



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Internationalt Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Att.: Fie Westergren Hendel

Sags-ID: 74877/74901

Sagsbehandler: AJ/LK

Deres ref.: Fie Westergren Hendel

Dato: 10-08-2017

Ekstern høring over udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917

Overordnede generelle bemærkninger

ITD har i mange år været fortalere for en harmoniseret udvikling og udbredelse af alternative brændstoffer og motorteknologier. En komplet omlægning sker ikke over nat, hvorfor det er nødvendigt fortsat at stimulere forskningen, udviklingen og investeringerne i energieffektive teknologier og løsninger. Som organisation for den danske transport- og logistikbranche anser ITD Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFI-direktivet) som et vigtigt skridt i denne retning.

ITD tilslutter sig hermed fremsatte lovforslag, der skal skabe den fornødne hjemmel til at implementere de dele af AFI-direktivet, der vedrører bestemmelser om tekniske specifikationer til infrastrukturen for alternative drivmidler. Dette med henblik på, at understøtte en harmoniseret udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i EU og derigennem facilitere såvel stordriftsfordele som mobilitet på tværs af medlemsstaterne.

ITD kvitterer for Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering af, at der med bekendtgørelse 283 af 27. marts 2017 ikke er sket en tilstrækkelig og fuldstændig implementering af direktivets krav, hvorfor fremsættelsen af nærværende lovforslag synes nødvendig.

Vi er enige i, at der inden for området alternative drivmidler må forventes en betydelig udvikling over de kommende år, og at dette understøtter behovet for en selvstændig hovedlov, der fungerer som rammelov. Herved sikres den fornødne hjemmel til at implementere fremtidige retsakter. Den foreslåede bemyndigelse af transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte nærmere regler, som angivet i § 4-6, ligger således i tråd med dette.



Bemærkninger til ændringsforslag

§ 1:

Ingen bemærkninger.

§ 2:

Ingen bemærkninger.

§ 3:

Ingen bemærkninger.

§ 4:

ITD støtter, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til offentlig tilgængelig infrastruktur til transmission af alternative drivmidler til motorkøretøjer og skibe jævnføre § 2 samt renhedsgraden af brint anvendt til infrastruktur omfattet af nr. 1.

§ 5:

ITD støtter, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om tilsyn med overholdelse af regler udstedt i medfør af denne lov.

§ 6:

ITD støtter, 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.

§ 7:

Ingen bemærkninger.

§ 8:

Ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lasse Raunholt Kristoffersen', is positioned below the printed name.

Lasse Raunholt Kristoffersen



Danmarks Frie AutoCampere

DFAC.DK

CVR: 37157430
www.dfac.dk
info@dfac.dk

Dato: 13. august 2017

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

ved: awh@trm.dk og trm@trm.dk

C.c. Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet

efkm@efkm.dk

Høringssvar: Udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler

Sagsnummer: 2017-3641

Danmarks Frie AutoCampere har gennemlæst udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler. Lovforslaget er baseret på EU-kommissionens strategi for alternative brændstoffer, med henblik på at opnå mere miljøvenlig energi til brug for transport.

I Danmark anvender vi traditionelt kun benzin og diesel som konventionelle drivmidler. I de øvrige EU-lande anvendes desuden i væsentlig grad LPG som et konventionelt drivmiddel. Dette drivmiddel udleder ved forbrænding ca. 15 % mindre CO₂ end benzin, og mange millioner biler i EU er fabriksfremstillede til LPG drift, eller er ombyggede til enten ren LPG drift eller skiftevis LPG- og benzindrif.

Af denne grund defineres "gas" i EU-Kommissionens strategi og i definitionerne i afsnit 2.1 alene som omfattende naturgas og biogas. I EU – ud over Danmark - er LPG nemlig ikke et alternativt drivmiddel – det er helt almindeligt drivmiddel, der fås på et utal af tankstationer.

I Danmark har vi 4 – fire – tankstationer, der forhandler LPG, og stort set ingen biler, der anvender det. Selvom alle bilmærker har LPG modeller, importeres de ikke til Danmark, fordi LPG i 1980'erne blev belagt med en utrolig høj afgift. I Tyskland er afgiften på LPG i øjeblikket stort set fjernet med henblik på at motivere bilisterne til at overgå til LPG-drift og opnå CO₂ reduktionen nu og her, herved bliver prisen på LPG ca. 4 kr./l for bilisten. Til sammenligning er LPG prisen for bilisten i Danmark ca. 12 kr./l ved køb på de 4 tankstationer og ca. 10 kr./l, når LPG købes på flaske.

