
Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: Johanne Berner Hansen (jbh@dbr.dk)
Titel: Høring; ID nr. 797818
Sendt: 02-08-2021 15:04

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner
Hansen
Juridisk chef, advokat
(L)

Mobil +45 2241 5103
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd

Kirkevej 1-3

2630 Taastrup

Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

For vores privatlivspolitik se [her](#).

Transportministeriet
Jr.nr. 2020-6594
trm@trm.dk
cc. lnr@trm.dk

Dok. ansvarlig: LFL
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2021-21162-3.0
16. august 2021

Høringssvar til udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler - Dansk Elbil Alliance

Transportministeriet har den 8. juli 2021 sendt udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler i høring (AFI-loven). Dansk Elbil Alliance takker for muligheden for at afgive bemærkninger til lovforslaget.

Lovforslaget indebærer, at der fastsættes krav vedr. etablering af og drift af ladestandere på offentlige arealer, samt videreførelse af AFI lovens eksisterende bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedr. infrastruktur for alternative drivmidler herunder *AFI-direktivet*.

Generelle bemærkninger

Med lovforslaget lægges der op til en regulering af kommunernes ageren på markedet, hvor alle aftaler om tildeling af retten til at virke som operatør af ladestandere på offentlige arealer og med offentligt tilskud skal indgå på markedsvilkår. Det bifalder branchen, da det skaber større klarhed og trækker udrulningen af ladeinfrastrukturen i en mere markedsbaseret retning.

Markedet for opladning af elbiler er i en rivende udvikling og både den teknologiske udvikling og den kommercielle innovation i forhold til betalingsløsninger mv. ændres hurtigt. Der er brug for klare rammer, som motiverer og understøtter store som små virksomheder i at investere i ladeinfrastrukturen i Danmark, og som gør det muligt for kunderne og ladeoperatørerne at vælge de løsninger, de finder mest hensigtsmæssige.

En detaljeret regulering af sektoren, som lovforslaget lægger op til ift. åbenhed og let tilgængelighed med *tvungen, bilateral* roaming (i modsætning til hub-baseret roaming) og regulering af priser, kan hurtigt blive forældet, og samtidig risikere at bremse investeringerne i ladeinfrastrukturen og udviklingen af markedet i det hele taget.

For elbilisten er det væsentligste at have let adgang til et stort og dækkende ladenetværk, som er nemt at tilgå, hvor der ikke er kø, og hvor det er nemt at betale. Dansk Elbil Alliance anbefaler derfor tiltag, der minimerer adgangsbarrierer, og som giver ladeoperatørerne og kunderne mulighed for at selv at bestemme hvilke betalingsløsninger, der er mest hensigtsmæssige. Det betyder, at lovgivning bør sidestille roaming ligeværdigt med gængse betalingsmidler, som Dankort mm.

Dansk Elbil Alliance har indgået en brancheaftale, der tager udgangspunkt i en hub-baseret roamingplatform på vegne af virksomheder, der udgør nuværende 96 pct. af markedet for opladning af elbiler. Den er der fuld opbakning til hos de virksomheder, der har underskrevet aftalen. Men lovgivningen bør være bredere end brancheaftalen, og den bør læne sig op ad europæisk lovgivning. Vi kan derfor ikke støtte op en detailregulering af markedet, som lovforslaget lægger op til.

Markedet for opladning af elbiler kan sammenlignes med markedet for konventionelle tank-anlæg, for så vidt angår den offentlige tilgængelige opladning, som lovforslaget omhandler, idet der her både er mulighed for pay-as-go betaling og for at have et kundekort. Derimod adskiller opladningsmarkedet sig væsentligt fra telemarkedet og el- og gasmarkedet, idet opladning af elbiler ikke som telemarkedet er et netværksmarked, der forudsætter, at der tegnes abonnement hos en bestemt udbyder, eller som el- og gasmarkedet der er geografisk afgrænset i naturlige monopoler for at undgå parallelle systemer. Opladning af elbiler kan ske via betalingsløsninger, som både er pay-as-you-go og gennem abonnementsløsninger, og det bør en lovgivning ikke være til hinder for, at kunderne og ladeoperatørerne selv kan vælge, om det skal være den ene eller den anden løsning.

Loven bør som nævnt i langt højere grad læne sig op ad den europæiske regulering og følge de krav, der stilles til åbenhed og tilgængelighed, herunder betalingsløsninger og kommunikationsstandarder i AFI-direktivet og den revision af AFI-direktivet, der er på vej i form af en kommende AFI-forordning, i stedet for opbygge særegen national regulering. Det vil ikke mindst sikre, at også udenlandske kunder kan tilgå det danske opladningsmarked på en let og tilgængelig måde.

Det centrale i forhold til at opnå et velfungerende og konkurrenceudsat marked med rimelige priser er hensynet til markedsandele og adgangsbarrierer. Virksomheder, der tilbyder opladning til elbiler, udøver erhvervsmæssige aktiviteter, og er dermed underlagt konkurrencelovens bestemmelser. Frem for detailregulering af priserne bør markedet følge konkurrenceloven og konkurrenceudsættes ved udbud, som lovforslaget for sidstnævnte også lægger op til.

Eventuelle adgangsbarrierer bør afhjælpes gennem midlertidige offentlige puljer, indtil det kommercielle marked kan tage over i hele landet, og ikke ved at hæmme konkurrencen på markedet og virksomhedernes investeringslyst ved at stille krav om priser. Det vil være en unødvendig detailregulering, og risikere at bremse den grønne omstilling af personbilerne.

På baggrund af ovenstående har vi således to principielle forhold, som vi ønsker at fremhæve:

1. Åben adgang og let tilgængelige betalingsmidler skal løses via roaming eller nuværende gængse betalingsmidler som fx Dankort mm, hvor roaming og betaling via fx Dankort sidestilles ligeværdigt, således at det er op til operatørerne og kunderne at vælge, hvilke løsninger der er mest hensigtsmæssige, og således at udlændinge let kan tilgå det danske marked for opladning af elbiler.
2. Rimelige priser skal sikres gennem konkurrencelovens bestemmelser om hensynet til markedsandele og ikke-diskriminerende adgang. Med lovudkastes krav til kommuner

om at afholde udbud, vil kommuner kunne skrive kriterier ind og vægte forhold, der sikrer gode forhold for elbilisten i udbudsmaterialet. Dette bør ikke ske via detailregulering.

I det følgende vil vi redegøre for vores specifikke bemærkninger til lovforslagets enkelte paragraffer. Samtidig stiller vi os gerne til rådighed for en uddybning af vores generelle og specifikke bemærkninger, da det er vigtigt, at vi i et samarbejde mellem branchen, politikere og lovgivere får sikret så hensigtsmæssige langsigtede rammer for branchen som muligt.

Specifikke bemærkninger

Ad § 3 stk. 2.

Der kan maksimalt tildeles ret til en operatør af ladestander pr. ladeplads til at virke som operatør af ladestander efter stk. 1.

Dansk Elbil Alliance forstår denne bestemmelse således, at der ved den enkelte ladeplads, dvs. parkeringsplads med en ladestander alene kan gives ret til opsætning af en ladestander fra én udbyder af opladning. Dette udelukker ikke, at der på en parkeringsplads med flere ladepladser eller i en gade med kantstensparkering mv. kan tildeles ret til opsætning af ladestander fra flere forskellige udbydere af opladning til elbiler.

Dansk Elbil Alliance kan i så fald bakke op om denne bestemmelse. Dermed forhindres det, at der opbygges parallelle systemer, hvor der placeres flere ladestander på den samme parkeringsplads/ladeplads.

Dansk Elbil Alliances forslag:

Dansk Elbil Alliance foreslår, at §3, stk. 2 præciseres, så det fremgår klart, at der er tale om *en ladeplads*, dvs én parkeringsplads med én ladestander.

Ad § 3 stk. 3.

Tildeling af ret til at virke som operatør af ladestander efter stk. 1 kan maksimalt være for en periode af 8 år. Tildelingen kan dog omfatte en kontraktperiode på op til 12 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur taler herfor.

Det er i dag normalt, at retten til at virke som operatør er op til 10 år for AC-standere i byerne og lynladestander med effekter over 100 kW eventuelt endnu længere. Afskrivningshorisonten afhænger af, hvor stor en udnyttelsesgrad der er på ladestanderen, som igen afhænger af volumen af elbiler (markedsudviklingen), samt geografisk placering, om det er by eller land mv.

Afskrivningerne afhænger ligeledes af, om det er investeringen over eller under jorden. Nettilslutning og kabler (etableringsomkostninger, som udgør investeringerne under jorden) udgør typisk 30% af etableringsomkostningerne og har en forventet levetid på 50 år, så hvis

den foregående ret til offentlige arealer varer 10 år, har elnetstilslutningen stadig en høj værdi.

Dansk Elbil Alliances forslag:

Dansk Elbil Alliance foreslår, at den maksimale løbetid i udbuddene på normalladere udvides til 10-12 år, og på lynladestationer op til 15 år for netop at tage hensyn til, at der kan være store geografiske forskelle på afskrivningshorisonten og/eller ekstraordinære investeringer. Når retten til en ladeplads udløber efter 10-15 år, bør der være en regel om tvungen overtagelse for den næste operatør af ladestander, så det bliver mere attraktivt at byde på retten til opstilling af ladestander på arealer, hvor der i dag ikke er etableret nettilslutning og på den måde mindske behovet for offentlig støtte.

Et efterfølgende udbud bør derfor indeholde en bestemmelse om, at den ladestanderoperatør som vinder retten til at drive ladestander virksomhed skal overtage den eksisterende tilslutning til elnettet til den afskrevne værdi.

Ad § 5. stk 1 og 2.

Stk 1. En udbyder af opladningstjenester kan anmode en operatør af en ladestander om, at operatøren på udbyderens vegne og i dennes navn leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Stk. 2. Operatøren af en ladestander skal imødekomme alle anmodninger efter stk. 1, jf. dog stk. 3 og 4. Forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestander efter 1. pkt., kan kun bringes til ophør, hvis udbyderen ikke længere opfylder kriterierne for at blive registreret i det register, der er nævnt i stk. 4.

Dansk Elbil Alliance forstår denne bestemmelse således, at operatører af ladestander forpligtes til at give adgang for roamingtjenester via en bilateral roamingaftale, når ladepladsen er etableret på offentlige arealer, eller når en ladeplads er etableret med tilskud fra det offentlige. Formålet hermed skulle være at sikre åbenhed og let tilgængelighed.

Åbenhed er allerede fastsat i AFI direktivet 2014/94/EU, og et krav som ladeoperatørerne længe har skulle leve op til, hvorimod let tilgængelighed bør fremmes, idet det vil have en væsentlig indflydelse på kundernes valg af elbiler.

Derfor støtter Dansk Elbil Alliance kravet om åben adgang og let tilgængelighed, fordi det sikrer elbilisten en let adgang til opladning på alle ladestander for alle elbilister. Det fremgår også af den frivillige brancheaftale, som mange af medlemmerne af Dansk Elbil Alliances har tilsluttet sig. Her er der dog valgt en hub-baseret roamingløsning (modsat bilaterale roamingløsninger) af grunde, der er beskrevet under ad §5 stk. 4. Desuden mener vi, at loven bør være bredere end en brancheaftale, og således sikre at kunderne og ladeoperatørerne selv kan beslutte, hvilke løsninger for let tilgængelighed, der er bedst.

Dansk Elbil Alliances forslag

Dansk Elbil Alliance foreslår, at målet om åbenhed og let tilgængelighed sikres ved at stille krav om, at operatører af ladestander forpligtes til at tilslutte sig en roamingtjeneste, eller operatøren giver mulighed for at elbilisterne kan benytte gængse betalingsmidler som kredit-

kort, Dankort, Mobilepay, ApplePay mv. De to alternativer – roaming eller kreditkort mv. – bør ligestilles, så operatøren frit kan vælge, hvilken løsning der foretrækkes, når ladepladsen er etableret på offentlige arealer, eller når en ladeplads er etableret med tilskud fra det offentlige. Betaling med kreditkort er i dag allerede almindeligt ved større anlæg med hurtig- og lynladere.

Ad § 5, stk. 4

Forpligtelsen, der påhviler operatører af ladestander efter stk. 1 og 2, indtræder, når udbyderen af opladningstjenester er registreret i et register over udbydere af opladningstjenester i Danmark, der opfylder vandelskrav. Transportministeren fastsætter regler om registeret, herunder om kriterier for at blive registreret.

Opladning på offentligt ladenetværk i dagligdagen

Mange elbilister vil normalt vælge at oplade via en brik eller en app fra operatøren af den ladestander, som er etableret på destinationen. Behovet for roaming eller andre gængse betalingsmidler opstår, når elbilisten får brug for at benytte en ladestander, som man normalt ikke benytter, eksempelvis på længere ture og i udlandet.

Sådan fungerer roaming

En hub-baseret roamingløsning (modsat bilateral roaming) foregår konkret ved, at en operatør af en ladestander tilmelder sig en "hub", som samler et meget stort antal ladestander fra mange operatører af ladestander – ofte fra mange lande. Et eksempel på en sådan hub er Hsubject, som har et IT setup med særlige kommunikationsstandarder, som medlemmerne af Dansk Elbil Alliance pt. har tilmeldt sig. På sigt kan det vise sig at være andre relevante roamingsplatforme, men her og nu er Hsubject den mest anvendte roamingplatform i Europa.

Herefter kan udbydere af opladningstjenester tilmelde sig samme "hub", og dermed giver opladningstjenesten sine kunder adgang til de ladestander, som ligger i den pågældende hub. Opladningstjenesten underskriver i den forbindelse en kontrakt, og hvis der opstår problemer med betaling til operatører af ladestander kan opladningstjenesten udelukkes fra hubben. Operatøren af ladestanderen godkender ikke de enkelte opladningstjenester.

Dermed kan alle opladningstjenester i et vilkårligt europæisk land give sine kunder adgang til et meget stort netværk af ladestander i mange lande, på et solidt grundlag. Men samtidig kommer der flere virksomheder ind i værdikæden, så kundens pris pr. kWh kan blive højere end ved ad hoc/pay-as-you-go opladning. Det betyder, at forbrugerne kan komme til at betale for let tilgængelighed.

Register over udbydere af opladningstjenester

Dansk Elbil Alliance støtter ikke et krav om tvungen bilaterale roamingaftaler. Dertil er vi bekymrede for, at det foreslåede register over opladningstjenester kun vil komme til at bestå af danske opladningstjenester og dermed overvejende omfatte opladningstjenester, som danske elbilister i forvejen kender, og hvor elbilisterne i forvejen har eller let kunne få opladningstjenestens app på deres telefon. Samtidig indebærer modellen, at operatøren af ladestanderen skal administrere adgangen til operatørens ladestander for hver enkelt opladningstjeneste, hvilket er administrativt tungt.

Den foreslåede model med et register for udbydere af opladningstjenester og krav om roaming med opladningstjenester fra registreret har derfor den udfordring, at de administrative byrder vokser eksponentielt med antallet af virksomheder, der er aktive på markedet. Når der er 5 operatører af ladestandere og 5 udbydere af opladningstjenester på markedet bliver der behov for 25 business-to-business kontrakter. Men når der er 10 operatører af ladestandere og 10 udbydere af opladningstjenester på markedet bliver der behov for 100 business-to-business kontrakter om roaming.

Når der er dobbelt så mange virksomheder, bliver der 4 gange så megen administration. Det er baggrunden for, at virksomhederne vælger at roame gennem en hub, hvor administrationen stiger lineært med antallet af virksomheder. Dertil står det i øvrigt ladeoperatørerne frit for at lave bilaterale aftaler ovenpå "Hub'en".

Dansk Elbil Alliances forslag

Dansk Elbil Alliance foreslår som nævnt, at roamingløsninger sidestilles med andre betalingsmidler, og at det er frivilligt, om roamingløsninger er bilaterale, eller at roaming sker ved at tilmelde sig en større, international roaming-hub. Opladningstjenester som tilslutter sig en roaming-hub, vil som på almindelige markedsvilkår varetage kontrollen med vandelskrav. Internationale roamingtjenester har kun interesse i at deres hubs benyttes af så mange operatører af ladestandere og så mange opladningstjenester som muligt, idet deres værdi skabes gennem netværkseffekter.

For operatører af ladestandere som ikke ønsker at tilslutte sig roaming-hubs, foreslår Dansk Elbil Alliance, at der stilles krav om adgang til betaling med almindelige kreditkort samt elektroniske betalingstjenester som Mobilepay, Applepay mv., som på en tankstation.

Ad § 5, stk. 5

Priser, som operatører af ladestandere kan opkræve fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester efter stk. 1, skal være ikke-diskriminerende. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om operatørens fastsættelse af priser for levering af disse tjenester.

Et velfungerende marked for opladning af elbiler på offentlige ladestandere med lavest mulige priser, kræver først og fremmest konkurrence. Det skal være let og enkelt for virksomheder at opstille ladeinfrastruktur på offentlig vej, og priserne skal være synlige og let forståelige for elbilisterne på tværs af operatører af ladestandere.

Det er den vej markedet for opladning bevæger sig. Priserne for opladning er faldende, der kommer flere udbydere og roaming er udbredt, så kunderne via en app kan få overblik over priserne. På lynladere er det standard, at der kan betales med kreditkort.

Dansk Elbil Alliance gør desuden opmærksom på, at udbydere af opladningstjenester kan vælge at tage gebyrer mv. for roaming, sådan at elbilistens pris ikke nødvendigvis er den samme som engrosprisen, dvs. den pris som operatøren af ladestanderen forlanger fra udbyderen af opladningstjenesten. Ofte vil det være billigst for forbrugeren at betale direkte med kreditkort på standeren, eller via operatørens app, hvor kreditkortoplysninger indtastes.

Dansk Elbil Alliances forslag:

Dansk Elbil Alliance foreslår, at §5, stk. 5 udgår, og at det i stedet er konkurrencelovens bestemmelser, der skal sikre ikke-diskriminerende adfærd, eller misbrug af dominerende stilling på markedet for opladning af elbiler med henblik på at sikre rimelige priser.

Ad § 5, stk. 6

Transportministeren kan fastsætte regler om standarder for udveksling af oplysninger mellem operatører af ladestandere og udbydere af opladningstjenester.

Dansk Elbil Alliances forslag

Dansk Elbil Alliance foreslår, at punktet udgår som en konsekvens af anbefalingen i § 5, stk. 4.

Dansk Elbil Alliance foreslår at eventuel roaming sker gennem internationale hubs i stedet for en isoleret national løsning. Ladestanderoperatørerne skal benytte sig af de kommunikationsstandarder den enkelte roaming hub kræver. Nationale krav om kommunikationsstandarder er derfor ikke nødvendige.

Ad § 6

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan ved aftale i overensstemmelse med reglerne i § 3 tildele private ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

Dansk Elbil Alliance anerkender, at det er en fordel for markedet, at kommunerne offentligt fortæller, hvor de planlægger at udbyde retten til at opstille ladeinfrastruktur på offentlige arealer, da operatører af ladeinfrastruktur kan bruge denne information til at planlægge opstilling af ladeinfrastruktur på private arealer.

Der er dog også et stort hensyn at tage til fleksibiliteten for kommunerne. Det må ikke blive sådan, at kommuner og regioner bliver forhindret eller bremset i at lave udbud af retten til at opstille ladeinfrastruktur på offentlige arealer, hvis det ikke har været annonceret 2 år på forhånd. Eventuelle klager over kommunernes udbud må eksempelvis ikke kunne begrundes i, at de udbudte rettigheder til opstilling af ladeinfrastruktur ikke har været annonceret 2 år forud for udbuddet.

