeren kan således i medfør af loven fastsætte regler for offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer, tankstationer og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer med henblik på at opfylde Danmarks EU-retlige og internationale forpligtelser.

Lovens anvendelsesområde er fastlagt med udgangspunkt i AFI-direktivets artikel 2 og artikel 4-6, der på nuværende tidspunkt er den eneste kendte EU-retlige regulering på området. Det er dog Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at ladestandere, tankstationer og optankningsfaciliteter fra land til fartøjer er den langt mest anvendte og hyppigst forekommende infrastruktur for alternative driv-

midler, hvorfor det efter ministeriets vurdering er mest hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at begrænse lovens anvendelsesområde til disse former for infrastruktur.

Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1 for en nærmere beskrivelse af anvendelsesområdet.

Med den foreslåede § 2, stk. 1, bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler.

Det er hensigten, at bestemmelsen hovedsageligt skal anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser, på grundlag af den foreslåede bestemmelse, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder under iagttagelse af lovens anvendelsesområde, jf. den foreslåede § 1. Det betyder, at transport-, bygnings- og boligministeren i medfør af den foreslåede bestemmelse ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering ikke er forenelig med anvendelsesområdet for denne lov. I den situation vil der forud for implementeringens gennemførelse blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende ret, herunder denne lov, som sikrer konformitet med EU-retten. Der vil med andre ord blive fremsat nødvendige lovforslag herom for Folketinget. Implementering eller gennemførelse af retsakter, der måtte falde inden for lovens anvendelsesområde, men som bærer ikke ubetydelig politisk vægt vil blive forelagt Folketinget. Hensynet bag den foreslåede generelle bemyndigelsesbestemmelse er således hovedsageligt, at transport-, bygnings- og boligministeren får hjemmel til administrativt at implementere EU-regler af f.eks. mere teknisk karakter, der ikke strider mod gældende lovgivning, og som – under hensyntagen til EU-reglernes indholdsmæssige væsentlighed – ikke kan berettige implementering via Folketingets lovbehandling.

Såfremt loven vedtages, vil bemyndigelsen konkret blive brugt til implementering af AFI-direktivet. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 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. Ministeriets vurdering beror navnlig på, at de love, som bekendtgørelsen er udstedt med hjemmel i, ikke geografisk dækker hele det område, som direktivet vedrører. F.eks. regulerer lov om offentlige veje og privatvejsloven alene arealer, der udgør vejarealer i disse loves forstand med den konsekvens, at der ikke kan fastsættes tekniske specifikationer, der gælder for andre områder end vejarealer.

Der vil derfor blive udstedt en ny bekendtgørelse, som fastlægger krav til infrastrukturen for alternative drivmidler i overensstemmelse med kravene i AFI-direktivet. Ved udstede

delsen af en sådan bekendtgørelse vil den nuværende bekendtgørelse nr. 283 af 27. marts 2017 om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler blive ophævet.

Udover de nuværende kendte krav efter AFI-direktivet er EU-Kommissionen i medfør af en række af direktivets bestemmelser bemyndiget til at vedtage delegerede retsakter for at ajourføre og supplere henvisningerne til de standarder, der er omhandlet i de tekniske specifikationer i bilag II til direktivet, såfremt disse standarder erstattes af nye udgaver vedtaget af de relevante standardiseringsorganisationer. Det er på nuværende tidspunkt ikke alle relevante standarder for infrastruktur til alternative drivmidler, der er fastsat i direktivet. Det må derfor forventes, at der løbende vil blive behov for opdatering af reguleringen på området, hvilket efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse understøtter behovet for en generel bemyndigelsesbestemmelse på området.

For en nærmere beskrivelse af kravene i AFI-direktivet henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 2, stk. 1.

3.2. Bemyndigelse til fastsættelse af bestemmelser om tilsyn, lovliggørelse og strafansvar

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det kan vise sig nødvendigt at føre tilsyn og kontrol med overholdelsen af regler udstedt i medfør af loven med henblik på at sikre opfyldelse af det bagvedliggende EU-direktivs krav. Tilsyn og kontrol er alene nødvendigt såfremt det konstateres, at de i medfør af loven udstedte regler i vidt omfang ikke måtte blive efterlevet.