Den nye udvikling på LPG-markedet er, at LPG – som Bio-LPG - nu fremstilles af 60% madrester og 40% vegetabiliske olier med et mål om, at det allerede om 1 år fremstilles alene af madrester. Hermed synes LPG miljømæssigt vældig attraktivt – ikke mindst i forhold til naturgas.

Vi mener derfor, at LPG både i sin klassiske, oliebaserede form og især i sin nye fremstillingsform – med et kemisk slutresultat, der er identisk med det oliebaserede – bør medtages i kategorien ”gas” som både et nuværende og fremtidigt alternativt drivmiddel i Danmark.

Turismen mangler LPG:

- 1) De millioner af LPG drevne biler, der kører i Europa, har ikke mulighed for at tanke i Danmark ud over i Middelfart og Odense samt i Rødning og på Rømø.

Ud over at det er en meget dårlig service for EU-borgere og andre udlændinge, der ikke har mulighed for at holde bilferie eller køre på forretningsrejse i Danmark, må det være i modstrid med Unionens formål om mobilitet. De kun 4 LPG gastankstationer, gør det alene muligt køre transit gennem Danmark.

- 2) Danmark er ved at blive mere populær blandt autocamperturister, og mange af disse har indbyggede eller fastmonterede tanke til LPG til brug for opvarmning, køleskab og madlavning. Disse tanke er udstyret med TÜV godkendt sikkerhedsudstyr, der tillader, at de kan fyldes på tankstationer på tilsvarende vis som gastanke til fremdrift af biler, og det er den eneste måde, hvorpå disse tanke kan fyldes. Nogle autocampere anvender endvidere LPG som drivmiddel, som ovenfor nævnt.

Vi vil derfor foreslå, at der på motorvejsnettet ved udpeges 10 -15 tankstationer, hvor der etableres mulighed for påfyldning af LPG. En afgiftslettelse på LPG specifikt, vil desuden tiltrække flere turister.

Desuden, til Transport, Bygnings- og Boligministeriets – samt Energi- Forsynings- og Klimaministeriets overvejelse:

Indføring af LPG som drivmiddel i Danmark igen vil med anvendelse af enkel og kendt teknologi meget hurtigt kunne lede til væsentlig national reduktion af CO₂ udledningen fra transportsektoren. Genindføring kan styres enkelt ved regulering af afgiften på LPG.

Det nye Bio-LPG er sandsynligvis et mere miljøvenligt drivmiddel end naturgas. Bio-LPG er af samme kemiske sammensætning som oliebaseret LPG og kan jfr. producenten anvendes på samme måde, se venligst: <http://primagaz.dk/bio-lpg>, <http://www.shvenergy.com/bio-lpg/>.

Biler, der kan anvende LPG som drivmiddel, vil med udskiftning af gastanken og en mindre motor- og styringsmæssig ændring, senere kunne omstilles til at kunne bruge naturgas eller biogas, når gastankstationer for naturgas bliver almindeligt tilgængelige – hvis en omstilling fortsat er attraktivt til den tid.

Venlig hilsen

Danmarks Frie AutoCampere

Henrik Krebs, Formand
Jytte Jakobsen, Sekretær

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms kanal 27F
1220 København K
J.nr.: 2017-36-41

14. august 2017

Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler

Dansk erhverv har modtaget ministeriets høring af 28. Juni vedrørende overnævnte og har følgende bemærkninger.

Dansk Erhverv ser positivt på ønsket om, at nedbryde infrastrukturelle barrierer for en bred vifte af alternative drivmidler. Det er afgørende, at det ikke alene satses på en, eller få, alternative energiform/-er, da der på nuværende tidspunkt ikke foreligger tilstrækkelig empirisk grundlag til at kunne afgøre, hvilke alternative drivmidler, der bedst vil mindske forurening og samtidigt være mest rentabelt i fremtiden.

For at sikre lige konkurrence mellem udbydere og anvendere, samt den bedste udvikling for den grønne omstilling, er det vigtigt ikke at favorisere en form for alternativt drivmidler på bekostning af andre, men skaber muligheder for alle former for alternative drivmidler. Det er derfor meget positivt, at ministeriet ønsker at lave en rammelovgivning, da det giver de bedste muligheder for, at tilpasse sig til de opdagelser, som man uvægerligt vil gøre sig under udviklingen af de alternative drivmidler og deres implementering i samfundet.