Dansk Elbil Alliances forslag

Dansk Elbil Alliance mener, at det skal understreges meget tydeligt i bemærkningerne til lovforslaget, at kommuner og regioner på ingen måde er forhindret i at lave udbud af retten til at opstille ladeinfrastruktur på offentlige arealer, selv hvis de ikke har annonceret hensigten om at udbyde de pågældende arealer forud for udbuddet.

Ad § 7

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan til brug for opladning af kommunens eller regionens egne køretøjer etablere og drive ladestandere på kommunens eller regionens arealer

eller indgå aftale med private herom, herunder tilslutning heraf til det kollektive forsyningsnet. Stk. 2. Beslutter kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, at ladestandere som nævnt i stk. 1 skal kunne anvendes af andre end af kommunens eller regionens egne køretøjer, skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indgå aftale med en operatør af ladestandere i overensstemmelse med reglerne i §§ 3, 6 og 8. I dette tilfælde skal operatøren godtgøre kommunalbestyrelsen eller regionsrådet for de midler, kommunalbestyrelsen eller regionsrådet har brugt til at finansiere etableringen af ladestanderen.

Dansk Elbil Alliances forslag

Dansk Elbil Alliance foreslår, at kommuner og regioner får mulighed for at etablere ladestandere reserveret til egne medarbejdere. Mange virksomheder etablerer ladestandere, som kan benyttes af medarbejdere til opladning af medarbejdernes elbiler, og vi finder det vigtigt, at kommuner og regioner har samme mulighed, både for at kunne være attraktive arbejdspladser og for at støtte den grønne omstilling. Mulighed for opladning på arbejdspladsen vil være et vigtigt bidrag for at ansatte i kommuner og regioner får mulighed for at anskaffe sig en elbil, selvom de ikke har adgang til at oplade elbilen på deres bopæl, eksempelvis fordi de bor i lejlighed.

Dansk Elbil Alliance foreslår, at operatørens godtgørelse til kommunalbestyrelsen eller regionsrådet for de midler, kommunalbestyrelsen eller regionsrådet har brugt til at finansiere etableringen af ladestanderen kan ske som en løbende årlig betaling efter udbud, hvor alle operatører har haft mulighed for at byde.

Ad § 8

Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan ikke anvende kommunens eller regionens egne midler til at varetage opgaver efter §§ 3 eller 6. Kommunalbestyrelsen og regionsrådet kan dog anvende kommunens eller regionens egne midler til administration, herunder sagsbehandling og udbudsproces m.v. Opnår kommunalbestyrelsen eller regionsrådet indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter §§ 3 eller 6, kan denne indtjening dog medgå som offentligt tilskud i forbindelse med fremtidige tildelinger af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen eller regionen har rådighed over.

Dansk Elbil Alliance forventer, at det særligt vil være større bykommuner, som kan tjene penge på udbud af ret til at virke som operatør af ladestandere på offentlige arealer. Det efterlader en større gruppe af kommuner, som vil have større områder, der kun vil blive tilstrækkeligt betjent med offentlig ladeinfrastruktur, hvis ladeinfrastrukturen støttes med offentlige midler, men som ikke har egne indtægter, der kan finansiere støtten.

Derfor vil en større gruppe af kommuner blive helt afhængig af, at staten fortsat finansierer puljer med støtte til opstilling af ladeinfrastruktur, hvis de skal sikre deres borgere samt turister og andre besøgende en tilstrækkelig udbygget ladeinfrastruktur.

Dansk Elbil Alliances forslag

Dansk Elbil Alliance mener, at kommunerne bør have frihed til at støtte opstilling af ladeinfrastruktur i områder hvor udbud har vist, at ladeinfrastruktur ikke kan opstilles uden tilskud.

Vi er bekymrede for, at opstilling af ladestandere i områder med lav kommerciel interesse vil blive forsinket i den foreslåede model. Hvis en kommune først gennemfører et udbud, hvor det viser sig, at ladestandere kun kan opsættes med støtte, så skal kommunen søge støtte i statslige puljer for derefter igen at udbyde ladestander, men nu med støtte. På den måde kan processen fra første udbud til der indgås kontrakt strækkes over meget lang tid.

Dansk Elbil Alliance stiller sig gerne til rådighed for en uddybende drøftelse af de fremsendte lovforslag.

Med venlig hilsen
Branchechef, Dansk Elbil Alliance

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lærke Flader' with a stylized flourish at the end.

Lærke Flader



Transportministeriet

trm@trm.dk

lnr@trm.dk

17-08-2021

EMN-2017-00676

1467397

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

Transportministeriet har den 8. juli 2021 sendt udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring. Danske Regioners bemærkninger til udkastet fremgår nedenfor.

Generelle bemærkninger

Regionerne har i forbindelse med indgåelsen af de regionale klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv transport opfordret regeringen til: "at arbejde for, at der sikres god adgang til offentlig tilgængelige ladestandere i hele landet. Dette gælder i særdeleshed uden for byerne og langt fra motorvejsnettet, hvor ladeoperatørerne ikke umiddelbart har kommerciel interesse i at etablere ladestandere."

Danske Regioner er enige i hensigten med lovforslaget om, at udrulning af ladestandere i udgangspunktet skal drives kommercielt. Men vi har svært ved at identificere, hvorledes lovforslaget sikrer ladeinfrastrukturen uden for byerne, hvor der ikke er kommerciel interesse. Dette kan gøres ved at tydeliggøre regionernes mulighed for medfinansiering i lovforslaget.

Regionerne er som følge af ladestanderbekendtgørelsen forpligtet til at opsætte ladestandere på p-områder ved offentlige bygninger. Lovforslaget vil i praksis betyde, at disse ladestandere udelukkende vil kunne benyttes til regionernes bilflåde, hvis der ikke er kommerciel interesse for at etablere og drive de pågældende ladestandere det pågældende sted. Det skyldes, at operatøren efter den foreslåede § 7, stk. 2, vil skulle friholde regionen for etableringsomkostningerne. Dette kan resultere i, at der opstår en stor overkapacitet fra offentlige standere, som ikke udnyttes.

I forlængelse af dette er det relevant at henvise til de regionale klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv transport, hvor regeringen har forpligtet sig til at udarbejde "en analyse af prisstrukturer for offentligt tilgængelige ladestandere, som bl.a. skal afdække mulighederne i praksis for ad hoc-opladning uden abonnement, interoperabilitet af ladeoperatørernes betalingssystemer og prissætning."

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

§ 3:

I forhold til stk. 3 har Region Midtjylland bemærket, at tidsbegrænsningen på otte år og 12 år kan blive en barriere for etableringen af ladestandere. I første aftaleperiode vil der ligge investeringer til anlægsarbejde og nettilslutning. En længere tidsbegrænsning på steder med begrænset kommercielt potentiale, bør derfor overvejes.

§ 5:

Det er positivt, at Transportministeriet er opmærksomme på at skabe bedre muligheder for, at alle danskere kan få adgang til alle ladestandere – uanfægtet hvilket kundeforhold, man måtte have til en enkelt operatør.

§ 6:

I forhold til stk. 3 så anerkender vi intentionen om gennemsigtighed og at give branchen planlægningshorisont med to-årsplanerne. Det bør dog ikke føre til en begrænsning af regionernes planer således at, de ikke kan lave udbud før, der er gået to år. Dette vil være hæmmende for opsætning af ladestandere og dermed den grønne omstilling på persontransportområdet.

Derfor kan nedenstående fra lovforslagets bemærkninger ved fordel indgå direkte i § 6:

"Hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet bliver opmærksom på, at der er behov for at etablere offentligt tilgængelige ladestandere i et område af kommunen eller regionen inden for to kalenderår, udelukker bestemmelsen ikke, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan tildele ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser, selvom myndigheden ikke har offentliggjort dette to år i forvejen. I dette tilfælde skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet snarest muligt offentliggøre deres planer."

Det er desuden ikke hensigtsmæssigt, at alle ladeanlæg defineres som værende tankanlæg i vejlovens § 88, således som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, idet normale ladestandere snarest muligt og meget gerne inden for få år bør være helt normalt udstyr på offentligt tilgængelige parkeringspladser. Vi vil derfor opfordre til at alene højeffekt-ladestandere anses for tankanlæg i vejlovens forstand, da disse er de eneste, der har en tilsvarende effekt på færdsel mv. som tankanlæg for fossile brændstoffer. Det vil være hensigtsmæssigt, at der indføres en bestemmelse, der fastslår dette, direkte i lovteksten.

§ 7:

I forhold til stk. 2 er der stillet en række spørgsmål fra regionerne:

- Hvilke dele af den samlede infrastruktur skal leverandøren betale for, når der leveres el fra ladestanderne, som regionen har etableret? Gælder det kun selve ladestanderen, eller gælder det også den etablerede infrastruktur til ladestanderen? Spørgsmålet skal ses i lyset af § 6, stk. 2, hvor en privat leverandør forudsættes også at bekoste den øvrige infrastruktur frem til el-ladestanderne.
- Skal leverandøren godtgøre regionen i forhold til den resterende afskrivningsperiode for ladestanderne (og evt. øvrig infrastruktur)?
- Hvordan godtgør leverandøren regionen disse omkostninger, hvis der er tale om en tidsbegrænset aftale?
- Skal ladestanderen afhændes 100 % til den private operatør, selvom den private operatør kun skal levere el til private i et begrænset tidsrum på dagen? Eller kan regionen nøjes med at udleje ladestanderen til den private operatør i de relevante perioder, eller sælge med delt ejerskab i forhold til de perioder, hvor der kan sælges el til private?
- Kompenseres regionen for en eksisterende ladestander, hvis operatøren ønsker at opstille en anden type ladestander og/eller har udgifter til at gøre den kompatibel med operatørens øvrige udstyr?
- Hidtil har det været tolket således, at overskudskapacitet måtte stilles til rådighed for offentlig opladning. Af denne paragraf fremgår det, at det fremover ikke er muligt, hvis det er regionen der har finansieret ladestanderen, med mindre ladestanderen sælges til en operatør. Hvordan forholder det sig med allerede etablerede ladestanderne? Er de omfattet af denne regel, eller må de fortsat benyttes af offentligheden uden, at de overdrages til en privat aktør?

§ 8:

I forhold til bemærkningerne til stk. 1 efterspørger vi eksempler på, hvordan ydelse af offentligt tilskud (fra indtjening fra andre ladestanderkontrakter) til tildeling af ret til levering af private kan ske i overensstemmelse med reglerne om lovlig statsstøtte.

§ 10:

Danske Regioner vil gøre opmærksom på, at regionerne sammen med private og offentlige partnere driver elbilviden.dk. Siden indeholder blandt andet et kort over hele Danmarks ladeinfrastruktur, som vi pt køber af en privat leverandør. Dataenes kvalitet er dog udfordret af, at der ikke findes et fuldt offentligt tilgængeligt datasæt, direkte fra operatørerne. Et åbent datasæt af høj kvalitet vil afhjælpe denne problematik og også åbne op for nye private services på tværs af operatørerne på det danske marked. Det vil være ønskeligt, at datasættet indeholder realtidsdata om ladestandernes ledighed, hvis muligt.

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: oki@bilimp.dk (oki@bilimp.dk)
Titel: Høringssvar (j.nr. 2020-6594) Lovforslag - infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)
Sendt: 16-08-2021 16:04

Til Transportministeriet
Att.: Lise Nørr
Høringssvar – j.nr.: 2020-6594

Udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

De Danske Bilimportører fremsender hermed bemærkninger til det foreliggende udkast til AFI-loven. Vi har kun enkelte bemærkninger, idet vi overordnet støtter formålet med lovforslaget, som skal bidrage til en forstærket indsats for udrulningen af infrastrukturen for alternative drivmidler herunder ladeinfrastruktur til opladning af elbiler mv. Vi lægger desuden overordnet vægt på, at AFI-loven skal bidrage til at sikre fri konkurrence blandt udbydere af alternative drivmidler.

Overordnet finder vi ikke anledning til at give specifikke kommentarer vedrørende de enkelte alternative drivmidler, idet der i de generelle udbuds og markedsvilkår overordnet bør tages de samme konkurrencemæssige hensyn på tværs af teknologierne. Der kan dog for nogle drivmidlers vedkommende (f.eks. brint) være behov for særlige offentlige tilskuds ordninger, da markedet for disse endnu ikke er så udviklet. Desuden kan der være særlige afgiftsmæssige forhold, som kan have betydning for anvendelse af drivmidler, der allerede er teknologisk "modnet", som f.eks. gas og flydende biobrændsler mv.

Vi finder dog ikke anledning til at kommentere disse afgiftsmæssige forhold i denne forbindelse, men de spiller alligevel en betydelig rolle for den faktiske udrulning og anvendelse af alternative drivmidler i vejtransporten.

Til kapitel 2:

Vi kan overordnet bakke op om de foreslåede bestemmelser om tildeling af ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser etableret på offentlige arealer. Vi bemærker således, at det centrale hensyn er, at sikre, at aftaler herom skal indgås på markedsvilkår.

Vi har dog ingen særlige eller specifikke holdninger til, hvorvidt begrænsningen til en operatør pr. ladeplads jf. § 3, stk. 2 eller den tidsmæssige begrænsning på tildelingen jf. § 3, stk. 3 rammer den rigtige balance mellem at sikre tilstrækkelig økonomi hos udbydere af opladningstjenesterne og operatørerne af ladepladser / ladestandere.

For så vidt angår lovforslagets bestemmelser vedrørende etablering af og drift af ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer og herunder forpligtelse for operatører til efter udbyderes anmodning at give adgang til roamingtjenester og ad hoc-adgang til opladning jf. § 5, så kræver dette, som vi forstår det, nationale tiltag i mangel af EU-regulering.

Vi finder det fornuftigt, at der sikres adgang for udbydere af opladningstjenester adgang til ladestandere, der er drevet af operatører af faciliteter på offentlige arealer. Med hensyn til de foreslåede bestemmelser vedrørende regulering af priser finder vi det fornuftigt, at de skal være ikke-diskriminerende jf. § 5, stk. 5. Hvordan dette i praksis sikres, kan dog være kompliceret.

Formålet er, at prissætning ikke generelt må holde udbydere af opladningstjenester ude af markedet. I den forbindelse bør der formentlig tages hensyn til karakteren af de ladepladser og faciliteter, som prissættes. Der er formodentlig væsentlig forskel på de omkostninger, operatørerne har til etablering af lyn-ladere med meget høj opladningskapacitet sammenlignet med etablering af ladestander med lavere kapacitet og langsommere opladning. Lade-hastigheden kan forventes at være et væsentligt konkurrence- og kvalitetsparameter hos kunderne i modsætning hastigheden ved tankning af benzin og diesel.

Vi hæfter os dog ved, at formålet med bestemmelserne uanset dette er, at prissætningen ikke må være diskriminerende i sig selv, hvilket i vore øjne ikke medfører et forbud mod differentieret prissætning på grundlag af lade-faciliteternes kvalitet / karakter.

Vi vil ligeledes fremhæve i forbindelse med prissætningsproblematikken, at det set fra forbrugernes synsvinkel er af tilsvarende betydning, at der skabes gennemsigtighed om priserne for opladning. Det vil sige, at der i princippet bør være den samme prismæssige transparens om prisen pr. kWh, som der allerede er for de forbrugere, der tanker benzin og diesel. Der eksisterer altså tilsvarende begrundelser for at kræve, at operatører af offentligt tilgængelige lade-faciliteter oplyser om priserne for opladning ved skiltning og lignende.

Til kapitel 3:

Vi finder det fornuftigt, at der indføres sektorlovgivning om kommunernes og regionernes tildeling af ret til at virke som operatører af ladestandere – dvs. bestemmelser, der regulerer kommunernes og regionernes udøvelse af rollen som udbyder af adgangen til etablering af ladepladser på arealer, som kommunen eller

regioner har rådighed over.

Vi ser det som et led i at definere rammebetingelserne for kommuners og regioners udbud, og dermed supplere bestemmelserne i kapitel 2 herom. Vi har ingen særlige bemærkninger hertil, men vi har bemærket, at sådanne rammebetingelser er efterspurgt både af kommunerne og af erhvervslivet på området set i lyset af den nuværende mangel på regulering.

§ 8 begrænser kommunalbestyrelsens frihedsgrader således, at den ikke kan anvende kommunens eller regionens egne midler til at varetage opgaver der tildeles private operatører efter §§ 3 eller 6. Vi har ingen bemærkninger hertil, idet vi antager, at dette er i overensstemmelse med de øvrige lovgivning om kommunernes styrelsen mv.

I øvrigt gælder det, at gennemførelsen af en række konkrete bestemmelser herunder gennemførelsen af internationale konventioner og EU-regler er delegeret til Transportministeren, og dermed kan forventes omsat i regler, som ministeren udsteder. Hvorvidt AFI-lovens formål om etablering af et gennemsigtigt marked for alternative drivmidler realiseres tilfredsstillende, må i sagens natur afvente yderligere konkrete erfaringer og formentlig løbende justering.

Vi opfordrer ministeren til at følge udviklingen tæt og løbende evaluere behovet for yderligere udvikling af infrastrukturen for alternative drivmidler og om nødvendigt tage passende skridt til justeringer – både med hensyn til hastigheden af udrulningen, konkurrencen mellem udbydere og med hensyn til sammensætningen af de forskellige alternative drivmidler.