Det foreslås på den baggrund med lovforslagets § 2, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte regler om tilsyn og kontrol, ligesom det kan blive nødvendigt at fastsætte regler om udstedelse af påbud om lovliggørelse i forbindelse med konstateret overtrædelse af regler udstedt i medfør af loven.

Endelig kan det komme på tale, at der i udstedte regler i medfør af loven, kan fastsættes bestemmelser om straf for at sikre efterlevelse af reglerne. Da hovedparten af offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler i Danmark er ejet af selskaber eller lignende, vil det også være nødvendigt at kunne pålægge disse strafansvar i henhold til de almindelige regler herom i straffelovens 5. kapitel i udstedte bekendtgørelser.

Bemyndigelsen planlægges ikke på nuværende tidspunkt udmøntet, og der vil alene blive fastsat regler om tilsynsførelse og kontrol, påbud og straf såfremt der rejses berettiget tvivl om Danmarks gennemførelse af EU-retsakter på området, herunder helt konkret AFI-direktivet.

Der henvises til bemærkningerne til det foreslåede § 2, stk. 2-5.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indeholder alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv offentlige administrative eller økonomiske konsekvenser. Forskrifter udstedt i medfør af lovforslaget vil dog kunne være forbundet med offentlige administrative eller økonomiske konsekvenser, hvilket vil blive vurderet i forbindelse med udstedelse heraf.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget indeholder alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser. Forskrifter udstedt i medfør af lovforslaget vil dog kunne medføre erhvervsøkonomiske eller administrative konsekvenser, hvilket vil blive vurderet i forbindelse med udstedelse heraf.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget indeholder alene bemyndigelsesbestemmelser og indebærer derfor ikke i sig selv administrative konsekvenser for borgere. Forskrifter udstedt i medfør af lovforslaget vil dog kunne medføre administrative konsekvenser for borgere, hvilket vil blive vurderet i forbindelse med udstedelse heraf.

7. Miljømæssige konsekvenser

Der er ikke gennemført en miljøvurdering af lovforslaget, men det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at en harmonisering af tekniske krav til infrastrukturen for alternative drivmidler vil understøtte udviklingen af disse, hvilket vil have en positiv miljømæssig effekt.

8. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget skabes den fornødne hjemmel til implementering af EU-retlige forpligtelser på området for infrastruktur til alternative drivmidler, herunder hjemmel til implementering af dele af Europaparlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 28. juni 2017 til den 14. august 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, AdvoNordic Advokatfirma, Air Greenland A/S, Akademikernes Centralorganisation (AC), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejds miljørådet 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, Bered-

skabsstyrelsen, 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, Forenin-

gen 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 Lufthavnsvesen, 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 Chef-forening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, 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.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (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	Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at en harmonise-	Ingen

	ring af tekniske krav til infrastrukturen for alternative drivmidler vil understøtte udviklingen af disse, hvilket vil have en positiv miljømæssig effekt.	
Forholdet til EU-retten	Med lovforslaget skabes den fornødne hjemmel til implementering EU-retlige forpligtelser på for infrastruktur til alternative drivmidler, herunder 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 X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Loven finder anvendelse for offentligt tilgængelige ladestander til elektriske køretøjer, tankstationer til motorkøretøjer, tankstationer og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer. Lovens anvendelsesområde er fastlagt med udgangspunkt i AFI-direktivet og omfatter ud fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering den mest forekommende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler, jf. herved også bemærkningerne til lovforslagets pkt. 3.1.

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.

AFI-direktivet udpeger elektricitet, brint, biobrændstoffer, naturgas og flydende gas (LPG) som de aktuelt vigtigste alternative brændstoffer, som helt eller delvist kan erstatte fossile olieprodukter til transport, jf. herved direktivets betragtning nr. 4. Gas omfatter naturgas og biogas, som enten kan anvendes i komprimeret form (CNG) eller i flydende form (LNG).

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

I de kommende år (2016-2017) planlægges der opsat yderligere ca. 60 nye ladestander med ca. 120 ladestik (jf. National politikramme for implementering af AFI-direktivet). En del af ladestanderne er opsat langs motorvejsnettet med af-

sæt i offentlige udbud. I dag er der 23 rasteplasser med el-ladestander, og det forventes, at der opsættes el-ladestander på yderligere 10 rasteplasser i 2016.

El-ladeinfrastrukturen omkring de større byer i Danmark er i dag veletableret med mere end 200 offentligt tilgængelige ladestander 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.

