

## HØRINGSNOTAT

Dato 11. oktober 2017  
J. nr. 2017-3641

### **Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler**

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 28. juni 2017 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler. Høringsfristen udløb den 14. august 2017.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Danmarks Frie Autocampere, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Dansk Standard, Danske Maritime, Erhvervsstyrelsen, ITD, Søfartsstyrelsen.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: DA, Dansk Byggeri, DMI, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, FDM, Færdselsstyrelsen, Geodatastyrelsen, Hovedstadens Letbane, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landsforeningen af Menighedsråd, Metroselskabet, Nævnenes Hus, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Sundhedskartellet, Vejdirektoratet.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringsvar til lovforslaget: 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 Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Danmarks Statistik, DANSAM, Dansk Cyklistforbund, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energi, Dansk Energinet, 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 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 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, Energinet.dk, Energitilsynet, Energiestyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Esbjerg Lufthavn, Fagligt Fælles Forbund – 3F, 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 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, Jernbanenævnet, Jettime, Karup Lufthavn, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening – KL, Kongelig Dansk Aeroklub, 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, 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, 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, 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.

#### 4. Øvrige hørings svar

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget hørings svar fra følgende høringspart, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste:

Energi- og Olieforum



Dette høringssvar behandles særskilt i afsnit 4 i dette notat.

Side 3/6

## **Bemærkninger til lovforslaget**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henviser til høringssvarene.

### **1. Forslaget om en ny hovedlov**

Dansk Erhverv bemærker, at de finder det meget positivt, at der fremsættes en ny rammelovgivning, da det giver de bedste muligheder for at tilpasse reguleringen til de opdagelser, som man uvægerligt vil gøre sig under udviklingen af de alternative drivmidler og deres implementering i samfundet.

ITD bemærker, at de er enige i, at der inden for området for alternative drivmidler må forventes en betydelig udvikling over de kommende år, og at dette understøtter behovet for en selvstændig hovedlov, der fungerer som rammelov.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det er ministeriets vurdering, at området for alternative drivmidler er i en hastigt stigende udvikling, hvor der må forventes en ikke uvæsentlig udvikling over de næste år. Det understøtter efter ministeriets opfattelse behovet for en selvstændig hovedlov, der kan fungere som en rammelov på et område, der er præget af tekniske forskrifter, som efter almindelig praksis egner sig bedst til at blive udstedt som administrative forskrifter.*

### **2. Lovforslagets anvendelsesområde**

Dansk Erhverv bemærker, at de ser positivt på, at der med lovforslaget alene kan fastsættes krav til ladestandere og tankstationer, der giver en ikke-diskriminerende adgang for brugere.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at de finder det positivt, at der med loven alene gives hjemmel til at fastsætte krav til offentligt tilgængelige ladestandere, da ikke offentligt tilgængelige ladestandere i højere grad anvendes til specialiserede formål og alligevel ikke er tilgængelige for de elbilister, som loven skal skabe sikkerhed om minimumsstandardisering for.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at formålet med lovforslaget er at sikre den fornødne hjemmel til implementering af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/9/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Der er derfor ved fastlæggelsen af lovforslagets anvendelsesområde taget udgangspunkt i det bagvedliggende direktivs bestemmelser, herunder navnlig definitionerne i artikel 2, med henblik på at sikre en direktivnær implementering.

Danmarks Frie Autocampere bemærker, at LPG bør medregnes som et alternativt drivmiddel og derfor omfattes af lovforslagets anvendelsesområde.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at LPG er omfattet af lovforslagets anvendelsesområde, jf. herved bemærkningerne til lovforslagets § 2. LPG fremgår ligeledes af artikel 2, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/9/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer som et alternativt brændstof.

### **3. Bemærkninger af fagteknisk karakter**

Søfartsstyrelsen bemærker, at større skibe, der anvender LNG som brændstof, skal opfylde IMO Resolution MSC.391(95) "Adoption of the International Code of Safety for Ships using Gases or Other low-flashpoint Fuels" (IGF Code). Søfartsstyrelsen bemærker ligeledes, at det bør undersøges, om der findes internationale standarder for koblinger til LNG bunker slanger samt stik til el-ladestationer.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at lovforslaget ikke ændrer på, hvilke krav større skibe der anvender LNG som brændstof skal opfylde. Med lovforslaget skabes den fornødne hjemmel til, at der kan fastsættes krav til offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler til motorkøretøjer og skibe, således at kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/9/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer kan implementeres i national ret. jf. herved bemærkningerne til lovforslagets § 2.