Slutteligt bemærker vi, at der gælder det særlige for markedet for opladning af elbiler (i modsætning til optankning af gas, brint, benzin- og dieslbiler), at en stor del af opladningen sker hjemme hos bilejerne og ved ladestanderne, der ikke er offentligt tilgængelige. Her vil AFI-loven ikke umiddelbart kunne bidrage til at sikre gennemsigtighed på markedet og konkurrence mellem udbydere og operatører.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund

Chefkonsulent f

DE DANSKE

BILIMPORTØRER

Telefon 2323 2520

E-mail oki@bilimp.dk

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | www.bilimp.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 8. juli 2021 13:50

Til: Thomas.Thrane@eon.dk; sekretariatet@fdel.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; 1 - FSTS Forsyningstilsynet <post@forsyningstilsynet.dk>; hm@naturgas.dk; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; ramboll@ramboll.dk; info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Høring <hoering@seas-nve.dk>; mail@sld.nu; et@sperto.dk; support@spirii.dk; tl@tl.dk; info@teknologisk.dk; trf@trf.dk; hello@viggo.com; info@orsted.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; kontakt@regionmidtjylland.dk; region@rn.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; Christian Poder <info@erfagrupperen-bilsyn.dk>; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; biogas@biogas.dk; info@brintbranchen.dk; erhverv@clever.dk; cph-electric@regionh.dk; Danmarks Motor Union <dmu@dmusport.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; info@danishshipping.dk; dst@dst.dk; danskehavne@danskehavne.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; de@danskenergi.dk; info@danskenergi.dk; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; hoering@di.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; parkerings@aarhus.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; info <info@bilimp.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; db@db-dk.dk; 'info@drivkraftdanmark.dk' <info@drivkraftdanmark.dk>; DTU Transport <transport@transport.dtu.dk>; Energiklagenævnet <ekn@ekn.dk>; info@energinet.dk; Funktionspostkasse <post@energitilsynet.dk>; Albertslund Kommune <albertslund@albertslund.dk>; kommunen@alleroed.dk; Assens Kommune <assens@assens.dk>; borger@balk.dk; kommunen@billund.dk; post@brk.dk; Brøndby Kommune <brondby@brondby.dk>; raadhus@99454545.dk; dragoer@dragoer.dk; kommune@egekom.dk; raadhuset@esbjergkommune.dk; raadhuset@fanoe.dk; Favreskov <favrskov@favrskov.dk>; kommunen@faxekommune.dk; fredensborg@fredensborg.dk; kommunen@fredericia.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Frederikshavn Kommune <post@frederikshavn.dk>;

epost@frederikssund.dk; furesoe@furesoe.dk; Faaborg-Midtfyn Kommune <fmk@fmk.dk>; Gentofte <gentofte@gentofte.dk>; Gladsaxe Kommune <kommunen@gladsaxe.dk>; Glostrup Kommune <glostrup.kommune@glostrup.dk>; raadhus@greve.dk; borgerservice@gribskov.dk; kommunen@guldborgsund.dk; post@haderslev.dk; mail@halsnaes.dk; 'mail@hedensted.dk' <mail@hedensted.dk>; mail@helsingor.dk; Herlev Kommune <herlev@herlev.dk>; Herning Kommune <kommunen@herning.dk>; Hillerød <hillerod@hillerod.dk>; Hjørring <hjoerring@hjoerring.dk>; post@holb.dk; kommunen@holstebro.dk; Horsens Kommune <horsens.kommune@horsens.dk>; Hvidovre Kommune <hvidovre@hvidovre.dk>; kommune@htk.dk; kommunen@horsholm.dk; post@ikast-brande.dk; Ishøj Kommune <ishojkommune@ishoj.dk>; Jammerbugt Kommune <raadhus@jammerbugt.dk>; kalundborg@kalundborg.dk; kommune@kerteminde.dk; kommunen@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; raadhus@koege.dk; post@langelandkommune.dk; post@lejre.dk; lemvig.kommune@lemvig.dk; Lolland Kommune <lolland@lolland.dk>; Lyngby Kommune <lyngby@ltk.dk>; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; Middelfart Kommune <middelfart@middelfart.dk>; kommunen@morsoe.dk; norddjurs@norddjurs.dk; post@nordfynskommune.dk; Nyborg Kommune <kommune@nyborg.dk>; naestved@naestved.dk; odder.kommune@odder.dk; odense@odense.dk; kommune@odsherred.dk; randers.kommune@randers.dk; raadhus@rebild.dk; post@rksk.dk; ringsted@ringsted.dk; kommunen@roskilde.dk; rudersdal@rudersdal.dk; rk@rk.dk; Samsø Kommune <kommune@samsoe.dk>; kommunen@silkeborg.dk; skanderborg.kommune@skanderborg.dk; sk@skivekommune.dk; slagelse@slagelse.dk; kommune@solrod.dk; soroekom@soroe.dk; stevns@stevns.dk; struer@struer.dk; Svendborg Kommune <svendborg@svendborg.dk>; syddjurs@syddjurs.dk; post@sonderborg.dk; thistedkommune@thisted.dk; toender@toender.dk; kommunen@taarnby.dk; Vallensbæk Kommune <kommune@vallensbaek.dk>; Varde Kommune <vardekommune@varde.dk>; post@vejen.dk; post@vejle.dk; post@vesthimmerland.dk; Viborg Kommune <viborg@viborg.dk>; post@vordingborg.dk; post@aeroekommune.dk; post@aabenraa.dk; Aalborg Kommune <aalborg@aalborg.dk>; Aarhus kommune <post@aarhus.dk>

Emne: Høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 797818)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65374>

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet senest den 16. august 2021 på trm@trm.dk med kopi til lnr@trm.dk med angivelse af journalnummer 2020-6594.

Med venlig hilsen

Lise Nørr

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Klima- og Havnekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

lnr@trm.dk

Tlf.: 29 25 78 85

www.trm.dk



16. august 2021

LOBA

DI-2021-36392

Deres sagsnr.: 2020-6594

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Sendt pr. mail til:

trm@trm.dk

lnr@trm.dk (cc)

DI's hørings svar vedr. udkast til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

DI takker for muligheden for at kommentere på udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

DI bemærker, at der i forslaget til lov er stor fokus på, at udrulningen af offentligt tilgængelige ladestander samt drift af disse skal ske på markedsvilkår ved kommercielle aktører, og at kommunernes ageren på markedet i den forbindelse begrænses. DI noterer sig dertil at eventuel støtte til opsætning af ladestander, bl.a. i yderområderne, skal være baseret på statslige puljer.

DI bakker op den kommercielle tilgang, som der er gode erfaringer med, og bifalder en udbudsbaseret udrulning af infrastrukturen. DI bakker ligeledes op om reguleringen af kommunernes ageren i markedet, som støtter op om den markedsmæssige tilgang. Endelig bakker DI op om støtte baseret på statslige puljer, som vil bidrage til at sikre en bred og hensigtsmæssig landsdækkende udrulning af infrastrukturen til elbiler.

Når det er sagt, ser DI udfordringer i anvendelsen af en roaming-model til sikring af elbilisters lige adgang til hele ladeinfrastrukturen. DI finder, at der ved ladestationerne skal kunne betales med alle gængse betalingsmidler, dvs. både dankort, kreditkort, mobilepay, Applepay mv., ligesom det er tilfældet på almindelige tankstationer. Kunden skal have adgang til at vælge den aktuelt mest attraktive udbyder, men hvor udbyderne frivilligt kan indgå kommercielle aftaler med hinanden om adgang til hinandens betalingsløsninger, dog uden at det er et lovbestemt krav. Der skal således ikke ved tvang pålægges abonnementsløsninger eller andre lukkede betalingssystemer, og DI finder det i det hele taget ikke hensigtsmæssigt at kræve, at kunden skal betale al el-ladning på én regning, om end det er fint med muligheden. DI finder således generelt, at el-bilisterne bør tilbydes åbne tilgængelige betalingsmuligheder på al offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur.

DI finder det endvidere u hensigtsmæssigt, at når en offentlig tilgængelig ladedestination sendes i udbud, er der én operatør, der vinder hele destinationen, da det reducerer aktørernes mulighed for at tilrettelægge hensigtsmæssige netværk. I stedet for et planlagt geografisk dækkende netværk, vil de være fragmenterede med lokalt meget stor kapacitet. Det vil også øge de mest kapitalstærke operatørers mulighed for at lukke de mest attraktive destinationer af for andre aktører.

DI har ikke yderligere kommentarer.

Med venlig hilsen

Louise Bank
Seniorchefkonsulent



Høringssvar

Den 16. august 2021

Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Drivkraft Danmark takker for muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til forslag til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Ref.
ASH/JRH

Vi er meget tilfredse med, at det i lovforslaget gøres klart, at fremtidige aftaler om ladestandere på offentlig grund eller med offentlig støtte skal indgås på markedsvilkår. Dermed gøres der op med den først-til-mølle-tilgang, der har hæmmet konkurrencen på markedet for opladning af elbiler. Dette er afgørende for, at kommunerne kan spille en større rolle ift. udrulningen, og at der samtidig bliver skabt konkurrence blandt private leverandører af opladning af elbiler på offentlige arealer.

Der lægges i lovforslaget op til, at kommuner og regioner skal konkurrenceudsætte opgaven med opsætning af ladestandere på offentligt areal. Annoncering/udbud er altafgørende for, at den offentlige sektor understøtter konkurrencen på markedet. Derfor er det også positivt, at kommuner og regioner som hovedregel skal melde ud, hvor de forventer, at der skal sættes ladestandere op inden for en 2-årig periode.

Samtidig er det positivt, at kommuner og regioner ifølge lovforslaget ikke kan fungere som ladeoperatør og sælge overskudsstrøm til forbrugere og erhvervsliv. Det er og bliver en privat opgave, som ellers vil skævvride konkurrencen.

Vi noterer os, at der i lovforslaget lægges op til, at alle aftaler med offentlige myndigheder fremadrettet skal indgås på markedsvilkår, mens eksisterende aftaler senest udløber 1. januar 2030 (§16, stk. 3). I den forbindelse bør lovgivningen også omfatte eksisterende aftaler, hvor fx en eksisterende destinationslader udskiftes med en hurtig- eller lynlader, samtidig med at parkeringstilladelsen reduceres til et par timer. Det er pr. definition et helt andet ladeprodukt, som er langt mere attraktivt for ladeoperatører at kunne tilbyde til bilisterne. Derfor er det afgørende, at opgaven konkurrenceudsættes på ny gennem annoncering eller udbud, som der lægges op til i alle fremadrettede aftaler.

Af forslag til §3, stk. 2 fremgår det, at der alene tildeles én operatør ret til at virke som operatør af ladestandere pr. ladeplads. Argumentet er, at konkurrencen fremover skal ske mellem geografisk adskilte ladepladser frem på selve ladepladsen. Som vi forstår det, fraviger dette fra ideen om ladeparker langs statsvejsnettet, som tidligere har været foreslået i infrastrukturplanen.

Afhængigt af størrelsen af udbuddet/ladepladsen kan det være problematisk, at det kun er én operatør, der vinder det samlede udbud, da det kan reducere muligheden for at skabe et geografisk fintmasket netværk for den enkelte ladeoperatør, fordi den binder virksomhedens kapacitet i enkelte, store lokationer. Det er

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
1263 København K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk

en effekt, som kan tilgodese kapitalstærke operatører på bekostning af mindre operatører og dermed hæmme konkurrencen.

Vi har også noteret os, at der i forslaget lægges op til, at aftaleperioden ved offentlige udbud som udgangspunkt sættes til 8 år med mulighed for 12 år, hvis omstændighederne tilsiger det. Omkostningerne ved etablering af en ladestander er kraftigt stigende ift. ladestanderens effekt. Der kan derfor med fordel sondres mellem destinationsladere og hurtig-og lynladere. Samtidig bør der være klare regler for afskrivningen af anlæggene, og hvad der sker ifm. overdragelse af infrastrukturen til en anden operatør ved aftaleperiodens ophør. Hvis ikke der er klare og retvisende afskrivningsregler, kan en kunstig høj restværdi tilgodese den eksisterende ladeoperatør i det efterfølgende udbud. Det hæmmer ideen med genudbud, hvor opgaven konkurrenceudsættes på ny.

Drivkraft Danmark er imod tvungen roaming, som er symptombehandling af det reelle problem: All-inclusive-abonnementer, hvor delmarkeder bindes sammen, så konkurrencen svækkes på de enkelte delmarkeder. I stedet bør der stilles krav om gængse betalingsmidler, som gør det nemt og enkelt for elbilister at lade på alle offentligt tilgængelige ladestander.

Den uheldige udvikling med all-inclusive abonnementer skyldes den afgiftsmæssige forskelsbehandling, der har været mellem forbrugere og ladeoperatører for nøjagtigt den samme økonomiske aktivitet: Opladning af en elbil i et privat hjem. Det er også denne forskelsbehandling, som Eldrupkommissionen anbefalede at gøre op med i 2. delrapport om lademarkedet. All-inclusive abonnementer er primært et dansk fænomen, som kun i mindre grad findes i vores nabolande. Drivkraft Danmark forventer at der vil komme langt flere ladeløsninger tilpasset den enkeltes behov i takt med at der kommer flere operatører på banen. Det vil udfordre alle-inclusive abonnementerne, som på sigt næppe vil være dominerende, selvom abonnementer også i fremtiden vil være et attraktivt produkt for nogle elbilister.

Med flere ladeoperatører på markedet forventer Drivkraft Danmark, at markedet helt naturligt vil sikre roaming på tværs af operatører, men sammenkoblingen mellem hjemmeabonnement og ladning på farten, som vi ser i dag, er slet ikke selvindlysende i fremtiden.

Derfor er det også uklart, hvorfor ministeriet mener, at elbilisten alene skal modtage én regning fra "egen" ladeoperatør, hvor også priserne fra roaming fra andre operatører fremgår. Dette er, som vi forstår, kun relevant for forbrugere, der benytter abonnementer. For en operatør af hjemmeladere behøver i princippet slet ikke levere ladning på farten eller levere betalingsløsninger til ladning på farten. Det er to helt andre markeder.

Dette understreges af, at der i lovforslaget skelnes mellem operatører af ladestander og udbydere af opladningstjenester. Med krav om nemme betalinger skal det sikres, at elbilisterne nemt kan lade på hele det samlede danske ladenetværk. Men ikke alle ladeoperatører kan forventes at lave egne betalingsløsninger, og samtidig må det forventes, at der kommer konkurrerende betalingsløsninger fra udbydere af opladningstjenester, der ikke er operatører af ladestander. I

stedet for tvungen roaming, bør der derfor fokuseres på, at kunderne nemt og enkelt kan betale med gængse betalingsmidler.

Vi efterlyser derfor et grundlæggende opgør med de afgiftsforhold, som understøtter de konkurrenceforvridende all-inclusive abonnementer. Et sundere marked for ladning i det offentlige rum vil kunne fremkomme, hvis pris og lokation bliver de afgørende konkurrenceparametre – som på brændstofmarkedet, hvor tydelige priser og nemme betalingsløsninger skaber konkurrence på markedet. Afhængigt af hvordan tvungen roaming udformes, er der en risiko for at det vil hæmme investeringslysten i dyr ladeinfrastruktur blandt ladeoperatører.

Drivkraft Danmark ser endelig også positivt på, at udbydere af opladningstjenester skal opfylde vandelskrav, fx krav om økonomisk soliditet og krav om, at den ansvarlige leder ikke må være dømt for relevante strafbare forhold. Vi håber, at det mindsker adgangen af udbydere af opladningstjenester, der ikke har et bæredygtigt koncept eller på anden måde skader tilliden til markedet.

Transportministeriet

Departementet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K.

Deres ref.:

Vor ref.: SBP

Dato: 18.8.2021

DTL – Danske Vognmænds høringsvar vedrørende AFI-Loven

Etablering af ladeanlæg er en afgørende forudsætning for udbredelse af elkøretøjer og dermed for mindskelse af vejtransportens klimabelastning og opfyldelse af Danmarks klimamålsætninger.

Markedet for opladning skal være præget af konkurrence og sunde markedsvilkår. Derfor støtter DTL, at kommuner og regioner skal afholdes fra at etablere offentlige ladeanlæg i konkurrence med private aktører, og at tildeling af arealer skal ske på ordentlige markedsvilkår.

Kommuner og regioner råder over arealer, som vil være vigtige i forbindelse med etablering af ladepladser og ladestandere, som må vurderes at ville stille betydelige pladskrav i takt med den større udbredelse af elkøretøjer.

DTL mener, at det er meget vigtigt, at tildeling af ladepladser på offentlige arealer sker på markedsvilkår, hvor udbud og gennemsigtighed skal sikre en god tildelingsproces, der baseres på klare kriterier, og hvor potentielle aktører får lejlighed til at deltage og byde på lige fod.

DTL ser ikke nogen grund til at udelukke, at flere operatører kunne få mulighed for at opstille ladestandere på samme ladeplads, hvis det er en teknisk og praktisk muligt.

Med hensyn til roaming er DTL enig i hensynet om at give ejere af elkøretøjer adgang til at benytte de forskellige operatørers ladeanlæg mod betaling, da det vil tilgodese kapacitetsudnyttelsen. Efter DTLs mening forudsætter dette ikke nødvendigvis, at der stilles krav om obligatoriske roamingtjenester, men kunne også ske gennem betalingsordninger.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent

Dansk Transport og Logistik

Hørings svar vedr.

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

Den 16. august 2021

Generelle bemærkninger

E.ON takker indledningsvist for høringen. Vi hilser ambitionen om at gøre det lettere at lade sin elbil op velkommen. Det skal være lige så nemt at køre elbil som at køre benzin- og dieslbiler.

I den forbindelse skal nævnes, at fokus på roaming og prisregulering i forbindelse med åbning af netværk kan have negative indvirkninger på udbygningen af netværk og forretningsmodeller.

Der er i Danmark investeret meget i åbne netværk fra private ladeoperatører, og der investeres fortsat i markedet - også fra nye aktører. Der er stor tilslutning, når der udbydes pladser med støtte fra fx Vejdirektoratet. Det er godt med politiske mål om antal elbiler og ambitioner om at gøre det nemt, men når man ser på prisregulering, skal man også se på konkurrencen i markedet, som i høj grad er til stede, og stadig udvides med nye aktører.

Samtidig kan en prisregulering på roaming hæmme investeringslysten i at sætte nye ladestander op i fx yderområder, hvor det kan være svært at tjene investeringen hjem. Ved at bibeholde konkurrence mellem netværk vil der være større incitament til at udbygge eget ladenetværk, da beliggenhed er et stort konkurrenceparameter. Konkurrerende netværk vil have en positiv indflydelse på priser til kunder. Priserne på opladning har de seneste år desuden været nedadgående - også for ad hoc-opladning. Det vigtigste er en åben og ikke-diskriminerende adgang, som det også defineres i AFI-direktivet. Betaling på stedet med kreditkort vil være nemmere på sigt - også for udenlandske bilister - og der vil være mindre administration forbundet med det for operatører, end der er ved roaming og ved statsligt regulerede priser.

E.ON har en række konkrete bemærkninger til høringforslaget nedenfor.

Konkrete bemærkninger

Ad § 3. Stk. 3. *Tildeling af ret til at virke som operatør af ladestander efter stk. 1 kan maksimalt være for en periode af 8 år. Tildelingen kan dog omfatte en kontraktperiode på op til 12 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur taler herfor.*

E.ON foreslår, at tidshorizonten i ovenstående sættes til hhv. 10 år og mulighed for 15 år ved ekstraordinære investeringer. Perioden bør være længere end angivet ovenfor, da afskrivningen på kabler og tilslutning (under jorden) er på omkring 50 år.

Herudover bør der ved en udløbet kontrakt med fx en kommune eller Vejdirektoratet, såfremt placeringen sendes i nyt udbud, tages højde for investeringer foretaget under jorden, som ikke kan fjernes igen, men som en ny udbyder kan overtage. Afskrivningen for kabler og tilslutning (under jorden) er på cirka 50 år og står dermed i kontrast til udstyret over jor-

den, der har en kortere afskrivningsperiode. Dette bør regnes ind i et nyt udbud, så eksisterende operatører, der mister placeringen, bliver kompenseret i forhold til værdien af kabler og tilslutning m.v.

Roaming og regulering af priser

Ad § 5, stk. 5 (...) priser, som operatører af ladestandere kan opkræve fra udbydere af opladningstjenester for levering af tjenester efter stk. 1, skal være ikkediskriminerende.

Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om operatørens fastsættelse af priser for levering af disse tjenester.

E.ON bakker op om roaming på offentligt tilgængelige ladestandere og har som den eneste landsdækkende ladeoperatør på markedet åbnet hele vores netværk, som både CPO (Charge Point Operator) og EMP (eMobility Service Provider).

E.ON har hidtil haft en relativt høj roaming-pris (ift. vores ad hoc-pris), bl.a. fordi vores netværk var det eneste ladenetværk, der var åbent for alle med både CPO og EMP. Desuden handler konkurrencen på markedet ikke kun om netværk isoleret set, men også om kundeforhold og etablering af hjemme-opladning. Der er dog indgået en brancheaftale gennem Dansk Elbil Alliance, der forpligter alle operatører i Alliancen til at tilmelde sig samme roaming-plattform.

E.ON har allerede besluttet at sænke vores roamingpris med mere end en tredjedel, hvilket effektiviseres ved førstkomende lejlighed i Hubject pr. 1. oktober 2021.