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 allerede i dag 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. Regler udstedt i medfør af loven vil ikke finde anvendelse for allerede opført infrastruktur, men vil alene fastlægge krav til senere opført offentligt tilgængelige ladestander og tankstationer eller optankningsfaciliteter fra land til søfartøjer.

Det foreslås i § 1, stk. 1, nr. 1, at loven finder anvendelse for offentligt tilgængelige ladestander til elektriske køretøjer. Ved offentligt tilgængelig ladestander forstås efter denne lov en ladestander til forsyning med et alternativt brændstof, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere, jf. herved også definitionen i AFI-direktivets artikel 2, som der ved afgrænsningen af lovens anvendelsesområde er taget udgangspunkt i.

I overensstemmelse med betragtning 26 i AFI-direktivet, kan en offentligt tilgængelig ladestander f.eks. omfatte privatejede ladestander, der er tilgængelige for offentligheden ved hjælp af registreringskort eller -gebyrer. Ligeledes er ladestander, der som led i delebilsordninger og som via et abonnement giver tredjepartsbrugere mulighed for adgang, eller ladestander i forbindelse med offentlig parkering at betragte som offentligt tilgængelige og dermed omfattet af lovens anvendelsesområde. Ladestander, der giver private brugere mulighed for fysisk adgang ved hjælp af en godkendelse eller et abonnement, er også at betragte som offentligt tilgængelige i medfør af denne lov.

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

Ved ladestander forstås efter denne lov en grænseflade, der er i stand til at oplade mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til mindst ét elektrisk køretøj ad gangen. Grænsefladen til opladning af elektriske køretøjer kan bestå af flere stikkontakter eller køretøjskoblere, således at multistandardopladning muliggøres. I praksis er det i dag oftest muligt at lade mere end fx en elbil ved hver ladestander, og det vil således fremadrettet være tilstrækkeligt såfremt blot et af stikkene lever op til kravene fastsat i medfør af denne lov.

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. Et typisk elektrisk køretøj vil være en almindelig elbil.

Det foreslås i nr. 2, at loven finder anvendelse for offentligt tilgængelige tankstationer. Afgrænsningen af, hvornår en tankstation er at betragte som offentligt tilgængelig og dermed omfattet af lovens anvendelsesområde, afgøres ud fra de samme principper som for ladestander, jf. bemærkningerne ovenfor til nr. 1.

Ved tankstation forstås efter denne lov en optankningsfacilitet, hvor et alternativt brændstof kan tankes via et fast eller mobilt anlæg, en offshorefacilitet eller et andet system. Brint- og naturgastankstationer vil således være omfattet af loven ligesom optankningsfaciliteter til f.eks. skibe på havneanlæg også vil være omfattet af loven.

Den foreslåede bestemmelse i nr. 3, indebærer, at loven finder anvendelse for optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer. Herved forstås efter denne lov optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søgående skibe eller søfartøjer til transport ad indre vandveje på kajpladsen gennem en standardgrænseflade, jf. herved også definitionen i AFI-direktivets artikel 2.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Med det foreslåede *stk. 1* bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur til transmission af alternative drivmidler. Ministeren vil således i medfør af loven fx kunne udstede regler om tekniske specifikationer og standarder, som ladestander til elektriske køretøjer vil skulle leve op til.

Ved infrastruktur forstås i overensstemmelse med lovens anvendelsesområde, jf. den foreslåede § 1, ladestander til elektriske køretøjer, tankstationer og optankningsfaciliteter til strømforsyning fra land til søfartøjer. Der henvises til bemærkningerne til § 1 for en nærmere definition af begreberne.

Ved alternative drivmidler forstås efter denne lov brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile olie-kilder 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 (CNG og LNG), flydende gas (LPG) m.v.

Ved energikilder forstås efter denne lov alle alternative kilder til energi til transport såsom elektricitet og brint, der ikke behøver at blive frigivet gennem forbrændings- eller ikke-forbrændingsiltning, jf. herved også betragtning 5 i AFI-direktivet. Ved biobrændstoffer forstås efter denne lov et flydende eller gasformigt brændstof til transport fremstillet på grundlag af biomasse, jf. herved artikel 2, litra i i Europa-

Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder og om ændring og senere ophævelse af direktiv 2001/77/EF og 2003/30/EF.