Det er afgørende, at omstilling til ikke-fossile brændstoffer sker så teknologineutralt som muligt, så man ikke forfordeler en teknologiform frem for andre.

Dansk Erhverv ser derfor også en fordel i, at de optankningsstationer der fremover kommer udbyder en bred vifte af drivmidler.

Som det fremgår af høringsbrevet, forventes området for alternative drivmidler at udvikle sig med stor hast. Det er derfor vigtigt at være helt med fremme, samt inddrage det danske erhvervsliv i udviklingen så det de frie markedskræfterne og konkurrence indtager en central rolle. Udviklingen og anvendelsen af alternative drivmidler vil til syvende og sidste have en meget stor indvirkning på erhvervslivets vilkår, dagligdag og bundlinje.

Dansk Erhverv ser positive på, at lovforslaget ligger op til ikkediskriminerende tilgang til ladestandere, da dette vil sikre fri konkurrence blandt udbydere af køretøjer på alternative drivmidler.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christoffer Greenfort', written in a cursive style.

Christoffer Greenfort
Chefkonsulent

Interreg

Öresund-Kattegat-Skagerrak
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Att.:

Fie Westergren Hendel (awh@trm.dk)

Hørings svar vedr. forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 28. juli sendt udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler i offentlig høring. Fællesnordisk sekretariat for e-mobilitet i ÖKS-regionen og Dansk Elbil Alliance takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget.

Vi er meget tilfredse med udformningen af bekendtgørelse nr. 283 af 27. marts 2017 om krav til tekniske specifikationer for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og er derfor også meget tilfredse med, at dette lovforslag ikke medfører ændringer i bekendtgørelsen.

Vi er glade for, at der sikres en minimumsstandardisering af den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur i hele EU. Standardiseringen af ladeinfrastrukturen sænker barrierer og giver tryghed for både elbilister, elbilproducenter og ladeoperatører. Elbilproducenter og ladeoperatører ved således hvilke minimumsstandarder, de bør overholde, mens elbilisterne bliver betrykket ved, at de også kan lade deres elbiler op på den anden side af landegrænsen.

Samtidig er det dog vigtigt ikke at låse sig fast på bestemte standarder inden for områder, hvor der fortsat sker en del udvikling, og på områder hvor det ikke giver nytte for hverken forbrugere eller producenter. Vi mener, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har opnået den rette balance mellem behovet for minimumsstandardisering og behovet for plads til fortsat innovation blandt øvrige standarder.

Ligeledes er vi glade for, at loven ikke finder anvendelse for allerede opført infrastruktur og samtidig ikke forhindrer, at der stadig kan benyttes andre tekniske standarder på samme ladestandere og ved siden af de påkrævede standarder. Endelig, er vi tilfredse med, at der alene stilles krav om minimumsstandardisering for offentligt tilgængelige ladestandere. Det vil således ikke give mening at stille krav til ikke-offentligt tilgængelige ladestandere, der i højere grad anvendes til diverse specialiserede formål og alligevel ikke er tilgængelige for de elbilister, som loven skal skabe sikkerhed om minimums-standardisering for.

2017-08-11

Ref.: MKR

Høringssvar fra Dansk Standard vedr.

Udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler

Dansk Standard (DS) værdsætter muligheden for at kommentere på lovforslaget og har følgende indholdsmæssige kommentarer.

I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser §4 (øverst side 13) henvises til krav fra det tilhørende AFI-direktiv. I direktivet henvises til ISO/TS 20100, som der derfor også refereres til i bemærkningerne. Denne standard er trukket tilbage 10. dec. 2015 og er ikke længere gældende. Standarden er erstattet af ISO/TS 19880-1:2016.

I direktivet henvises desuden til ISO 14469 del I og II, som der også refereres til i bemærkningerne. Disse to standarder er tilbagetrukket 3. januar 2017 og erstattet af en ny ISO 144690:2017.

Dansk Standard kan ikke umiddelbart afgøre om indholdet i de nye standarder præcis erstatter de områder, som direktivet henviser til.

Dansk Standards eksperter står naturligvis til rådighed ifm. spørgsmål til ovenstående kommentarer.

Kontakt:

Morten Damm Krogh

Chef for Public affairs

mkr@ds.dk / 60563230

Att. Fuldmægtig Fie Westergren Hendel

Transport- og Bygningsministeriet
Erhvervs- og Analysekontoret,
Frederiksholms Kanal 27 F

14. august 2017
VE

Høring over udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler

Danske Maritime har gennemgået det tilsendte udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler (Id nr.: 274221).