Dog anbefaler vi, at elbilister, der ikke er kunder hos E.ON, benytter sig af vores åbne adgang / ad hoc-betaling, da det vil være billigere end roaming grundet færre administrationsomkostninger. Vi mener desuden, at det er lige så nemt - eller nemmere - at benytte et kreditkort eller telefon, som en anden operatørs ladebrik eller app på vores ladestandere.

Alle E.ONs ladestandere har åben adgang og kan benyttes uanset kundeforhold. På ladestandere med effekt over 51 kW er det muligt at betale med gængse kreditkort. På ladestandere med effekt på 50 kW og under er det muligt at anvende sin telefon som virtuel kreditkortlæser. Der er altså allerede etableret en åben og ikke-diskriminerende adgang uanset kundeforhold. Dette er allerede et krav i AFI-direktivet, og det er vores anbefaling at benytte EU direktivet på området, da adgangen til ladestandere bør samstemme med vores internationale naboer, så mobiliteten på tværs af grænser også ensrettes. Som global virksomhed, der etablerer ladeinfrastruktur på tværs af Europa, vil vi anbefale, at der ikke laves for mange særregler i de enkelte medlemslande, som blot vil øge kompleksiteten for kunder og administrationen for operatører. Ved at give åben og ikke-diskriminerende adgang til rimelige priser vil markedet i løbet af kort tid minde mere om det, vi kender fra optankning af traditionelle biler, hvor man betaler ad hoc, men også har mulighed for at have specielle kundefaftaler.

Udbud i kommuner

Ad § 6, stk. 3 (...) hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet påtænker at tildele private ret til at virke som operatør af ladestandere efter stk. 1, skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet offentliggøre, på hvilke arealer kommunalbestyrelsen eller regionsrådet inden for de kommende to kalenderår planlægger at tildele en sådan ret.

E.ON støtter op om, at kommuner skal kunne lave udbud på lokationer, hvor de ønsker ladestandere, og finder det hensigtsmæssigt, at der etableres ladestandere i forhold til øvrig byplanlægning. Dog virker tidshorisonten på 2 år som meget lang i et marked, der udvikler sig hastigt, og hvor behovet for opladning, til fx beboere i lejlighed, stiger hastigt. Det kan i værste fald sætte udrulningen af infrastruktur i stå. Vi foreslår, at et udbud offentliggøres 3-6 måneder i forvejen.

Samtidig foreslår vi, at udbud laves pr. placering, gerne i et centralt register, og ikke som et udbud på en hel kommune af gangen. Laver man udbud på hele kommuner, vil det hæmme konkurrencen og forbrugerens valgmuligheder. Vi ser ingen problemer i, at der kan være flere operatører af ladestandere i samme gade eksempelvis.

Ingen tilskud fra kommunen

Ad § 8, stk. 1(...), at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ikke kan anvende kommunens eller regionens egne midler til at varetage opgaver efter §§ 3 eller 6.

E.ON mener, at kommuner bør have ret til at medfinansiere infrastruktur, hvis de ønsker det. Det kunne dreje sig etableringsomkostninger til ledningsnet og tilslutning eller et generelt tilskud i en periode, indtil antallet af elbiler gør det kommercielt attraktivt. Der vil være stor forskel på, hvor hurtigt elbiler udrulles i forskellige kommuner, og dermed også hvor attraktivt det vil være for private virksomheder at etablere ladestandere. Dette bør tænkes med i udbud, så kommuner, der ønsker at muliggøre skift til elbiler hos borgere, kan bruge midler på det. Dette bliver der også peget på i Transportkommissionens 2. delrapport fra februar 2021:

Kommissionen anbefaler, at offentlige arealer kun stilles til rådighed for private ladeoperatører efter udbud. Derved skabes transparens og lige vilkår. Afhængig af lokationens attraktivitet kan udbuddet enten medføre betaling fra ladestanderoperatøren til det offentlige eller et tilskud fra offentlig side for at få operatøren til at etablere og drive ladeinfrastrukturen. (Transportkommissionens 2. del rapport; Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur · Februar 2021)

Hvis kommuner ønsker at opkræve midler fra operatører på attraktive placeringer, foreslår vi, at man fastsætter en årlig leje på det benyttede areal, og omvendt negativ leje (tilskud) ved mindre attraktive placeringer. Med en årlig leje, fremfor for eksempel omsætningsafgift, vil man mindske administrationsomkostninger for både operatører og kommuner.

E.ON anbefaler

- At kræve åben og ikke-diskriminerende adgang til rimelige priser, som EU-AFI-direktivet foreskriver, så alle forbrugere får lige adgang til opladning via ad hoc-betaling ved ladestandere, enten gennem apps eller kreditkortbetaling, hvis der ikke er et etableret kundeforhold til pågældende operatør.
- At man ikke laver for mange danske særregler, men gennem EU-direktivet ensretter og vænner forbrugere til at bruge åben adgang og gængse betalingsmidler.
- At lade priser reguleres af markedskræfter i et marked i kraftig udvikling og med meget konkurrence.
- At der ved gentagne udbud i kommuner kompenseres for allerede foretaget investeringer under jorden med lange afskrivningsperioder.
- At udbud i kommuner annonceres 3-6 måneder i forvejen fremfor 2 år, og at udbud sker pr. lokation i et centralt register og ikke pr. kommune, så der sikres adgang til flere operatører og dermed konkurrence inden for kommunegrænser.
- At kommuner får hjemmel til at støtte udrulning af ladestandere økonomisk, hvis markedet ikke har interesse i opsætninger på kommercielle vilkår.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning og spørgsmål.

Med venlig hilsen

Vibeke Agerdal Kristiansen,
Head of PR & Public Affairs, E.ON Danmark



Transportministeriet

Frodesgade 30, 6700 Esbjerg

Dato

16. august 2021

Hørings svar på udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport - journalnummer 2020-6594

Esbjerg Kommune er blevet bedt om at kommentere på udkastet til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport inden høringsfristen den 16. august.

I det følgende gennemgås det væsentligste indhold i lovgivningen med efterfølgende kommentering.

- *Det foreslås konkret, at operatører af ladestandere forpligtes til at give adgang for roamingtjenester, når ladepladsen er etableret på offentlige arealer, eller når en ladeplads er etableret med tilskud fra det offentlige.*

Esbjerg Kommune finder kravet til roaming velkommen, da det vil gavne både turister og borgere.

- *Det foreslås at kommuner og regioner kan tildele private virksomheder ret til at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer på offentlige arealer. Det foreslås, at tildelingen af denne ret skal ske på markedsvilkår, og at planlagte nye placeringer af ladepladser som hovedregel skal offentliggøres to år i forvejen.*

Esbjerg Kommune finder tildelingen af ret til opladning på markedsvilkår velkommen. Formålet med lovgivningen er netop at få mere konkurrence og åbenhed i et marked, som lige nu er præget af meget få aktører. Imidlertid er det usikkert om lovgivningen ændrer på dette.

De få ladeoperatører som pt. har finansiel mulighed for at opsætte ladere på offentlige arealer til brug for borgere vil sandsynligvis være de samme få ladeoperatører, som har finansiel mulighed for at byde på ladepladserne i den nærmeste fremtid, såfremt der ikke er statslig eller kommunale tilskud til rådighed. Det er derfor vigtigt, at politikerne overvåger markedet og fortsat prioritere puljemidler. Størstedelen af ladeoperatører på markedet har ikke uden anden finansiering mulighed for at etablere sig på offentlige arealer grundet for store anlægsomkostninger.

Esbjerg Kommune forstår intentionen bag kravet til at skulle offentliggøre planlagte ladepladser inden for en tidshorisont på to år. Dels for kommende

elbilsejere og dels for ladeoperatører som kan vurdere konkurrencemæssige forhold. Dog kan der være mange hensyn som løbende ændrer sig, og derfor er det velkomment at kravet ikke udløser forbud mod at tildele ret til opsætning af ladere inden for de to år (jf. s. 27). Det kan dog være svært for kommunerne at sikre, at de offentliggjorte planer for ladepladser altid er ajourførte med korrekt link til og fra Transportministeriets hjemmeside som forslås påkrævet (jf. 28).

- *Det foreslås at kommuner og regioner ikke gives hjemmel til at anvende drift- og anlægsmidler til tilskud til etablering eller drift af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser. Der gives dog tilladelse til at anvende indtjening (fx lejeindtægter fra ladeoperatører der har fået tilladelse til opsætning af ladere på attraktive placeringer) til at give et tilskud til opsætningen af ladestandere på fx mindre attraktive placeringer på offentligt areal. Eller hvis tilskuddet er finansieret af staten eller af EU-midler.*

Esbjerg Kommune har jf. §8 i udkastet til loven forventet at få bedre muligheder for at give tilskud eller på anden måde stå for visse omkostninger forbundet med etablering af offentlig tilgængelige ladestandere. Mange kommuner - inkl. Esbjerg Kommune - har i deres budgetproces allerede reserveret midler til dette formål. Fordelene ved at kommunerne kunne afholde visse omkostninger forbundet med opsætning af ladere er flere:

- 1) Det vil åbne op for at flere ladeoperatører på markedsvilkår kunne byde på opsætning af ladere på offentlige arealer.
 - 2) Det vil gøre det muligt for kommunerne, at der på udvalgte områder vil kunne blive etableret et tilstrækkeligt antal ladere, hvor der vurderes at være et behov fra borgere typisk i etageejendomme, der ikke har mulighed for at lade på egen matrikel, og som ønsker elbil og adgang til opladning.
 - 3) Det vil gøre det muligt for kommunerne, at der på udvalgte områder vil kunne blive etableret ladere til turister i områder, hvor markedet ikke selv opsætter et tilstrækkeligt antal ladere fx på øer og i sommerhusområder.
- *Det foreslås at fjerne muligheden for at kommuner og regioner kan sælge lovligt opstået overkapacitet fra ladestandere, der er etableret til kommunernes og regionernes varetagelse af opgaver*

Esbjerg Kommune har stor forståelse for denne præcisering, da den nuværende fortolkning kan give anledning til skøn, hvilket ikke er hensigtsmæssigt.

- *Det understreges, at Vejlovens paragraf 80 ikke giver mulighed for, at kommuner kan gennemføre udbud i overensstemmelse med udbudsloven med henblik på at finde private aktører, der vil etablere og drive ladestandere på det kommunale vejareal*

Esbjerg Kommune ser gerne at det bliver muligt for kommunerne at udbyde opsætningen af offentlig tilgængelige ladestandere på vejareal på samme vis som offentlige arealer.

- *I det tilfælde, at en ladeplads kun delvist benyttes af kommunen eller regionen til opladning af elbiler, kan en privat ladeoperatør tildeles retten til at tilbyde opladning til private borgere, medarbejdere mv. i*

*det tidsrum, som myndighederne ikke anvender laderne.
Ladeoperatøren skal dog godtgøre kommunerne eller regionerne for
omkostninger til ladere, strøm mv, hvis retten til at tilbyde ladning
gives.*

Esbjerg Kommune ser meget positivt på denne præcisering (jf. s.30), da alt dobbeltudnyttelse af laderne er positivt. Herudover imødekommer det også en ønsket præcisering af ladestanderbekendtgørelsen og mulighederne inden for denne.

Venlig hilsen

Morten Andersson
Drift & Anlægschef

Til Transportministeriet

15. august 2021

Hørings svar vedrørende ny AFI-lov

Elbilforeningen FDEL er glad for muligheden for at komme med input til dette lovforslag. Denne lovgivning er central for vores medlemmers og alle fremtidige elbilisters daglige transport, så dette høringssvar har været forelagt vores bestyrelse.

Hjemmeopladning og Udeopladning. Normalopladere og højhastighedsladere

Som anført i bemærkningerne til lovforslaget vil omkring tre fjerdedele af danske familier med bil have mulighed for hjemmeopladning, fordi de har egen parkeringsplads – og dermed mulighed for at etablere deres egen ladeplads til hjemmeopladning. Omkring en fjerdedel af de danske familier med bil parkerer bilen “ude i byen” i nærheden af boligen i enten et fælles parkeringsanlæg eller ved kantstene. Desuden vil alle elbilister have brug for opladning væk fra hjemmet ved rejser ud over bilens rækkevidde. Dette kan enten være højhastighedsladere på vejen, eller evt. en normallader, der står ved den destination, man kører til. Med “udeopladning” mener vi opladning i det offentlige rum, enten ved kantstensladere eller højhastighedsladere.

Vi vil gerne understrege at denne opdeling af hjemmeopladning og udeopladning er helt central for at forstå hverdagen med elbil. Hvis man kan lade bilen, hvor man stiller den ved hjemmet – som man ofte vil foretrække – vil bilen kunne være fulldet hver morgen. Når den daglige kørsel ligger inden for bilens rækkevidde, som det oftest gør, vil tre fjerdedele af danske familier ikke opsøge offentlige ladestander til dagligt. Disse familier vil kun have behov for at anvende de offentlige ladestander, AFI-loven regulerer, på særlige ture uden for hverdagen.

Vi vil også gerne understrege at man bruger en normallader og en højhastighedslader forskelligt:

- En normallader er især relevant, hvis den står et sted, hvor man alligevel ville lade bilen stå i mindst nogle timer – dvs. især ved hjemmet, men også arbejdspladser og trafikterminaler mv.. Her går man oftest væk fra bilen og udfører der ærinde, man er kørt afsted for. Normalladere er derfor mest relevante hvis de står på gåafstand af hvor man skal hen. Når fx Frederiksberg Kommune arbejder med kriteriet med afstand på 250 m til en ladestander virker det til at passe med en gåafstand. Offentlige normalladere anvendes primært af elbilejere uden egen parkeringsplads, og er derfor særligt relevante når de ligger på gåafstand af bilistens bolig.
- En højhastighedslader er især relevant på lange ture. Her bliver bilisten ofte i nærheden af bilen under opladningen, hvorfor faciliteter omkring laderne er vigtigere. Hvis der er gennemsigtighed om priserne, vil højhastighedsladere på køreafstand af hinanden kunne være i konkurrence med hinanden. Således er fx højhastighedsopladere ved forskellige frakørsler på den fynske motorvej i konkurrence med hinanden om at sælge strøm til bilister der er på tur mellem Øst- og Vestdanmark.

En elbil er køreglad – også uden abonnement

Mange danske elbilister har ladeabonnementer. Det er usædvanligt ift. andre europæiske lande, og i Elbilforeningen FDEL mener vi ikke, at man skal lave en regulering, der bygger på en forudsætning om, at man har et ladeabonnement. Visionen er ikke, at vi kan vi bilister kan roame med et abonnement - men at vi bilister får en rimelig pris uden abonnement.

Ladeabonnementer binder forbrugerne til en bestemt ladestanderoperatør. Det kan betyde kødannelse og dårlig udnyttelse af ladestanderkapaciteten. Vi mener ikke, det er realistisk at løse dette gennem roaming, som nærmere beskrevet i afsnittet om roaming herunder.

For de tre fjerdedele af danskerne, der har egen parkeringsplads, vil en hjemmelader uden ladeabonnement, hvor man køber strømmen af en elhandler på samme måde som boligens øvrige elforbrug, være klart den billigste, enkleste og mest fleksible løsning, hvis blot reguleringen justeres, så man som forbruger har samme mulighed for afgiftsrefusion som udbyderne af opladningstjenester. Vi vil som elbilister gerne opfordre til at gennemføre sådan en justering, så vi som elbilister bliver mere frie på elmarkedet og mindre bundet til at købe administrative ydelser af udbydere af opladningstjenester. Dette benævnes ligestilling for elafgiften af bl.a. Klimarådet og Elbilkommisionen.

På nyere højhastighedsladere kan man oftest betale med almindelige betalingsmidler som fx Visa/Dankort. En elbilist, der køber hjemmestrøm hos en almindelig elhandler og betaler på højhastighedsladere med dankort har intet behov for et særligt ladeabonnement.

For den fjerdedel af danskerne, der ikke har egen parkeringsplads vil et ladeabonnement nogle gange være økonomisk attraktivt på grund af prisen på ad hoc-opladning. Høje priser på ad hoc-opladning kan dermed i praksis tvinge mange elbilister til at have et ladeabonnement til skade for udnyttelsen af den samlede ladestanderkapacitet.

For så vidt angår lovforslagets henvisninger til markedet for mobiltelefonabonnementer finder vi, at det er en u hensigtsmæssig sammenligning. Der er flere grunde hertil:

- En mobiltelefon er afhængig af et SIM-kort for at få et telefonnummer, og dermed at kunne bruges. Forbrugeren er derfor nødt til at have et kundeforhold til præcis én leverandør af telefoni, hverken mere eller mindre. Den slags tekniske begrænsninger er der ikke for opladning af elbiler. Man kan have lige så mange samtidige kundeforhold til opladning ude, som man ønsker, og for opladning hjemme, er der intet behov for et særligt ladeabonnement.
- Roaming for mobiltelefoner indebærer, at man kan benytte sin mobiltelefon i et andet geografisk område end sit eget. Der er til gengæld ikke roaming mellem mobiltelefonoperatører i Danmark. Er der dårlig dækning et sted kan mobiltelefonen ikke nødvendigvis benytte et andet dansk net. Dermed er den foreslåede regulering om roaming for billadechip anderledes end for telefoner, da der lægges op til, at man kan bruge sin billadechip fra en udbyder på tværs af flere ladeoperatører i Danmark. Roaming for mobiltelefoner tvinger altså ikke mobiltelefonoperatører til at give deres direkte konkurrenter adgang til at bruge deres net. Det modsatte er forslaget vedrørende roaming for opladning af elbiler.

- Roaming for telefoner indebærer samme pris ved brug i øvrige EU-lande som i Danmark. Sådan virker roaming ikke for elbiler, hvor opladning ved andre operatører viderefaktureres som ekstraservice ud over et eventuelt abonnement.
- Hvor det er nemt og billigt at skifte leverandør af mobiltelefoni, fordi operatørerne på grund af regulering ikke må binde telefon og abonnement sammen i mere end 6 måneder, er det dyrt og besværligt at skifte leverandør af elbilopladning, hvis man har abonnement på dette. Hvis ladeoperatøren ejer hjemmeladeren tidsubegrænset som en del af kundeforholdet, hvilket er meget sædvanligt, er det dyrt at skifte hjemmeleverandør, fordi man udover en betaling på 5.000-10.000 kr. for en ny lader også skal betale for nedtagning af den gamle og opsætning af den nye. Da abonnementerne typisk kombinerer hjemmeopladning med udeopladning, er der reelt meget lille mulighed for at skifte leverandør af udeopladning, hvis man har hjemmeopladning med abonnement. Udeladning kan ses som en tillægsydelse, der i sin natur er noget andet end hjemmeladning. Der er dermed meget mindre konkurrence på markedet for ladeabonnementer end for mobilabonnementer.

På højhastighedsopladere er Dankort og MobilePay et foretrukket alternativ til roaming

En væsentlig del af lovforslaget fokuserer på at stille krav om roaming. Dette ses at være motiveret af et ønske om at gøre livet enklere som bilist. Vi deler imidlertid ikke opfattelsen af, at roaming vil kunne løse udfordringerne i den danske ladeinfrastruktur. Det skyldes blandt andet:

- Prisen er anderledes ved roaming. Elbilister med ladeabonnement skal betale ekstra ved opladning over roaming. Dermed vil elbilister med ladeabonnement i høj grad stadig være bundet til at benytte den samme operatørs (få) ladestandere, hvorved der let opstår problemer med kødannelse og lignende ved operatørens ladesteder. Den store udgift ved at skifte til en anden ladeoperatør medfører, at dette ikke kan forventes løst af markedet selv. Elbilister uden ladeabonnement vil opleve, at strømmen viderefaktureres og til andre priser end hos den operatør, man har chippen fra. Det kan være dyrt og forvirrende.
- Roaming er – ud fra vores tekniske viden – dyrt og svært at etablere. Enten skal der bruges dyre clearingsystemer, eller også skal virksomheder, som er i hård konkurrence med hinanden, indgå prisaftaler med hinanden. Der er ikke andre end os kunder til at bære de omkostninger.