Det er hensigten, at bestemmelsen hovedsageligt skal anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser, på grundlag af den foreslåede bestemmelse, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder under iagttagelse af lovens anvendelsesområde, jf. den foreslåede § 1. Det betyder, at transport-, bygnings- og boligministeren i medfør af den foreslåede bestemmelse ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering ikke er forenelig med anvendelsesområdet for denne lov. I den situation vil der forud for implementeringens gennemførelse blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende ret, herunder denne lov, som sikrer konformitet med EU-retten. Der vil med andre ord blive fremsat nødvendige lovforslag herom for Folketinget. Implementering eller gennemførelse af retsakter, der måtte falde inden for lovens anvendelsesområde, men som bærer ikke ubetydelig politisk vægt vil blive forelagt Folketinget.

Såfremt loven vedtages, vil bemyndigelsen konkret blive brugt til implementering af AFI-direktivet. Der vil i den forbindelse blive udstedt en ny bekendtgørelse, som fastlægger krav til infrastrukturen for alternative drivmidler i overensstemmelse med kravene i AFI-direktivet i henhold til nedenstående.

I AFI-direktivets artikel 4, stk. 4, fastlægges, 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.

Ved normal ladestander forstås en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på højst 22 kW, jf. herved også artikel 2, nr. 4, i AFI-direktivet.

Ved højeffektladestander forstås en ladestander, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW, jf. herved også artikel 2, nr. 5, i AFI-direktivet.

I medfør af AFI-direktivet skal normale ladestander til elektriske køretøjer af hensyn til interoperabiliteten mindst være udstyret med stikkontakter eller Type 2-stikforbindelser til køretøjer som beskrevet i standarden EN 62196-2. Disse stikkontakter kan udstyres med funktioner såsom mekanisk lukningsmekanisme samtidig med, at Type 2-kompatibiliteten opretholdes. 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 AFI-direktivets artikel 4, stk. 6, fastlægges, at de installationer til strømforsyning fra land til fartøjer til søtransport skal opfylde kravene fastsat i bilag II, pkt. 1.7. til direktivet. I medfør heraf skal strømforsyning fra land til fartøjer, der er søgående skibe, herunder udformning, installation og prøvning af systemerne, opfylde de tekniske specifikationer i standarden IEC/ISO/IEEE 80005-1.

I AFI-direktivets artikel 5, stk. 2, fastlægges, at offentligt tilgængelige brinttankstationer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. Direktivet stiller bl.a. krav om, at udendørs brinttankstationer til optankning med gasformig brint til brug som brændstof i motorkøretøjer skal opfylde de tekniske specifikationer i specifikationen ISO/TS 20100 for gasformig brint som brændstof. Direktivet foreskriver ligeledes, at renhedsgraden af den brint, der kan tankes på brinttankstationer, skal opfylde de tekniske specifikationer i standarden ISO 14687-2. Standarden ISO/TS 20100 er imidlertid trukket tilbage den 10. december 2015 og erstattet af ISO/TS 19880-1:2016. Der vil ved udstedelse af forskrifter i medfør af den foreslåede stk. 1, skulle tages udgangspunkt i de til enhver tid gældende standarder på området.

I AFI-direktivets artikel 6, stk. 9, fastlægges, at CNG-tankstationer til motorkøretøjer skal opfylde en række mindstekrav til tekniske specifikationer angivet i bilag II til direktivet. I medfør af direktivet skal CNG-tilslutningsanordninger og -beholdere opfylde kravene i FN/ECE regulativ nr. 110 (som henviser til ISO-standard 14469, del I og II). Standarderne ISO 14469 del I og II er imidlertid trukket tilbage den 3. januar 2017 og erstattet af en ny ISO 144690:2017. Der vil ved udstedelse af forskrifter i medfør af den foreslåede § 4 skulle tage udgangspunkt i de til enhver tid gældende standarder på området.

Kommissionen tillægges herudover i medfør af AFI-direktivets artikel 8 beføjelse til at vedtage delegerede retsakter, jf. herved også direktivet art 4, 5 og 6 om henholdsvis elektricitetsforsyning til transport, brintforsyning 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. Sådanne fremtidige retsakter udstedt i medfør af direktivet vil kunne gennemføres i dansk ret med hjemmel i loven og ovenstående er derfor ikke udtryk for en udtømmende opregning af den planlagte udmøntning af lovens § 2, stk. 1.