Det fremgår af artikel 6, stk. 10, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/9/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, at Unionen følger de relevante europæiske og internationale standardiseringsorganisationers udvikling af standarder, herunder detaljerede tekniske specifikationer for LNG-tankstationer til søtransport og transport ad indre vandveje. I mangel af standarder er Kommissionen i medfør af artikel 6, stk. 12 i samme direktiv tillagt beføjelse til under hensyntagen til det igangværende arbejde i IMO, CCNR, Donaukommissionen og andre relevante internationale fora, at fastsætte krav til grænseflader for bunkeroverførsel af



*LNG i forbindelse med søtransport og transport ad indre vandveje, hvilket skal ske med inddragelse af de nationale søfartsmyndigheder.*

Danske Maritime bemærker, at landstrøm bør følge relevant international regulering for at sikre kompatibilitet med eksisterende standarder. Især skal installation og prøvning være i overensstemmelse med standarderne IEC/IEEE i 80005 serien.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at der med lovforslaget skabes den fornødne hjemmel til, at der kan fastsættes krav til offentligt tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler til motorkøretøjer og skibe, således at kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/9/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer kan implementeres i national ret. jf. herved bemærkningerne til lovforslagets § 2.*

*Artikel 4, stk. 6, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/9/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, pålægger medlemsstaterne at sørge for at installationer til strømforsyning fra land til fartøjer til søtransport opfylder de tekniske specifikationer, der er fastsat i direktivets bilag II, punkt 1.7. Af bilaget følger, at den relevante tekniske standard er IEC/ISO/IEEE 80005-1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på baggrund af bemærkningerne fra Danske Maritime præciseret dette i bemærkningerne til den foreslåede § 2.*

Dansk Standard bemærker, at der i bemærkningerne henvises til standarden ISO/TS 20100, som er trukket tilbage den 10. december 2015. Standarden er erstattet af ISO/TS 19880-1:2016. Tilsvarende henvises i bemærkningerne til standarderne ISO 14469 del I og II, som er trukket tilbage den 3. januar 2017 og erstattet af en ny ISO 144690:2017.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet i bemærkningerne til lovforslaget har taget udgangspunkt i de standarder, der er angivet i bilag II i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/9/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har dog på baggrund af bemærkningerne fra Dansk Standard justeret bemærkningerne til lovforslagets § 4, således at det fremgår, at de standarder, der er nævnt i det for lovforslaget bagvedliggende direktiv, er trukket tilbage og dermed ikke længere er gældende. I bemærkningerne til de foreslåede § 2 er det således tilføjet, at der ved udstedelse af forskrifter i medfør af bestemmelsen skal tage udgangspunkt i gældende standarder.*

#### **4. Øvrige hørings svar**



Energi- og Olieforum bemærker, at biobrændstoffer nævnes i lovforslagets § 3 under definitionen af alternative drivmidler, men ikke herudover er nævnt i loven, og at det bør præciseres i bemærkningerne til loven, at reguleringen af flydende biobrændstoffer ligger i andet regi.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal indledningsvist bemærke, at § 3, som der henvises til i høringssvaret fra Energi- og Olieforum på baggrund af lovtekniske overvejelser ikke længere fremgår af lovteksten, men af bemærkningerne til lovforslaget, jf. herved også pkt. 5 nedenfor.*

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal herudover bemærke, at formålet med lovforslaget er, at sikre den fornødne hjemmel til implementering af dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/9/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Der er derfor ved udarbejdelsen af bemærkningerne til lovforslaget taget udgangspunkt i det bagvedliggende direktivs bestemmelser, herunder navnlig definitionerne i direktivets artikel 2. Det fremgår af artikel 2, nr. 1 i direktivet, at begrebet "alternative brændstoffer" omfatter biobrændstoffer som defineret i artikel 2, litra i), i direktiv 2009/28/EF, hvor biobrændstof defineres som et flydende eller gasformigt brændstof til transport, fremstillet på grundlag af biomasse. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har præciseret dette i bemærkningerne til lovforslaget.*

## **5. Ændringer af lovteknisk karakter foretaget efter endt høring**

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at der efter den offentlige høring er foretaget en række ændringer af lovteknisk karakter, herunder er den tidligere formålsbestemmelse i § 1 i lovforslaget udgået, definitioner angivet i lovforslagets § 3 er udgået af lovteksten og fremgår i stedet alene af bemærkningerne, og lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser er samlet i en bestemmelse (den nuværende § 2). Ændringerne har ingen materiel betydning.*

*Udover ændringerne af lovteknisk karakter er transport-, bygnings- og boligministerens bemyndigelse i medfør af lovforslagets nuværende § 2 affattet bredere med henblik på mulighed for generel implementering af EU-retsakter mv. på området, og der er indsat bemyndigelse til at fastsætte straf af bøde i forskrifter udstedt i medfør af loven.*

*Bemærkninger til lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med ovenstående.*