Det er vores opfattelse, at det er bedre for elbilisterne, at det sikres, at der kan betales for ad hoc højhastighedsopladning uden at have et etableret kundeforhold eller en særlig ladeapp. Volumen i ad hoc-markedet kan opnås hvis sammenkobling ("bundling") af ude- og hjemmeladning reguleres, så evt. konkurrenceforvriddning i udelademarkedet hindres. Vi finder, at der kan motiveres for dette ved at fastslå, at højhastighedsopladere er fritaget for roaming, hvis det er muligt at betale direkte ved opladeren med almindelige betalingsmidler som danske og europæiske bilister har, som fx Dankort, Visa og MasterCard samt MobilePay, ApplePay, GooglePay med flere. Dagsprisen pr. kWh bør skiltes, som det også kendes fra energi til fossilbiler.

Prisloft ved kantstensopladning (normalladere)

Hvor markedet for højhastighedsopladning må forventes at blive præget af en del konkurrence mellem forskellige leverandører i et større område som fx langs Fynske Motorvej, kan noget tilsvarende ikke forventes vedrørende kantstensopladning. Ved opladning ved kantstenen er man afhængig af at finde en ladestander, der er ledig på rette tid og inden for gåafstand fra destinationen. Der kan derfor ikke forventes tilstrækkelig konkurrence på prisen for opladning uden abonnement ved kantstensopladere. Vi finder derfor, at der vil kunne være behov for at fastsætte et prisloft i forhold til kantstensopladning.

Som nævnt ovenfor er kantstensopladning især relevant for den fjerdedel af bilejere, der ikke kan hjemmelade. Hvis marginaludgiften til energi pr. kilometer er højere ved el end ved brændstof, vil det være et incitament til ikke at bidrage til det politiske mål om flere elbiler, og til ejere af plug-in-hybridbiler til at tanke frem for at lade. De fleste elbiler kan køre mindst 5 km/kWh el, og sammenlignes det med 20 km/l diesel vil kilowattprisen for forbrugeren skulle være lavere end en fjerdedel af dieselprisen – dvs. lavere end 2,00 – 2,50 kr/kWh. På nuværende tidspunkt er prisen fra flere leverandører 3,00 kr. eller højere, hvorved det er dyrere pr. km., hvis man ikke har et abonnement.

Forbrugere, som er afhængige af en kantstensoplader, vil med en højere pris end dette ikke have incitament til at køre på el frem for brændstof. Langt de fleste kantstensopladere er normalladere, og skal således ligge i gåafstand af hjemmet. Det vil således ofte forekomme at en kantstensoplader er den eneste på gåafstand af en bolig uden egen parkeringsplads, og dermed være monopolleverandør til denne bolig. På denne baggrund bør man overveje at skabe hjemmel til, at der kan fastsættes et prisloft på kantstensopladere opført med offentlig støtte eller beliggende på offentligt areal.

Om begrebet ladeplads

Det er positivt, at ladeplads teknisk defineres i loven. Vi vil her gerne gøre opmærksom på, at der kan være tre niveauer i dette.

1. En plads på ca. 2,5 x 5 m med plads til præcis en bil, hvor denne bil kan kobles til en lader. Det er relevant at forholde sig til dette niveau blandt andet i forhold til skiltning og fordi det er sådan en, man som elbilist gerne vil finde ledig, når man skal lade. *Sådan en plads er ikke en parkeringsplads.* Dette ord og P-færdselstavlen bør ikke bruges om den.
2. Et område hvor en eller flere biler kan lade samtidigt hos præcis en ladeoperatør.
3. En ladepark synes at være et eller flere områder i lighed med nr. 2 med mulighed for flere ladeoperatører; lige ved siden af hinanden, hvor der er fælles publikumsfaciliteter som fx toiletter, legeplads, kaffesalg mv.

Vi har konstateret at begrebet ladeplads bruges både om 1. og 2. Man bør være opmærksom på, at der er flere niveauer i dette.

Det kan også være relevant at overveje samspillet mellem ladepladser og reguleringen af de kommunale parkeringsvedtægter i kommunernes rolle som myndighed for veje og bygninger. I hvert fald for beboelsesbygninger er normalopladerer meget relevante jf. ovenfor. Visse kommuner vil måske opdatere parkeringsvedtægten til en parkerings- og ladepladsvedtægt, hvis der gives lovhjemmel hertil.

Vi bemærker også, at der på større rastepladser bør etableres ladeparker gennem udbud af flere ladepladser med højhastighedsladere, således at der kan opnås konkurrence mellem ladeoperatører på de enkelte rastepladser. Det bør i den forbindelse overvejes, hvordan det sikres, at der ved ladeparker med højhastighedsladere forefindes indkøbsmuligheder, toiletfaciliteter, mv. En mulighed for at sikre dette kan være ved, at vindere af koncessioner på tankstationer på rastepladser, også skal være forpligtet til at etablere en ladeplads til en eller flere elbiler i forbindelse med en vundet koncession.

Om kommuners og regioners rolle i udbygningen af ladeinfrastruktur for offentligheden

Kommuner, regioner (og staten) ejer også bygninger, herunder bygninger med mange medarbejdere, som kommer på arbejde i bil samt bygninger, som tiltrækker mange gæster fra offentligheden i bil. Ladestanderbekendtgørelsen og den bagvedliggende bygningslovgivning fastslår, at der her skal etableres ladere. Det er vigtigt, at denne lademulighed bliver tilgængelig for den offentlighed, der besøger og arbejder i de offentlige bygninger. Med tilgængelighed menes også økonomisk tilgængelighed for alle, dvs. til en marginaludgift lavere end for brændstof.

For så vidt angår kommuners og regioners ladestandere til tjenestekøretøjer finder vi, at det vil være uheldigt, hvis disse ikke kan gøres tilgængelige for offentligheden på de tidspunkter, hvor de ikke anvendes til opladning af tjenestekøretøjerne.

Vi har noteret os, at det foreslås, at kommuner og regioner ikke må anvende egne midler til oprettelse af offentlig ladeinfrastruktur. Vi finder det uheldigt, hvis der lægges sådanne begrænsninger på finansieringen af den offentlige ladeinfrastruktur.

Vi håber at dette input vil blive implementeret i den endelige lovgivning og ser frem til at følge de politiske drøftelser herom.

Med venlig hilsen

Christian Niolsøe Nielsen
Forperson
Elbilforeningen FDEL

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til: trm@trm.dk og lnr@trm.dk

16-08-2021

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S21-7562

Ref: DBL/

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

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Den grønne omstilling i transportsektoren er i gang, og antallet af grønne biler på de danske biler stiger måned for måned. Men det er fortsat nødvendigt at forbrugerens grønne valg understøttes og motiveres bedst muligt, hvis udviklingen skal nå Folketingets ambitioner.

Det er herunder nødvendigt, at ladeinfrastrukturen udbygges i den nødvendige størrelse og hastighed, herunder at antallet af ladepunkter er tilstrækkeligt og at disse er placeret de rette steder – både hvor trafikintensiteten er stor, men også i yderområderne, hvor efterspørgslen er mindre. Det er herunder afgørende at kommunerne har de rette værktøjer og muligheder, så bureaukrati og forældede regler ikke står i vejen for den grønne udrulning.

Kommunerne og regionerne kan have en meget vigtig faciliterende rolle, og FDM er helt enig i, at det vil være hensigtsmæssigt at tilvejebringe en generel hjemmel til, at kommuner og regioner, med henblik på at fremme tilgængeligheden til opladningsfaciliteter for borgerne, under nærmere betingelser kan indgå aftaler med private om etablering og drift af offentligt tilgængelige ladestander på kommunens eller regionens arealer, herunder give tilladelse til tilslutning af ladestanderen til det kollektive forsyningsnet.

FDM støtter op om, at udrulningen af ladestander skal drives af markedet, da denne løsning vil være bedst for alle parter. Dog er det vigtigt, at der er fokus på, at også udkantsområderne forsynes med den nødvendige ladeinfrastruktur i rette tid.

I forlængelse heraf er det en selvstændig problemstilling hvordan det sikres, at der også bliver investeret i ladeinfrastruktur i yderkommunerne. Hvor markedet utvivlsomt kan se forretningsmæssig ide i at investere i de større byer, gør det samme sig ikke nødvendigvis gældende i landområder og -kommuner, hvor efterspørgslen er lav, og business casen dermed er en anden. Det bør derfor overvejes, om der kan etableres en model, hvor det offentlige betaler for anlægget under jorden, og ladeoperatøren således alene

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

skal betale etableringen af anlægget over jorden. FDM er fortalere for den såkaldte "Bornholmermodel", hvor offentlige midler betaler for etableringen af den underjordiske strømføring etc., og ladeoperatøren udover selve den overjordiske ladestander betaler en løbende benyttelsesafgift, der således forrenter de underjordiske investeringer. Alt i alt er det vigtigt, at kommuner, som ikke er attraktive for markedet, kan være sikre på, at de har/vil få midler til at tiltrække markedsaktørerne, således omstillingen ikke forsinkes af den grund.

FDM vil gerne kvittere for, at der lægges op til, at operatører af offentligt tilgængelige ladestander skal indberette data om opladning til de relevante offentlige myndigheder. Det er afgørende for den bedste og mest omkostningseffektive udrulning af ladeinfrastrukturen, at dette sker på det bedst muligt oplyste grundlag. Her er data om opladning af afgørende betydning.

FDM ser gerne, at lovforslaget også forholder sig til problematikken omkring når benzin- og dieslbiler, elbiler og andre opladelige biler parkerer på en elbilplads uden at oplade. Dette forhindrer andre bilister i opladelige biler med ladebehov i at lade. Det nedsætter motivationen til køre i en opladelig bil og giver en dårlig udnyttelse af den dyre ladeinfrastruktur, og er således til skade for både forbrugerne og de virksomheder og myndigheder, der investerer i ladepunkter og elbilpladser.

For at kunne sikre den bedst mulige udnyttelse af ladestanderne, til gavn for den grønne omstilling foreslår FDM derfor, at pladserne foran ladestanderen som udgangspunkt gøres tidsbegrænset. Konkret foreslår vi 3-timers parkering i dagtimerne, men der kan naturligvis være konkrete forhold, der et givent sted tilsiger noget andet. Ligeledes bør det være en forudsætning for at kunne benytte ladepladserne, at bilen og ladepunktet er tilkoblet hinanden, så det er synligt, at der lades eller har været foretaget en opladning. Til gengæld bør man være fritaget fra evt. betalingsparkering.

Det skal fortsat være tilladt for både elbiler og pluginhybrider at oplade på pladserne, men hvis man parkerer ulovligt på ladepladsen med en ikke-opladelig bil (benzin/diesel/hybrid) foreslår vi, at parkeringsafgiften hæves fra de nuværende 510 kr. til 1020 kr., som det kendes fra andre kritiske pladser, som handicappladser.

En justering af de nugældende regler, som skitseres ovenfor, vil betyde en bedre udnyttelse af ladeinfrastrukturen, og give større sikkerhed for, at man rent faktisk kan lade sin bil op, når behovet er der. Det vil således både være til gavn for både forbrugerne og ladeoperatørerne.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Cc: Forbrugerrådet Tænk (hoeringer@fbr.dk), TRM Lise Nørr (lnr@trm.dk)
Fra: FBR - Martin Salamon (msa@fbr.dk)
Titel: SV: Høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) journalnummer 2020-6594.
E-mailtitel: SV: Høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 797818) journalnummer 2020-6594.
Sendt: 19-08-2021 15:24

Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til den fremsendte høring af udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Martin Salamon

Cheføkonom / Chief Economist

T +45 7741 7729 / M +45 4194 7905 / taenk.dk

Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

**Forbrugerrådet
Tænk**

Danish Consumer Council

Fra: trm@trm.dk [<mailto:trm@trm.dk>]

Sendt: 8. juli 2021 13:50

Til: Thomas.Thrane@eon.dk; sekretariatet@fdel.dk; Forbrugerrådet Tænk Hoeringer; Forenede Danske Motorejere; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; 1 - FSTS Forsyningstilsynet; hmn@naturgas.dk; International Transport Danmark; Kommunernes Landsforening; Landdistrikternes Fællesråd; NOAH-Trafik; ramboll@ramboll.dk; info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen; Rådet for Sikker Trafik; Høring; mail@sld.nu; et@sperto.dk; support@spirii.dk; tl@tl.dk; info@teknologisk.dk; trf@trf.dk; hello@viggo.com; info@orsted.dk; Region Hovedstaden; kontakt@regionmidtjylland.dk; region@rn.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; Christian Poder; Arbejdstilsynet; Autobranchens Handels- og Industriforening; bil@di.dk; biogas@biogas.dk; info@brintbranchen.dk; erhverv@clever.dk; cph-electric@regionh.dk; Danmarks Motor Union; Danmarks Naturfredningsforening; info@danishshipping.dk; dst@dst.dk; danskehavne@danskehavne.dk; Danske Regioner; Dansk bilbrancheråd; Dansk Bilforhandler Union; de@danskeenergi.dk; info@danskeenergi.dk; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv; 'info@danskerhvervsfremme.dk'; hoering@di.dk; Jurateamet@danskeenergi.dk; parkerings@aarhus.dk; Dansk Transport og Logistik; Dansk Vejforening; 'info@bilimp.dk'; Dansk Industri; db@db-dk.dk; 'info@drivkraftdanmark.dk'; DTU Transport; Energiklagenævnet; info@energinet.dk; Funktionspostkasse; Albertslund Kommune; kommunen@alleroed.dk; Assens Kommune; borger@balk.dk; kommunen@billund.dk; post@brk.dk; Brøndby Kommune; raadhus@99454545.dk; dragoer@dragoer.dk; kommune@egekom.dk; raadhuset@esbjergkommune.dk; raadhuset@fanoe.dk; Favreskov; kommunen@faxekommune.dk; fredensborg@fredensborg.dk; kommunen@fredericia.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Frederikshavn Kommune; epost@frederikssund.dk; furesoe@furesoe.dk; Faaborg-Midtfyn Kommune; Gentofte; Gladsaxe Kommune; Glostrup Kommune; raadhus@greve.dk; borgerservice@gribskov.dk; kommunen@guldborgsund.dk; post@haderslev.dk; mail@halsnaes.dk; 'mail@hedensted.dk'; mail@helsingor.dk; Herlev Kommune; Herning Kommune; Hillerød; Hjørring; post@holb.dk; kommunen@holstebro.dk; Horsens Kommune; Hvidovre Kommune; kommune@htk.dk; kommunen@horsholm.dk; post@ikast-brande.dk; Ishøj Kommune; Jammerbugt Kommune; kalundborg@kalundborg.dk; kommune@kerteminde.dk; kommunen@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; raadhus@koege.dk; post@langelandkommune.dk; post@lejre.dk; lemvig.kommune@lemvig.dk; Lolland Kommune; Lyngby Kommune; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; Middelfart Kommune; kommunen@morsoe.dk; norrdjurs@norrdjurs.dk; post@nordfynskommune.dk; Nyborg Kommune; naestved@naestved.dk; odder.kommune@odder.dk; odense@odense.dk; kommune@odsherred.dk; randers.kommune@randers.dk; raadhus@rebild.dk; post@rksk.dk; ringsted@ringsted.dk; kommunen@roskilde.dk; rudersdal@rudersdal.dk; rk@rk.dk; Samsø Kommune; kommunen@silkeborg.dk; skanderborg.kommune@skanderborg.dk; sk@skivekommune.dk; slagelse@slagelse.dk; kommune@solrod.dk; soroekom@soroe.dk; stevns@stevns.dk; struer@struer.dk; Svendborg Kommune; syddjurs@syddjurs.dk; post@sonderborg.dk; thistedkommune@thisted.dk; toender@toender.dk; kommunen@taarnby.dk; Vallensbæk Kommune; Varde Kommune; post@vejle.dk; post@vejle.dk;

post@vesthimmerland.dk; Viborg Kommune; post@vordingborg.dk; post@aeroekommune.dk;
post@aabenraa.dk; Aalborg Kommune; Aarhus kommune

Emne: Høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 797818)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65374>

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet senest den 16. august 2021 på trm@trm.dk med kopi til lnr@trm.dk med angivelse af journalnummer 2020-6594.

Med venlig hilsen

Lise Nørr

Fuldmægtig

Transportministeriet

Ministry of Transport

Klima- og Havnekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

lnr@trm.dk

Tlf.: 29 25 78 85

www.trm.dk



Center for Byudvikling,
Miljø & Erhverv
Hanne Collin Eriksen
Telefon: 72565133
E-mail:
hace@fredensborg.dk

Sagsnr. 21/21508
Dato: 16. august 2021

Hørings svar på lovforslag: Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Fredensborg Kommune kvitterer her med høringssvar til udkastet for Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

I Fredensborg Kommune står den private vejtransport for halvdelen af kommunens CO₂-udledning. Vi kan dog konstatere, at lovforslaget ikke giver hjemmel til kommunal medfinansiering i udrolningen af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur. Dette vurderer vi som problematisk, da vi er forpligtiget til at opsætte ladestandere i henhold til ladestanderbekendtgørelsen (BEK nr 181 af 05/03/2020) på steder, som markedet ikke vurderer som attraktive placeringer. Ydermere er der kun offentlig ladeinfrastruktur i tre af vores fire bysamfund på trods af efterspørgsel fra vores borgere. Et tilskud fra europæiske eller statslige puljer kræver stadig kommunal medfinansiering, hvis det private markedet ikke er interesseret i opsætning af ladestanderen.

Ifølge bestemmelserne i Ladestanderbekendtgørelsen er en stor virksomhed, som f.eks. landets kommuner, forpligtiget til at opsætte ladestandere ved en bygning, som de benytter med mere end 20 parkeringspladser. Kravet gælder også, hvis de blot bor til leje i en bygning og ikke ejer parkeringsarealet. Fredensborg Kommune har flere af sådanne lokationer, hvor der ikke er kommunale biler tilknyttet. Lovforslaget forhindrer kommuner i denne situation, at tilbyde opladning til deres medarbejdere eller offentligheden, da de ikke kan medfinansiere offentlig infrastruktur på privat areal. Fredensborg Kommune forventer, at der uden tilstrækkelig hjemmel til at medfinansiere offentlig ladeinfrastruktur, kan blive opsat en lang række ladestandere ved kommunale bygninger, som ikke vil blive brugt. Kommuner skal opsætte ladestandere ved skoler, daginstitutioner og meget andet, hvor det

ikke er relevant at oplade kommunale biler og hvor markedet ikke altid kan se en forretning i at finansiere opsætningen.

Vi er tilfredse med bedre muligheder for roaming, således at hele ladenetværket kan blive brugt optimalt. Fredensborg Kommune er ligeledes tilfredse med muligheden i §6 stk 3 for strategisk planlægning af ladeinfrastruktur, som giver en gennemsigtighed til branchen, borgere og virksomheder om hvad der kan forventes fra offentlig side. Det er dog ikke hensigtsmæssigt, hvis kommunerne bliver begrænset af den 2-årige plan og ikke kan udbyde nye placeringer før, der er gået to år. Det vil være hæmmende for elektrificeringen af vejtransporten og den grønne omstilling.