Som brancheforening for den danske maritime industri har foreningen især hæftet sig ved de afsnit, der fokuserer på aktiviteter på havet, herunder ikke mindst søtransportaktiviteter - skibe

Benyttelse af landstrøm er i hastig stigning over hele verden; Det stigende antal skibe, der allerede er forberedt på at modtage landstrøm og tilgængeligheden af en international standard, der garanterer tilslutning, gør landstrøm til en mulig løsning til at reducere lokal og global forurening. I Europa, hvor havnene sædvanligvis er nær tæt befolkede arealer, kan folkesundheden få stor gavn af landstrøm (mange undersøgelser beskriver forureningsreduktioner ved anvendelse af landstrøm herunder nyten for lokalsamfundet.

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 (80005: 1 for højspændingstilslutning, 80005: 2 til kommunikation, PAS 80005: 3 til lavspændingstilslutning). Investeringsafkast for landstrøm er direkte forbundet med olieprisen (generelt prisen på energi).

Den generelle forbedring af folkesundheden ved udbredelse af landstrøm bør tages i betragtning. F.eks har nogle lande besluttet at afskaffe afgifter på energi til landstrøm for at stimulere udbredelsen af denne løsning.

Danske maritime producenter har i stort omfang været på forkant med udviklingen af systemer til etablering af strøm fra land til skibe.

DANSKE MARITIME



Michael Prehn
Underdirektør



Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

15. august 2017
17/05805-5
mah-dep

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. udkast til forslag til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt for erhvervslivet. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Søfartsstyrelsen har følgende bemærkninger til denne høring:

"Der anvendes forskellige termer som ikke er præcist defineret i teksten: I høringsbrevet nævnes "LNG-tankstationer og strømforsyning fra land til fartøjer".

I lovforslaget paragraf 3.4 er LNG-tankstation er defineret som: "En op-tankningsfacilitet, hvor LNG kan tankes, bestående af enten en fast eller mobil facilitet, en offshorefacilitet eller et andet system."

1. Jeg henviser til Søfartsstyrelsens oversigt over regler samt link (vedhæftet).

Ifølge oversigten (side 3), er det Kommunen og evt. andre myndigheder, der er myndighed hvad angår LNG faciliteter anbragt på land.

2. Hvad angår større skibe, der anvender LNG som brændstof, skal skibene opfylde IMO Resolution MSC.391(95) "Adoption of the International Code of Safety for Ships using Gases or Other low-flashpoint Fuels" (IGF Code), Herunder særlig section 8, om Bunkering.

3. Det bør undersøges, om der findes internationale standarder for koblinger til LNG bunker slanger samt stik til el-ladestationer."

Med venlig hilsen

Maria Houkjær
Direktionssekretær

ERHVERVSMINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. 33 92 33 50
Fax. 33 12 37 78
CVR-nr. 10092485
EAN nr. 5798000026001
em@em.dk
www.em.dk

Til: TRM Anne Sofie 'Fie' Westergren Hendel (awh@TRM.dk)
Cc: Michael Mücke Jensen (mmj@eof.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Jeppe Røn Hartmann (jrh@eof.dk)
Titel: Udkast til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler
Sendt: 15-08-2017 09:47:09

Til transportministeriet

Vi er blevet opmærksomme på, at Transportministeriet har haft "Udkast til lov om krav til infrastruktur for alternative drivmidler" i høring. Da vores medlemmer leverer over 99 procent af energien til vejtransport i Danmark, undrer det os, at vi ikke er på høringslisten i forbindelse med høringen. Vi skal derfor venligst anmode om fremadrettet at komme på Transportministeriets høringsliste.

Vi har ikke bemærkninger til selve lovforslaget, der har til formål at give Transport-, Bygnings, og Boligministeren bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler i relation til loven. Vi bemærker dog, at lovbemærkningerne kunne være mere tydelige ift. flydende biobrændstoffer. Biobrændstoffer nævnes i §3 under definitionen af alternative drivmidler, men ellers er biobrændstoffer ikke nævnt i loven. For at undgå misforståelser omkring biobrændstoffers betydning som alternativt drivmiddel, bør det præciseres i lovbemærkningerne, at reguleringen af flydende biobrændstoffer ligger i andet regi.

Med venlig hilsen

Jeppe Røn Hartmann
Chef for analyse og politik

T: +45 3345 6512
M: +45 2148 4837
www.eof.dk