Der henvises til pkt. 3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det kan vise sig nødvendigt at føre tilsyn og kontrol med overholdelsen af regler udstedt i medfør af denne lov med henblik på at sikre opfyldelse af de regler, der udstedes i medfør af loven. Det foreslås på den baggrund med *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte 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 dette måtte vise sig nødvendigt. En udmøntning af bemyndigelsen kunne f.eks. blive relevant, såfremt der generelt kan konstateres en omfattende tilsidesættelse af regler udstedt i medfør af loven eller hvis der rejses berettiget tvivl om Danmarks faktiske gennemførelse af AFI-direktivets formål om at understøtte en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i EU.

Det er henset til, at bemyndigelsen ikke på nuværende tidspunkt planlægges udmøntet, uafklaret præcis hvordan tilsyn eller kontrol ville skulle tilrettelægges. Det er dog forventningen at det, hvis det viser sig nødvendigt at udmønte bemyndigelsen, vil blive en styrelse under Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ressort, der udfører tilsyn og kontrol. Genstanden for tilsyn og kontrol vil være de til enhver tid værende ejer af den kontrollerede infrastruktur. De nærmere regler vil blive fastsat ved bekendtgørelse. Ministeren vil i medfør af bestemmelsen fx kunne fastsætte regler om, at der på baggrund af konkret mistanke eller ved indberetning føres fysisk tilsyn med opførte ladestandere.

I forlængelse af den foreslåede bemyndigelse til fastsættelse af regler om tilsyn i stk. 2, forslås det i *stk. 3*, 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 om tilsynsførelse, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt. En udmøntning af bemyndigelsen kunne f.eks. blive relevant, såfremt der generelt kan konstateres en omfattende tilsidesættelse af regler udstedt i medfør af loven eller hvis der rejses berettiget tvivl om Danmarks faktiske gennemførelse af AFI-direktivets formål om at understøtte en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i EU.

Det er henset til, at bemyndigelsen ikke på nuværende tidspunkt planlægges udmøntet, uafklaret præcis hvordan meddelelse om påbud vil skulle tilrettelægges. Det er dog forventningen at det, hvis det viser sig nødvendigt at udmønte bemyndigelsen, vil blive en styrelse under Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ressort, der udsteder påbud om lovliggørelse. Det vil være de til enhver tid værende ejer af den kontrollerede infrastruktur, der er ansvarlig for efterlevelse af påbud om lovliggørelse. De nærmere regler vil blive fastsat ved bekendtgørelse.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at det kan vise sig nødvendigt at fastsætte bestemmelser om straf i de regler, der udstedes i medfør af loven, for at sikre efterlevelse af reglerne. Det foreslås derfor i *stk. 4*, at der i regler udstedt i medfør af loven kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne.

Bemyndigelsen til udstedelse af nærmere regler om straf planlægges ikke på nuværende tidspunkt udmøntet, og der vil alene blive fastsat regler om straf, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt. En udmøntning af bemyndigelsen kunne f.eks. blive relevant, såfremt der generelt kan konstateres at pålæg givet i medfør af reglerne udstedt i henhold til det foreslåede stk. 3 ikke efterleves, eller hvis der rejses berettiget tvivl om Danmarks faktiske gennemførelse af AFI-direktivets formål.

De almindelige strafferetlige principper, herunder principper om strafværdighed og proportionalitet, vil skulle iagttages ved udmøntning af bemyndigelsen i *stk. 4*.

Det foreslås endelig med *stk. 5*, at der i regler, som er udstedt i medfør af loven, kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at hovedparten af infrastrukturen til transmission af alternative drivmidler i Danmark er ejet af selskaber eller lignende, hvorfor det vil være nødvendigt at kunne pålægge disse strafansvar i henhold til de almindelige regler herom i straffelovens 5. kapitel.

Der henvises til pkt. 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende. I medfør af artikel 12 i AFI-direktivet skal medlemsstaterne sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme direktivet 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 Boligministeriets vurdering, at der ikke er sådanne væsentlige retssikkerhedsmæssige betænkeligheder forbundet med at lade loven træde i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende, at dette kan begrunde tilsidesættelsen af hensynet til iagttagelsen af Danmarks EU-retlige forpligter.

Til § 4

Bestemmelsen vedrører lovens territoriale gyldighed og indebærer, at loven ikke finder anvendelse for Færøerne og Grønland.