Venlig hilsen

Hanne Collin Eriksen
Team Klima, Administration og Udvikling



Dato: 17-08-2021

Sagsnr: 05.00.00-G01-224-21

Til Transportministeriet

Udvidet høringssvar til udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Transportministeriet har med brev af 8. juli 2021 sendt udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring med høringsfrist 16. august 2021.

Frederiksberg Kommune sendte sit foreløbige høringssvar fredag den 13. august 2021, idet der i dette blev taget forbehold for politisk godkendelse, da høringssvaret først kan behandles på førstkommende møde efter sommerferien i kommunens By- og Miljøudvalg, mandag den 16. august 2021 om aftenen.

By- og Miljøudvalget var enig med de afgivne bemærkninger, som fremstår nedenfor, men ønskede supplerende at få oplyst og i fald få indarbejdet, hvorvidt kommunalt ejede forsyningselskaber, der opererer kommercielt, kan etablere infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Tidligere afgivne bemærkninger

Frederiksberg Kommune ser generelt positivt på en lovgivning, der sætter klare rammer for, hvordan kommunen kan arbejde for at udbrede ladeinfrastruktur. Frederiksberg Kommune har imidlertid en række bemærkninger til det fremsatte lovforslag. Både af generel karakter og mere tekstnære bemærkninger.

Generelle bemærkninger

Frederiksberg Kommune ønsker at understøtte udbredelsen af ladeinfrastruktur til elbiler og ønsker, at arbejdet kan udføres mest hensigtsmæssigt og uden risiko for, at udbredelsen af ladeinfrastruktur sinkes unødigt.

Det fremsatte lovforslag indeholder imidlertid ikke det fulde sæt rammer og regler, som vil gælde efter 1. januar 2022 for tildeling af retten til at virke som operatør af en ladestander. Det skyldes, at de nærmere bestemmelser om tildelingsprocessen først fastlægges i et senere regelsæt (bekendtgørelse) udstedt af transportministeren.

Frederiksberg Kommune er bekymret for, at dette kan have betydning for, hvor hurtigt ladeinfrastrukturen etableres i kommunerne og regionen, da vejlovens § 80 fra 1. januar 2022 ifølge lovforslaget ikke længere kan finde anvendelse som grundlag for tilladelse til opsætning af ladestandere.

Frederiksberg Kommune skal derfor opfordre til, at de klare rammer og regler for, hvordan markedsvilkårene opnås, udarbejdes og sendes i høring hurtigst muligt, og opfordrer til, at der i bekendtgørelsen sikres mulighed for fleksibilitet.

Tekstnære bemærkninger

Frederiksberg Kommune har følgende tekstnære bemærkninger og forslag:

§ 2, litra 10 samt § 3, stk. 2 – placering af ladepladser

Frederiksberg Kommune forstår definition og bestemmelse sådan, at der lovligt kan tildeles ret til to operatører om at virke som operatør af en ladestander i umiddelbar nærhed af hinanden, hvis man blot sikrer, at der ikke skabes konkurrence på én enkelt parkeringsplads. Det er imidlertid vigtigt – særligt i bynære områder - for at skabe størst mulig konkurrence og bredde i udbuddet til brugerne, at ladepladser/ladestandere drevet af forskellige operatører også kan etableres i umiddelbar nærhed af hinanden.

§ 3, stk. 1 - definition på "offentlige arealer"

I § 3, stk. 1 er nævnt "offentlige arealer" om de arealer, som lovforslaget gælder for, mens der i efterfølgende bestemmelser, herunder § 6, stk. 1, er nævnt "arealer, kommunen eller regionen har rådighed over". Sidstnævnte er nærmere beskrevet i lovforslagets bemærkninger. Frederiksberg Kommune forstår de i § 3, stk. 1, nævnte offentlige arealer, som værende de samme, som de i § 6, stk. 1, nævnte, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3, 12. afsnit. Såfremt der hermed menes samme arealer, bør benævnelserne være enslydende. For at undgå misforståelser foreslås det, at der i § 2 indføres en tydelig definition af, hvilke arealer der er omfattet af loven.

§ 3, stk. 3 – kontraktperiode

Frederiksberg Kommune er enig i, at kontraktperioden skal kunne tilpasses, således at det bliver op til kommunerne selv at afgøre længden på de kontrakter, der indgås inden for en given ramme. Jf. § 3, stk. 3, kan tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere maksimalt være for en periode på 8 år, men at tildelingen kan omfatte en kontraktperiode på op til 12 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur taler herfor. Som det nævnes i lovens bemærkninger, kan der være store omkostninger forbundet med tilslutning til det kollektive forsyningsnet, hvilket også kan medføre, at man ikke kan nå at afskrive sin investering i forhold til de foreslåede 8 og 12 år. Frederiksberg Kommune vil derfor stærkt anbefale, at den maksimale kontraktperiode hæves til 15 år, når der indgår hensyn til ekstraordinære investeringer. (Se også senere kommentar til § 16, stk. 3).

Det synes uklart, hvad der skal ske med opstillede ladestandere efter kontraktudløb. I lovforslagets bemærkninger tages der stilling til, at en eventuel efterfølgende operatør kan overtage ikke fuld afskrevet udstyr, som f.eks. nedgravede kabler, imod betaling af den afskrevne værdi til den oprindelige operatør. Frederiksberg Kommune foreslår, at det præciseres, om den oprindelige operatør skal nedtage ladestanderne, således den nye operatør kan opstille sine egne standere, og i fald, hvem der skal afholde udgiften herfor.

§ 3, stk. 4 – tildelingskrav, herunder "serviceniveau"

Frederiksberg Kommune læser bestemmelsen og bemærkningerne hertil, om en generel hjemmel til at fastsætte tildelingskrav, som naturligvis skal være saglig begrundet, herunder i forhold til serviceniveau, og at dette f.eks. også dækker æstetiske krav.

For at den kommende lov kan blive et aktivt værktøj til sikre af en videre udbredelse af ladeinfrastruktur, bør der herudover sagligt kunne stilles krav om, at en part, mod at etablere ladefaciliteter på en række kommercielt bæredygtige lokaliteter, også forpligtes til at etablere ladefaciliteter på et antal ikke kommercielt bæredygtige lokaliteter. Frederiksberg Kommune går ikke ud fra, at en senere bekendtgørelse, jf. § 3, stk. 6, vil regulere, hvilke saglige vilkår der kan fastsættes.

§ 3, st. 6 – kommunernes handlerum indtil nærmere regler er fastlagt

Frederiksberg Kommune forstår ved § 3 stk. 6, at kommunen, indtil transportministeren har fastsat regler om tildeling af retten til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, inden for udbudsretten frit kan agere og tildele ret til at virke som operatør af ladestander indenfor § 3 stk. 1-4. Frederiksberg Kommune vil dog på det kraftigste opfordre til, at de på-tænkte regler offentliggøres hurtigst muligt, da Frederiksberg Kommune frygter, at de manglende rammer og regler vil forsinke udrulningen af ladeinfrastruktur. Frederiksberg Kommune vil desuden opfordre til, at der sikres en vis grad af fleksibilitet i den påtænkte bekendtgørelse.

§ 4 – måle- og stamdata fra/om ladestandere

Frederiksberg stiller i dag krav om, at operatørerne skal levere data om brug af ladestanderne til kommunen, og det vil Frederiksberg Kommune ligeledes gøre fremadrettet. I tilfælde af, at klima-, energi-, og forsyningsministeren efter forhandlinger med transportministeren fastsætter regler vedr. data jf. § 4, forventes det, at data ligeledes tilgås kommunerne til brug for planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur. Frederiksberg Kommune går ligeledes ud fra, at levering af sådanne oplysninger også kan indgå som et sagligt vilkår for tildelingen ved af tilladelse, hvis der ikke forinden er fastsat bestemmelser herom fra klima-, energi-, og forsyningsministerens side.

§ 6, stk. 1 – kommunernes handlerum indtil nærmere regler er fastlagt

Frederiksberg Kommune forstår, jf. også tidligere kommentar, § 6 stk. 1, således, at kommunen har hjemmel til at kunne foretage udbud fra tidspunktet for lovens ikrafttræden, uagtet om der på tidspunktet for lovens ikrafttræden er fastsat regler fra transportministeren, jf. § 3, stk. 6, vedr. indhold i et eventuelt udbud.

§ 6, stk. 3 – 2-årig plan for etablering af ladestandere

Frederiksberg Kommune finder det positivt, at der indirekte med bestemmelsen er tillagt kommunerne og regionerne en hjemmel til at udpege, hvor operatører kan tildeles ret til at etablere ladestandere i modsætning til nu, hvor det som udgangspunkt sker efter operatørernes ønske. Det er dog uklart for Frederiksberg Kommune, hvad der kræves af kommunen ved § 6 stk. 3. Frederiksberg Kommune forstår, at der skal laves en 2-årig plan, men at der ikke er

noget til hinder for, at denne plan løbende revideres, og tilføjes yderligere arealer, uden begrænsning for forudgående varslings. En sådan udlægning af bestemmelsen vil være formål-stjennligt, da det kan forsinke udrulningen, hvis en plads først kan etableres, når den har været offentliggjort i 2 år.

§ 8, stk. 1 – anvendelse af kommuners og regioners egne midler til tilskud til etablering

Jf. forslaget kan kommuner og regioner alene give offentligt tilskud til etablering af ladestandere svarende til de midler, som disse "opnår" i forbindelse med tildeling af ret til at virke som ladeoperatør. Der bør, for at sikre at kommuner og regioner kan "opnå" sådan indtjening, indføres en eksplicit hjemmel hertil i lovforslaget. I en sådan hjemmel bør det sikres, at betaling for retten til at virke som operatør ikke begrænses til direkte og indirekte offentlige udgifter i forbindelse med ordningen. Der bør kunne opkræves et bidrag, som kan anvendes til et ek-straordinært tilskud fra kommuner og regioner på steder, hvor ladeoperatører ikke umiddelbart ser en kommerciel mulighed.

Kommuners og regioners mulighed for at anvende egne midler til tilskud bør ikke begrænses til de midler, der opnås i forbindelse med tildeling af retten til at virke som ladeoperatør. Der bør være mulighed for at kommuner og regioner med særlige udfordringer eller særlige ambitioner kan yde videre støtte for at sætte gang i en positiv udvikling.

§ 8, stk. 2 – tildeling af støtte finansieret af staten og EU

Bestemmelserne i § 8 stk. 1, og § 8 stk. 2, bør bringes i overensstemmelse med hinanden, jf. forrige bemærkning. § 8 stk. 2, kan i sin nuværende udformning forstås således, at der kun kan gives støtte, når denne er finansieret af EU eller staten. Støtte finansieret af indtægter som af kommuners og regioners øvrige midler bør muliggøres.

§ 16, stk. 3 – afgrænsning af lovens virkning på eksisterende kontrakter

Frederiksberg Kommune forstår bestemmelsen sådan, at eksisterende ladestandere, som er etableret på baggrund af aftaler, som er indgået inden lovens ikrafttræden, alene skal efterleve lovens bestemmelser i §§ 5 og 10. Således at eksisterende ladestandere, som er opsat på baggrund af aftaler, der er indgået før lovens ikrafttræden, fortsat og i al fremtid kan reguleres gennem vejlovens § 80, idet bestemmelsen om, at vejlovens bestemmelser ikke kan finde anvendelse, ikke fremgår af §§ 5 eller 10, og at aftalen heller ikke reguleres af §§ 3 og 6 og dermed krav om tildeling på markedsvilkår mv. Det skal desuden bemærkes, at det af s. 84 i bemærkningerne fremgår, at det er §§ 4 og 10, og ikke §§ 5 og 10 som i selve lovforslaget. Dette tydeliggør, at der er behov for uddybning af denne bestemmelse.

Det fremgår ligeledes af bestemmelsen, at overholdelse af §§ 5 og 10 skal opfyldes senest den 1. januar 2030. Det foreslås dog, at denne frist følger fristerne for fremtidige kontrakter som nævnt i § 3, stk. 3. Frederiksberg Kommune har i sine bemærkninger til denne bestemmelse opfordrer til, at den maksimale tildelingsperiode ændres til 15 år. Dette vil betyde, at eksisterende tilladelsesindehavere først skal opfylde §§ 5 og 10 senest den 1. januar 2037, eller som minimum i det antal år, som loven jf. §3 stk. 3 foreslår som maksimal kontraktperiode fremadrettet, altså pr. 1. januar 2034.

Venlig hilsen

Frederiksberg Kommune
www.frederiksberg.dk/kontakt

Transportministeriet
Departementet
Att.: Lise Nørr

Dato
16. august 2021

Sagsnr.
05.00.00-P21-1-21

VEJ OG TRAFIK

Transportministeriet
Departementet

Kongensgade 18
3550 Slangerup

Telefon 47 35 23 31

Høringssvar fra Frederikssund Kommunes Trafikmyndighed vedrørende Høring over udkast til forslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Bank 4319-3430270303

I indledende tekst på s. 1, sidste afsnit, henvises der til, at:
"planlagte nye placeringer af ladepladser som hovedregel skal offentliggøres to år i forvejen".
Frederikssund kommune ønsker, at sikre, at dette ikke giver anledning til en forsinkelse i kommunens øvrige projektleverancer, herunder forsinkelse i anlægsprojekter.

Telefontid:

Mandag 09.00 - 12.00

Tirsdag lukket

Onsdag 09.00 - 12.00

Torsdag 09.00 - 12.00

Fredag 09.00 - 12.00

Såfremt kommunen pålægges rollen som operatør af el-ladestander, hvilket ikke er i overensstemmelse med gældende kommunalfuldmagtsregler, vil dette kræve en opnormering af de nuværende ressourcer for udførelse af nye opgaver.

Se øvrige åbningstider
på www.frederikssund.dk

Kapitel 2
§3 – Stk. 3

Der skal være mulighed for, at kunne foretage en annullering af aftale ved anden anvendelse af arealet.

Kapitel 3
§6 – Stk. 2

Det skal sikres, at operatøren selv står for finansiering af målerskab, herunder opsætning og særskilt aflæsning/afregning af forbrug således det holdes adskilt kommunens øvrige el-afregning.

Venlig hilsen

Kamma Louise Møgelvang Ruhrskov
Ingeniør



Den 16. august 2021
Sagsnr. EMN-2021-05190

Gentofte Kommunes høringsvar vedrørende udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Gentofte Kommune har den 8. juli 2021 modtaget udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring med frist for svar senest 16. august 2021. Vi har set frem til modtagelsen af netop dette lovudkast og finder det særdeles u hensigtsmæssigt, at høringen finder sted midt i sommerferieperioden.

Gentofte Kommune er enig i, at der er behov for en omstilling af transportsektorens energiforbrug til alternative drivmidler, og at ny lovgivning vedrørende elladestandere skal støtte op om dette formål.

Gentofte Kommune er imidlertid tvivlende overfor, om lovudkastet i tilstrækkeligt omfang forbedrer vilkårene for opstilling af elladestandere og dermed i nødvendigt omfang understøtter den ønskede udvikling.

Vi kan konstatere, at forslaget ikke giver kommunerne mulighed for at medfinansiere udbygningen af den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur og derigennem understøtte den grønne omstilling (§8). Det overlades til markedet at sikre, at der kommer det antal ladestandere med den placering, der er behov for.

Kravet i §3, stk. 1, om, at aftaler skal indgås på markedsvilkår, kan udgøre en hindring for den ønskede udvikling. Det er endvidere uklart, om forslagets §8 betyder, at det kun bliver de første operatører, der reelt skal betale markedsprisen. Teksten lægger således op til, at de næste operatører kan modtage tilskud svarende til betalingerne fra de første operatører. Dette vil i givet fald ikke øge incitamentet til at være de første. Vi er umiddelbart uforstående overfor, hvordan kommuner kan give et statsligt tilskud videre, når der skal indgås aftale på markedsvilkår (§8, stk. 2).

Det er positivt, at forslaget skaber bedre muligheder for, at alle borgere kan få adgang til alle ladestandere – uanset hvilket kundeforhold, man måtte have til en enkelt operatør. Det er vigtigt



for, at hele netværket kan blive brugt optimalt, og der ikke opbygges parallelle netværk. Det understøtter samtidig, at også mindre aktører og nye ladetjenester kan etableres og medvirke til at fremme lademarkedet.

Der lægges i lovudkastets §6 op til, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre, hvor det påtænkes at tildele en ret til at virke som ladeoperatør to år forinden. Det kan være vanskeligt at udføre i praksis, da der er tale om et område under stadig udvikling og forandring. Den anførte tidsramme kan samtidig være hæmmende for udbygningen af ladeinfrastrukturen, hvis kommuner ikke kan påbegynde et udbud, før der er gået to år. Gentofte Kommune finder derfor, at bemærkningen nedenfor, hentet fra bemærkningerne s. 27, bør integreres direkte i §6:

"Hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet bliver opmærksom på, at der er behov for at etablere offentligt tilgængelige ladestander i et område af kommunen eller regionen inden for to kalenderår, udelukker bestemmelsen ikke, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan tildele ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser, selvom myndigheden ikke har offentliggjort dette to år i forvejen. I dette tilfælde skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet snarest muligt offentliggøre deres planer."

Der lægges i lovudkastets §6, stk. 4 op til, at der ikke længere kan gives tilladelser efter vejlovens §80. Der er ikke angivet en begrundelse for, hvorfor det ikke længere skal være muligt at give tilladelse til opsætning af elladestander efter vejlovens regler, som et alternativ til at anvende reglerne i lovudkastet. Gentofte Kommune finder, at muligheden for at give tilladelse til elladestander i medfør vejlovens §80 bør bibeholdes. Det fremgår således også af bemærkningerne til lovudkastets §6, s. 70, at vejlovens §80 *"ikke giver kommuner tilstrækkelig mulighed for at medvirke til udrulningen af offentligt tilgængelige ladestander på lokalt plan."* [vores understregning].

Det er problematisk, at overgangsbestemmelsen (§16, stk. 3) kun tager højde for kontrakter indgået før lovens ikrafttræden, og ikke tager højde for tilladelser efter vejlovens §80, som er givet før lovens ikrafttræden. Hvis eksisterende tilladelser efter vejlovens §80 berøres, er der tale om et ekspropriativt indgreb, der kun kan ske mod fuld erstatning. Gentofte Kommune skal på den baggrund pege på, at det bør indskrives i overgangsbestemmelsen, at loven først får virkning fra det tidspunkt, hvor tilladelsen udløber, for så vidt angår tilladelser efter vejlovens §80, som er givet inden lovens ikrafttræden.

Med venlig hilsen

Henning Uldal
Park- og vejchef
Gentofte Kommune
Teknik og Miljø
Park og Vej



Haderslev
Kommune

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att. Lise Nørr

Haderslev Kommune
Teknik og Miljø
Christian X's Vej 39
6100 Haderslev

www.haderslev.dk

Dir. tlf. 74342221
huni@haderslev.dk

20. august 2021 • Sagsident: 21/14945 • Sagsbehandler: Husna Niazi

Høringssvar til udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Haderslev Kommune har den 12. juli 2021 modtaget et høringsbrev om udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Haderslev Kommune vurderer, at lovforslaget vil sikre borgerne gode muligheder for opladning og vil få flere borgere til at vælge en elbil til gavn for miljø og klima.

Haderslev Kommune ser gerne, at kommuner og regioner gives hjemmel til at anvende drift- og anlægsmidler til tilskud til etablering eller drift af offentligt tilgængelige ladestander på ladepladser.

Venlig hilsen

Christina Vedel-Birch Andersen
Afdelingsleder Planlægning



Transportministeriet

trm@trm.dk

cc. lnr@trm.dk

10-08-2021

Journalnr. 05.00.00G01-50-21

Høringsvar vedr. lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Der har været fokus på at forbedre mulighederne for grøn transport gennem en lang periode, men lovgivningen har indtil nu gjort det meget svært for kommunerne at bidrage ind i denne omstilling. En ændring af den nuværende lovgivning er derfor glædeligt ventet.

Det vil være vigtigt, som beskrevet i lovforslaget, at operatørerne forpligtiges til at give adgang for roamingtjenester. Der er behov for fleksibilitet for forbrugerne, hvis de skal finde det attraktivt at anvende elbil.

Der stilles krav om, at kommunerne løbende skal offentliggøre, hvilke arealer, der påtænkes tildeling af ret til private operatører. Det er vigtigt, at der er fleksibilitet i denne planlægning, da kommunerne løbende kan have behov for tilpasning samt udvikling af nye arealer. Kravet om offentliggørelse må ikke skabe en forhindring for en løbende planlægning og tilpasning. Da dette er ny planlægning og kravet om offentliggørelse er nyt, kan det anbefales, at Transportministeriet evaluerer dette forhold for at se om bestemmelsen skaber det ønskede formål om overblik og planlægning.

Herlev Kommune ser frem til, at loven vedtages, så arbejdet med udbredelse af ladestander til elbiler kan igangsættes.

Venlig hilsen

Søren Nielsen
Center for Teknik og Miljø

Afs. Horsens Kommune,
Rådhusstorvet 4, 8700 Horsens

Dato: 13. august 2021

Transportministeriet
Att. trm@trm.dk
cc til lnr@trm.dk

Frederiksholms Kanal 27F,
1220 København K

Høringssvar til udkast til lovforslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Sagsnr.: 2020-6594)

Afsender:

Horsens Kommune, Rådhusstorvet 4, 8700 Horsens

Kontaktperson og kontaktoplysninger

Allan Lyng Hansen, Afdelingschef for Affald, Trafik og Ejendomme

alyha@horsens.dk

tlf. 76292610

Jesper Langkjær, Udbuds- og Indkøbschef Fællesindkøb Midt

jl@fikm.dk^{1/2}

tlf. 76292108

Generelle bemærkninger:

Horsens Kommune finder det positivt, at AFI-lovens bestemmelser om offentligt tilgængelige ladestandere til elektriske køretøjer foreslås udvidet. Det er kommunes oplevelse, at området trænger til klarhed og mulighed for at opsætte krav mellem kommune og operatør om fx roaming, for at kommunerne kan medvirke til at understøtte omstillingen til elbiler.

Horsens Kommune finder det problematisk, at lovforslaget ikke rummer bestemmelser, der afhjælper de økonomiske udfordringer, der vil opstå, når kommunerne fortsat skal etablere ladestandere jf. ladestanderbekendtgørelsen (Bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger, bkg. 181 af 05.03.20) til parkeringsanlæg, på steder, hvor behovet for opladning er minimalt.

Hovedparten af kommunale enheder, der rammes af ladestanderbekendtgørelsen er skoler og dagtilbud. Skoler og dagtilbud har i sig selv ikke behov for egne køretøjer til deres opgavevaretagelse. Flertallet af brugere af parkeringsanlæg ved skoler og dagtilbud er forældre, som sandsynligvis heller ikke har særligt brug for at oplade under hente/bringe-situationen, idet bilen enten kommer hjemmefra nyopladet fra natten eller netop er på vej hjem i egen lader. Størstedelen af skoler og dagtilbud er placeret udenfor indkøbs- og handle faciliteter eller andre attraktioner, hvorved deres parkeringsanlæg typisk heller ikke anvendes af andre offentlige brugere i dag- eller



Find os

Teknik og Miljø
Projektteam
Rådhusstorvet 4
8700 Horsens

Kontakt os

Telefon:
76 29 29 29
Hjemmeside:
www.horsenskommune.dk

Følg os

 [Facebook.com/endelafflokken](https://www.facebook.com/endelafflokken)
 [linkedin.com/company/horsens-kommune](https://www.linkedin.com/company/horsens-kommune)

nattetimer. I API-lovforslaget lægges op til, at kommuner kan udbyde ladestandere til private operatører på markedsvilkår.

Heri ligger bl.a., at operatøren skal godtgøre kommunen alle de afholdte etableringsudgifter (for at tildelingen iflg. udkastet til lovforslaget ikke karambolerer med statsstøttereglerne). Horsens Kommune finder det usandsynligt, at der vil være operatører, som up-front godtgøre etableringsudgifterne til ladestandere placeret på ladearealer med et tvivlsomt forretningsgrundlag, som eksempelvis beskrevet for parkeringsanlæg ved skoler og dagtilbud. Heller ikke selvom aftalen, og dermed afskrivningen af udgifterne, kan strækkes i op til 12 år.

Horsens Kommune er bekendt med, at der er mulighed for at udarbejde pakkeløsninger, hvor et udbud bundter mindre interessante ladepladser med mere interessante ladepladser. Det ændrer dog ikke på den kommercielle usikkerhed og dermed risikoen for, at der ikke er operatører, som vil byde på opgaven.

Horsens Kommune foreslår, at ladestandere etableret i medfør af ladestanderbekendtgørelsen skal kunne stilles vederlagsfrit til rådighed for den operatør, der tilbyder kommunen, det samlet set mest fordelagtige tilbud på driften. For det første er det udtryk for saglig forvaltning, idet det er økonomisk forsvarligt at arbejde for, at pålagte etableringsudgifter til ladestandere ikke ender med at være spildte udgifter. For det andet ser kommunen ikke at dette vil karambolere med statsstøttereglerne, idet ladestanderne skal etableres under alle omstændigheder i kraft af ladestanderbekendtgørelsen.

Tekstnære bemærkninger:

Paragraf/ tekst:	Kapitel 3, §6, stk. 3 Påtænker kommunalbestyrelsen eller regionsrådet at tildele private ret til at virke som operatør af ladestandere efter stk. 1, offentliggør kommunalbestyrelsen eller regionsrådet, på hvilke arealer kommunalbestyrelsen eller regionsrådet inden for de kommende to kalenderår planlægger at tildele en sådan ret.
Kommentar:	Horsens Kommune savner klarhed om hvornår første plan skal ligge klar, om der evt. kunne være en overgangsordning fra den nuværende situation, hvor vi i dag påtænker at udbyde ladearealer ved parkeringsanlæg. Tilsvarende finder kommunen det uklart, hvor hyppigt der skal offentliggøres opdaterede arealer og om hvordan situationer, hvor der pludseligt opstår behov for at tildele private ret til at virke som operatør, skal håndteres, hvis et givet areal ikke har været offentliggjort to år tidligere.
Forslag til ændring:	

KL's hørings svar til udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

KL takker for muligheden for at afgive hørings svar og fremsender hermed hørings svar til udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven). Hørings svarets bemærkninger deles op i tre afsnit: 'Generelle bemærkninger,' 'Generelle bemærkninger til lovforslaget' samt 'Bemærkninger til lovforslagets enkelte paragraffer.'

Generelle bemærkninger

Som led i den grønne omstilling af transporten og målet om reduktion af drivhusgasudledningen med 70 pct. i 2030 og klimaneutralitet i 2050 ønsker KL, at kommunerne skal have optimale rammer for at kunne bidrage til udrulningen af en effektiv landsdækkende ladeinfrastruktur. KL finder i denne sammenhæng, at det er et udmærket lovforslag, hvor kommunerne blandt andet får hjemmel til at udføre udbud og tildele ladeoperatører ret til at drive ladestandere på offentlige arealer. Lovforslaget bør imidlertid justeres som følge af nærværende hørings svar for reelt at give kommunerne rammerne til arbejdet med udrulningen af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur og for at imødekomme anbefalingerne fra Bilkommissionens 2. delrapport.

Med lovforslaget er det tydeligt, at kommunerne vil skulle varetage nye og udvidede opgaver inden for planlægning, udbud og godkendelse af etablering af ladeinfrastruktur. Dertil kommer, at opgaven med etablering af en effektiv ladeinfrastruktur frem mod 2030 er underlagt så mange usikre faktorer, at der vil være et konstant behov for ny og opdateret viden. Denne pointe understreges bl.a. under lovbemærkningernes pkt. 2.2, hvor det anføres, at: *"Det er usikkert, hvor meget ladeinfrastruktur der skal udrulles frem mod 2030 for at understøtte 775.000 grønne biler [...] Det vil afhænge af udviklingen i bilernes rækkevidde og opladningshastighed samt kørsels- og opladningsmønstre m.v."* KL mener derfor, at det er en forudsætning for en effektiv udrulning af landsdækkende ladeinfrastruktur, at der oprettes et nationalt center for innovation og videndeling, hvor stat, kommuner og private aktører i et partnerskab kan indsamle og behandle informationer, der kan være med til at skabe grundlag for gode investeringsbeslutninger i kommunerne.

KL noterer sig, at udrulningen skal ske på markedsvilkår, og at kommunerne ikke er tiltænkt rollen som operatør. For så vidt angår kommunernes opgave med udrulning af ladestandere på offentlige arealer bemærkes det, at tilskudsmulighederne, både i form af statslige puljer og ved indtjening via tildeling, ikke er tilstrækkelige til at sikre en landsdækkende ladeinfrastruktur. Særligt i yderområder og andre områder med særlige behov forventes det, at lovforslagets foreslåede virkemidler ikke slår til.

KL bemærker, at det langt fra vil være alle kommuner, der har tilstrækkeligt med rentable placeringer, til at de kan dække alle de ikke-rentable

Dato: 12. august 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3113660

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 6

placeringer, hvilket risikerer at medføre en geografisk skæv udrulning. Det understreger behovet for, at kommunerne får mulighed for at give tilskud i yderområder og andre områder med særlige behov, og at de statslige puljer målrettes opgaven, så der reelt opnås en effektiv og sammenhængende ladeinfrastruktur i alle dele af landet.

Vilkår for udmøntning af puljer til ladeinfrastruktur under Grøn Transportpulje I skal efter regeringens plan udarbejdes i efteråret 2021. Her mener KL, at det er afgørende, at vilkårene for udmøntning understøtter udrulningen af ladeinfrastrukturen i de områder, hvor markedet ikke selv vil drive udviklingen.

I arbejdet med udrulning af ladeinfrastruktur finder KL endvidere, at der fortsat mangler et overordnet fokus på, hvordan kommunal- og lokalplaner kan bruges til at øge krav om ladeinfrastruktur i forbindelse med planlægning. Dette bør håndteres i forbindelse med den igangværende evaluering af planloven.

Generelle bemærkninger til lovforslaget

Overordnet mener KL, at manglen på hjemmel til kommunal medfinansiering, samt den langtrukne proces omkring udbud og puljeansøgninger, som lovforslaget skitserer, risikerer at virke direkte hæmmende på den grønne omstilling af transporten.

I forlængelse heraf mener KL, at reglen, om at planlagte nye ladepladser som hovedregel skal offentliggøres to år i forvejen, fjerner muligheden for at handle hurtigt og bremser opsætningshastigheden. Se også bemærkninger under § 6, stk. 3 under Bemærkninger til lovforslagets enkelte paragraffer.

KL støtter som udgangspunkt op om, at udrulning af ladeinfrastruktur til elbiler skal ske på markedsvilkår, og at kommunerne ikke skal være operatører af offentligt tilgængelige ladestander. Det generelle indtryk af lovforslaget er imidlertid, at hvis etablering af ladepladser ikke kan ske på markedsvilkår, bliver det meget svært at få etableret ladepladser i yderområder og andre områder med særlige behov. Det gælder både for tildeling, samt den overkapacitet der måtte følge af, at kommunen skal opsætte ladestander til egne køretøjer og som følge af ladestanderbekendtgørelsen.

For tildeling gælder, støtter KL op om, at de statslige puljer skal finansiere tilskud til udrulning af en landsdækkende ladeinfrastruktur. Såfremt kommunerne udelukkende kan opnå tilskud på denne måde, bortfalder imidlertid den kommunale selvbestemmelsesmulighed i forhold til placering af ladestander. Kommunerne vil dermed være afhængige af, at der er en pulje, og at deres ønske om placering falder inden for kriteriet for tildeling af puljemidler. Statslige puljer bør derfor ikke udelukke muligheden for kommunale tilskud.

Med lovforslaget lægges der op til, at operatøren skal godtgøre kommunalbestyrelsen, hvis ladestander etableret til kommunens egne køretøjer skal gøres offentligt tilgængelige. KL støtter som udgangspunkt op om dette, men vurderer, at godtgørelsesaftaler kan være vanskelige at indgå

Dato: 12. august 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3113660

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 6

især i yderområder, og hvor markedet i forvejen ikke er. Dette risikerer at medføre en geografisk skæv udrulning af ladeinfrastruktur.

Det er dermed KL's anbefaling, at kommunerne får mulighed for at give tilskud og særligt de steder, hvor der ikke er tilstrækkelig kommerciel interesse. Ud over at dette vil flugte med anbefalingerne fra Bilkommissionens 2. delrapport, vil det også være i overensstemmelse med Overliggeraftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik af 25. juni 2020, hvor regeringen forpligter sig til *"at arbejde for at skabe en hjemmel til kommunalt tilskud til infrastruktur for alternative drivmidler."*

Med lovforslaget lægges der desuden op til lovfæstelse af kommunalfuldmagten, hvilket begrænser kommunernes muligheder for at stille ladestander etableret som følge af ladestanderbekendtgørelsen til rådighed for offentligheden. Det betyder, at kommunerne fortsat vil være pålagt at investere i ladekapacitet ved råduse, skoler, kultur- og idrætsfaciliteter mv. uden, at kommunens borgere, gæster eller medarbejdere har adgang til opladning. KL mener, at det er spild af offentlige ressourcer, når ladestanderne ikke må bruges af offentligheden. Som arbejdsgiver efterspørger kommunerne at kunne tilbyde deres medarbejdere mulighed for opladning, hvilket også er i tråd med anbefalingerne fra Bilkommissionens 2. delrapport.

Af lovforslaget fremgår, at kommunalbestyrelsen kan opnå indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestander, og at denne indtjening kan medgå som offentligt tilskud. KL støtter op om dette men bemærker, at det langt fra vil være alle kommuner, der har tilstrækkeligt med rentable placeringer, til at de kan dække alle de ikke-rentable placeringer. Dette understreger igen behovet for, at kommunerne får mulighed for at give tilskud, og at de statslige puljer tager højde for at sikre, at der reelt opnås en effektiv og sammenhængende ladeinfrastruktur i alle dele af landet.

Lovforslaget behandler ikke, hvilke muligheder kommunerne har for at fjerne en ladeplads fra en lokalitet, hvis det er vigtigt for kommunens udmøntning af projekter og plangrundlag, ligesom lovforslaget heller ikke tager stilling til, hvordan kommunerne får udarbejdet en kontrakt med operatøren, hvor der tages hensyn til muligheden for opsigelse, hvis placeringen fx ønskes brugt til noget andet. Videre stiller lovforslaget ikke skarpt på, hvilke muligheder kommunerne har for at stille ikke-tekniske krav til operatører, såsom vedligehold, design mv.

Endelig bør loven behandle hvordan, kommunerne kan sælge overskudskapacitet fra kommunale ladestander, hvilken prisstruktur der skal gælde, og hvordan indtjening herfra kan anvendes som tilskud til etablering af offentligt tilgængelige ladestander i kommunerne.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte paragraffer

§ 2: Ordet "ladepunkt" adskiller sig fra ladestander og bør derfor have en selvstændig definition.

§ 2 stk. 1 pkt. 10: KL bemærker, at definitionen på en ladeplads er uklart beskrevet. Det bør gøres tydeligere, om der med en ladeplads er tale om en enkelt p-bås, en hel parkeringsplads eller en længere vejstrækning. Det har

Dato: 12. august 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3113660

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 6

betydning for, om flere operatører vil kunne operere på sammenhængende arealer.

§ 3 stk. 1: Det fremgår, at tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser etableret på offentlige arealer skal indgås på markedsvilkår. KL bemærker, at det bør fremgå tydeligere, hvordan markedsvilkår skal forstås i lovmæssig sammenhæng, og om det dermed betyder, at kommunerne kan/skal tage betaling ved tildeling.

§ 3, stk. 3: Det fremgår, at tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere efter stk. 1 maksimalt kan være for en periode på 8 år. Dog op til 12 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur taler herfor. KL bemærker, at der bør fastsættes tidsperioder for forskellige ladetyper, da det ikke vil være rimeligt, at kommunerne skal aftale "ekstraordinære forhold" hver gang, kommunerne fx vil stille højeffektladestandere op.

§ 4: KL støtter op om, at måle- og stamdata skal kunne indsamles til brug for planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

§ 5: KL støtter op om, at der skal være bedre muligheder for, at alle danskere kan få adgang til alle ladestandere – uanfægtet kundeforhold.

§ 5, stk. 5: Det fremgår, at prisen skal være "ikke-diskriminerende," og at Transportministeren kan fastsætte regler om operatørens fastsættelse af priser. KL bemærker, at det bør fremgå tydeligere, hvilke muligheder kommunerne har for at vurdere, om priserne er ikke-diskriminerende.

§ 6: Af lovforslagets bemærkninger til paragraf 6 fremgår, at offentligt ejede selskaber, herunder forsyningsselskaber, ikke må etablere ladeinfrastruktur. Her kan nogle områder, hvor der ikke er kommerciel interesse, komme i klemme, og hvor et offentligt ejet selskab ellers ville kunne give tilskud.

§ 6, stk. 3: Det fremgår, at hvis kommunalbestyrelsen påtænker at tildele private ret til at virke som ladeoperatører, skal arealerne offentliggøres for de kommende to kalenderår. KL mener, at et toårigt planlægningskrav fjerner muligheden for at handle hurtigt og bremser opsætningshastigheden.

Under bemærkning 3.4.2.1. fremgår imidlertid, at hvis kommunalbestyrelsen bliver opmærksom på, at der er behov for at etablere offentligt tilgængelige ladestandere i et område af kommunen inden for to kalenderår, udelukker bestemmelsen ikke, at kommunalbestyrelsen kan tildele ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser, selvom myndigheden ikke har offentliggjort dette to år i forvejen.

KL anbefaler, at paragraffen justeres tilsvarende, så det bliver tydeligt, at det toårige planlægningskrav ikke er bindende men skal opfattes som en rettesnor for planlægningen. Dertil kommer, at det bør skrives ind i loven, at kommunerne kan lave udbud før, der er gået to år.

§ 6, stk. 4: Det fremgår, at § 80 i lov om offentlige veje ikke kan anvendes til brug for kommunernes tilladelse til anbringelse af offentlig tilgængelig ladestandere på offentlige arealer. KL mener, at argumentationen fra bemærkning 3.4.1.1 bør fremgå tydeligere, så det bliver klart, hvad formålet

Dato: 12. august 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3113660

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 6

med undtagelse af § 80 i lov om offentlige veje er. KL bemærker endvidere, at der mangler en uddybning af, hvad der skal ske med de eksisterende ladestandere, som kommunerne har givet tilladelse til efter vejlovens § 80.

§ 7 stk. 2: Det fremgår, at operatøren skal godtgøre kommunalbestyrelsen for de midler, kommunalbestyrelsen har brugt til at finansiere etableringen af ladestandere til kommunens egne køretøjer, hvis disse skal gøres offentlig tilgængelige. KL støtter som udgangspunkt op på dette, men finder bestemmelsen vanskelig at implementere i yderområder og andre områder med særlige behov. Der henvises til kommentarerne under Generelle bemærkninger.

§ 8: Det fremgår, at kommunalbestyrelsen ikke gives hjemmel til anvendelse af egne midler til etablering af ladeinfrastruktur. KL finder det problematisk og henviser til kommentarerne under Generelle bemærkninger.

Af paragraffen fremgår endvidere, at såfremt kommunalbestyrelsen opnår indtjening som følge af tildeling, kan denne indtjening medgå som offentligt tilskud i forbindelse med fremtidige tildelinger af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen har rådighed over. KL støtter op om dette men bemærker, at det langt fra vil være alle kommuner, der har tilstrækkeligt med rentable placeringer, til at de kan dække alle de ikke-rentable placeringer, hvorfor muligheden for kommunale tilskud fortsat er nødvendig. Der henvises til kommentarerne under Generelle bemærkninger.

Indtjening på baggrund af salg af overskudskapacitet, som defineret i bemærkning 3.4.1.2., bør ligeledes kunne anvendes til tilskud. Denne mulighed bør fremgå af loven. I tillæg hertil fremgår det ikke, om der med loven er lagt op til, at den enkelte kommune står for regnskab mv., eller om der som følge af loven vil blive udarbejdet en vejledning for dette.

§ 8 stk. 2: Det fremgår, at kommunalbestyrelsen kan yde tilskud i forbindelse med tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser, når tilskuddet er finansieret af staten eller af EU-midler.

KL henviser til kommentarerne under Generelle bemærkninger. I tillæg hertil bemærker KL, at ansøgning og tildeling af EU-midler typisk er en langstrakt proces, og at statslige puljer oftest skal implementeres inden for relativt kort tid. Ingen af delene spiller ret godt sammen med et toårigt planlægningskrav. Især ikke, hvis planen forventes at skulle udgøre et reelt styringsværktøj.

§ 10: KL støtter op om, at ladedata indsamles på tværs af alle ladeoperatører.

Bemærkning 3.3.1.2: KL er enig i overvejelserne om en kombineret udbudsform. Der er imidlertid behov for en udspecificering i loven om udbud-ikke udbud og de krav, der medfølger.

Bemærkning 3.3.2.2: KL er enig i, at roaming er vigtigt, og at det i stil med telemarkedet snarest muligt bør pålægges ladestandermarkedet.

Dato: 12. august 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3113660

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 5 af 6



KL bemærker slutteligt, at der ikke er modtaget økonomisk høring på sagen og tager derfor forbehold for eventuelle driftsøkonomiske konsekvenser i kommunerne.

Med venlig hilsen

Julie Leth

Dato: 12. august 2021

Sags ID: SAG-2019-05296
Dok. ID: 3113660

E-mail: JLET@kl.dk
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 6 af 6

Hørings svar til forslag om lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Mulighed for reservering af pladser på offentlige p-pladser

En udfordring for at udskifte kommunens bilflåde til el, er at kommunens biler mange steder er parkeret på offentlige parkeringspladser.

Kommunen har hjemmel i den nuværende lovgivningen til at forbeholde dele af en offentlig parkeringsplads til bestemte biltyper, f.eks. elbiler og delebiler, men der er ikke hjemmel til at forbeholde pladsen til bestemte brugere, f.eks. hjemmeplejen.

Hvis kommunen får etableret ladestandere på en offentlig parkeringsplads til brug for elbiler i hjemmeplejen, vil pladserne således kunne bruges af alle elbiler.

Der er brug for at vide at pladserne ikke er optaget af andre, når biler har pause, så de kan lades op, og vi dermed er sikrede at arbejdet kan udføres dagen efter. Det foreliggende lovforslag giver ikke kommunerne hjemmel til at reservere dele af en offentlig parkeringsplads til f.eks. hjemmeplejen, med skiltning el.lign.

Lovforslaget gør det heller ikke muligt for kommunerne at hindre, at selve ladepladsen optages af andre, ved f.eks. at indrette ladestandere med kode el.lign., som kun kan bruges til kommunale biler, idet der er ikke hjemmel til at stille krav om, at elbiler skal lade, mens de benytter en parkering, forbeholdt elbiler. Dette vil også være en utilfredsstillende løsning for den almene elbils bruger, da det vil ligne at de kan parkere og lade der, men derefter blive skuffet, da de ikke kan få adgang til standen. De vil dog kunne stadig parkere på pladsen og derved spærre for en hjemmepleje bil, der skal lade op.

Kravet om offentliggørelse 2 år før tildeling

§6 styk. 3: Det vurderes umiddelbart at kravet om at offentliggøre planer to år før tildeling, er lang tid og det kan give begrænsninger i forhold til udrulningen af ladestandere. Når strategi og plan for opsætning er på plads, ønsker kommunen at have mulighed for at i gang sætte projektet før der er gået to år.

Begrænsning at kommunen ikke har mulighed for at støtte udrulningen af ladestandere økonomisk

Der kan være områder, hvor det ikke er så attraktivt for private at opsætte ladestandere, men hvor det er givende for det samlede net at placere dem. Hvis kommunen ikke har mulighed for selv at etablere ladestandere de steder eller støtte opsætningen økonomisk, kan der komme uønskede huller i infrastrukturen, så det samlede net på den måde begrænses i udviklingen.

Mulighed for at tilbyde opladning af elcykler

Loven omfatter ifølge sin titel 'infrastruktur for alternative drivmidler for transport', men gælder i henhold til § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2, tilsyneladende kun elbiler men ikke elcykler, kabinescootere o.lign., selvom den slags køretøjer også udgør en stigende transportform for mange danskere,

Kolding Kommune har bl.a. overvejet muligheden for at tilbyde gratis opladning af elcykler ved lokale udflugtsmål og andre relevante steder for at fremme cykelkulturen på længere distancer. Det er imidlertid uklart, om kommunen har hjemmel hertil, da forsyning med el som udgangspunkt er en vare, der leveres af private erhvervsdrivende, modsat f.eks. standere til påfyldning af luft.

Vi finder det uheldigt, at lovforslaget ikke tager højde for cykler m.v. men for så vidt angår transport af enkeltpersoner alene regulere den del af transporten, som sker i bil.

Kolding den 16. august 2021

Thomas Uhlemann

Specialkonsulent



Notat

Hørings svar til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

16. august 2021

Sagsnummer
2021-0255783

Dokumentnummer
2021-0255783-3

Transportministeriet har den 8. juli 2021 sendt udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) i høring: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk). Københavns Kommune har følgende overordnede kommentarer til lovforslaget:

- Det er beklageligt, at muligheden for kommunal finansiering af offentlig ladeinfrastruktur, som bl.a. indgår i Eldrup-kommisssionens anbefalinger, udestår
- Den foreslåede model med 2-årige udbud er relativt ufleksibel og administrativt tung og kan komme til at begrænse udrulningen af ladeinfrastruktur, hvis den står alene
- Det vil være hensigtsmæssigt, hvis der åbnes op for, at ladeinfrastruktur etableret af kommunen ved kommunale bygninger, også kan anvendes af brugerne af de pågældende bygninger
- Der udestår afklaringer ift. hvordan kommunerne fremover skal forholde sig til gæsteprincippet samt til opstilling på privat fællesvej.

I forlængelse heraf har Københavns Kommune følgende tekniske kommentarer til lovforslaget:

Generelle bemærkninger

Helt overordnet ser Københavns Kommune positivt på ambitionen om at fremme udbredelsen af ladeinfrastruktur til alternative drivmidler i Danmark og takker for muligheden for at kommentere på det fremsendte lovforslag. Københavns Kommune vil dog stille spørgsmålstejn ved, om det fremsendte lovforslag med en detaljeret regulering af markedet og manglende muligheder for, at kommuner kan bidrage aktivt til at accelerere udviklingen på området, i tilstrækkelig grad indfrier formålet med AFI-direktivet og fremmer en bred udvikling af markedet for alternative drivmidler.

Kommentarer til §3

De nuværende tilladelser, som Københavns Kommune indgår med operatører af ladeinfrastruktur på offentlig vej, er gældende i 10 år, og ladeinfrastrukturen ligger på gæsteprincippet. Det kan have negative konsekvenser for operatørernes business case og investeringsvillighed, hvis denne periode indskrænkes til otte år som foreslået i lovudkastet.

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Mobilitet
Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Københavns Kommune foreslår på den baggrund, at den maksimale kontraktperiode øges til mindst 10 år, frem for at der skal kunne argumenteres for et 'hensyn til ekstraordinære investeringer' for at kunne opnå dispensation til en kontraktperiode på op til 12 år. Lovforslaget ses ikke at tage stilling til, hvorvidt ladeinfrastrukturen og evt. nødvendige transformerstationer til anlægget kan/skal ligge på gæsteprincippet.

Det er Københavns Kommunes erfaring, at det særligt i forbindelse med etablering af højeffektladestanderne kan være nødvendigt at etablere selvstændige transformerstationer for at forsyne ladestanderne. Både ladeinfrastruktur og transformerstationer er som udgangspunkt placeret på gæsteprincip og det er uklart, hvordan gæsteprincippet påvirkes af aftaler, der indgås på markedsvilkår.

Kommentarer til §5

Det er positivt, at ministeriet har fokus på brugernes vilkår for opladning ift. krav om roaming og priser på opladning for ad hoc-opladning. Det er vigtigt at undgå diskriminering af brugere, som ikke er tilknyttet en udbyder via et abonnement.

Københavns Kommune har noteret sig, at lovforslaget lægger op til, at forpligtigelserne også kan gælde for offentligt tilgængelige ladestanderne beliggende på private arealer, hvis ladestanderne er etableret med offentlige tilskud. Københavns Kommune skal i den forbindelse spørge, om det også gør sig gældende i forhold til ladestanderne etableret på private fællesveje, herunder hvorvidt en ladestander på en privat fællesvej fortsat er omfattet af kravet om tilladelse til særlig råden (anden brug), jf. privatvejslovens § 66, som er en bestemmelse tilsvarende vejlovens § 80.

Kommentarer til §6

Med lovforslaget får kommunen hjemmel til at udbyde retten til etablering af ladestanderne og skal offentliggøre de områder, hvor kommunen forventer at sætte arealer i udbud inden for de kommende to år. Københavns Kommune er positivt indstillet over for at kunne udbyde arealer til etablering af ladeinfrastruktur og derved bidrage til en større spredning på etablering af ladeinfrastruktur over hele byen og samtidig bidrage til gennemsigtighed om kommunens planer for markedet.

Kommunen vil imidlertid udtrykke bekymring for, at det fremstår tvetydigt i henholdsvis lovtæksten og lovbemærkningerne, om de arealer, kommunen udbyder til etablering af ladeinfrastruktur, skal varsles for de kommande to år, eller to år i forvejen. Hvis arealerne skal varsles to år i forvejen, forventes det at begrænse den markedsdrevne udrulning af ladeinfrastruktur unødigt. Desuden kan det begrænse dynamisk udrulning efter pludseligt opståede behov, hvis udrulningen detaljestyres i

for høj grad. Dels har kommunerne ikke nødvendigvis de samme forudsætninger som de private aktører for at forudse, hvor der vil være behov for ladeinfrastruktur to år frem i tiden, og dels kan det give unødigt lange udbudsprocesser, da det ikke er muligt at afgøre på forhånd, hvor udrulningen kan foregå på rene markedsvilkår, og hvor der vil være behov for statsligt tilskud.

Ved at pålægge kommunerne hele ansvaret for udrulningen, og sætte krav om, at områderne skal varsles to år i forvejen, risikerer man at hæmme muligheden for, at markedet kan bidrage med den nødvendige viden på området, og for at pludseligt opståede behov for ladeinfrastruktur kan dækkes.

Københavns Kommune efterspørger derfor, at det tydeliggøres yderligere, om arealerne skal varsles for de kommende to år, eller to år i forvejen, og/ eller, at det indskrives direkte i lovteksten, hvordan kommunen skal fortolke bemærkningen på side 27: *"Hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet bliver opmærksom på, at der er behov for at etablere offentligt tilgængelige ladestander i et område af kommunen eller regionen inden for to kalenderår, udelukker bestemmelsen ikke, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan tildele ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser, selvom myndigheden ikke har offentliggjort dette to år i forvejen. I dette tilfælde skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet snarest muligt offentliggøre deres planer."*

Det er forståeligt, at lovændringen medfører, at §80 i Vejloven ikke længere skal gælde som grundlag for udstedelse af tilladelse til etablering af ladestander, når der oprettes konkret lovhjemmel til at udbyde ret til etablering af ladeinfrastruktur, men kommunen vil anbefale, at der indføres en overgangsperiode, fx i den første halvdel af 2022, hvor der fortsat kunne gives tilladelser jf. Vejlovens §80, indtil kommunerne har haft mulighed for at ændre det administrative setup til at udbyde arealer til ladeinfrastruktur.

Kommunen skal samtidig gøre opmærksom på, at etablering af fx parkeringsafmærkning fortsat vil kræve vejmyndighedens godkendelse og politiets samtykke jf. færdselslovens § 92, stk. 1.

Derudover kunne det være hensigtsmæssigt at få uddybet ministeriets tanker om, hvordan udbudstilgangen kan anvendes til at få etableret ladeinfrastruktur på de mindre attraktive arealer, fx ved at uddybe, om arealer med hhv. stor og lille kommerciel interesse kan puljes i samme udbud.

Kommentarer til §8

Københavns Kommune ser gerne, at kommunerne får hjemmel til at yde offentlige tilskud til ladeinfrastruktur, særligt i tilfælde hvor der ikke er kommerciel interesse for at opsætte ladeinfrastruktur. Kommissionen for grøn omstilling af persontransport anbefaler denne model i sin

rapport "Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur" (februar 2021), og det fremgår af klimasamarbejdsaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune fra den 25. juni 2021, at regeringen v. transportministeren forpligter sig til at arbejde for at skabe en hjemmel til kommunalt tilskud til infrastruktur for alternative drivmidler: [klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik \(trm.dk\)](#) I ministeriets lovforslag har kommunerne imidlertid kun mulighed for at yde tilskud til den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur, hvis kommunen opnår indtjening på området ved udstedelse af tilladelser, fx via en koncessionsafgift. Denne indtjening kan derved anvendes som tilskud til arealer, som kommunen har rådighed over.

Hvis kommunerne ønsker aktivt at accelerere udrulningen på deres offentlige arealer, kan det altså kun gøres via statslige/EU-tilskud eller ved at pålægge markedet at finansiere tilskuddene, ved at kommunen opkræver betaling for opstilling. I Københavns Kommune betyder det, at kommunens muligheder for at sikre en udrulning i områder, hvor ladestanderoperatørerne ikke vurderer, at der er tilstrækkelig god økonomi i at etablere ladestanderer, er stærkt begrænsede. Det kan fx dreje sig om boligområder i de ydre områder af København med etageejendomme, hvor der ikke er mulighed for etablering af ladestanderer på egen grund. I kommuner, hvor den kommercielle interesse for opstilling af ladeinfrastruktur er meget lille, vil udfordringen med at få opstillet den nødvendige ladeinfrastruktur sandsynligvis være større.

Det er desuden uhensigtsmæssigt, at den ladeinfrastruktur, som kommuner etablerer ved egne bygninger for at leve op til ladestanderbekendtgørelsen (BEK nr 181 af 05/03/2020), kun må anvendes af kommunens egne køretøjer. Københavns Kommune har allerede omstillet tæt på 90 % af kommunens egne personbiler til el og etableret den nødvendige ladeinfrastruktur hertil. Hvis kommunen skal leve op til ladestanderbekendtgørelsen, vil det derfor være nødvendigt, at kommunen enten får markedet til at finansiere den nødvendige ladeinfrastruktur (hvorved den kan gøres offentligt tilgængelig), eller at kommunen selv finansierer ladeinfrastrukturen og begrænser adgangen til opladning til kommunens egne køretøjer. Med sidstnævnte løsning risikerer man som kommune at etablere overkapacitet til kommunernes egne køretøjer og derved spille kommunale midler (eller statslige, hvis infrastrukturen etableres med statsligt tilskud) på at etablere ladeinfrastruktur, der ikke anvendes til det fulde potentiale. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis der åbnes op for, at denne ladeinfrastruktur også kan anvendes af brugerne af de pågældende kommunale bygninger.

Til Transportministeriet

Landdistrikternes Fællesråd
Rådhusgade 100
DK-8300 Odder
Tlf.: 61 313 636
Email: mail@landdistrikterne.dk
www.landdistrikterne.dk

CVR: 20257180

Dato: 16.08.2021

Enhed: Sekretariatet

Sagsbehandler:
LBE

Svar på høring over udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Transportministeriet har d. 8. juli sendt udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring.

Landdistrikternes Fællesråd bemærker, at lovgivningen indeholder flere gode elementer, som understøtter tilgængeligheden af ladepladser for borgere. Fællesrådet vil dog også fremhæve, at den nuværende strategi for udbredelse af ladestandere, ikke i tilstrækkelig grad understøtter udbredelsen af ladestandere i landdistrikterne. Ønsker man at stoppe salget af nye benzin- og dieslbiler i 2030 bør man understøtte udviklingen af ladestandardnetværket i landdistrikterne i større omfang.

Når vi efterfølgende skriver ladestandere her i høringssvaret, så mener vi selvfølgelig hurtigludere eller lynladere, og ikke bare "standard" ladestandere hvor lade-tiden for en bil er lang.

Der er stigende behov for erhvervsdrivende, gæster og turister ikke mindst fra udlandet, kan få ladet deres bil op hurtig når de kører rundt i landet, uanset om det er besøg hos lokale virksomheder, besøg hos turistattraktioner, eller hvis gæster besøger familier og venner for en kort stund.

Positive elementer for tilgængeligheden af ladestandere

Landdistrikternes Fællesråd finder det positivt, at det foreslås, at operatører af ladestandere forpligtes til at give adgang for roamingtjenester, når ladepladsen er etableret på offentlige arealer, eller når en ladeplads er etableret med tilskud fra det offentlige, da dette vil øge tilgængeligheden af ladestandere for borgere.

Fællesrådet er også positivt stillede over for forslaget om, at kommuner og regioner gives rettigheden til at tildele private virksomheder ret til at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer på offentlige arealer. For at sikre udbredelsen af ladestandere, er det netop fordelagtigt at give offentlige aktører muligheden for at spille en aktiv rolle.

Manglende understøttelse af ladestander-infrastruktur i landdistrikterne

Fællesrådet er dog bekymrede for, at loven ikke vil understøtte udbredelsen af ladestandere i landdistrikterne tilstrækkeligt. Dette skyldes, at det alt andet lige vil være mere profitabelt for en virksomhed at investere i ladestandere i byerne, da efterspørgslen på ladestandere og koncentrationen af personbiler er højere i byerne. Dette er særligt problematisk, hvis regeringen planlægger at følge op på sin ambition om, at stoppe salg af nye benzin- og dieselmotorer i 2030. Uden tilstrækkelig indsats, kan konsekvensen være, at borgere i landdistrikterne vil være tvunget til at købe elbiler, dog uden en tilstrækkelig infrastruktur, ud over ved egen ejerbolig.

Landdistrikterne har den fordel, at andelen af ejerboliger er høj. Derfor vil det være muligt for mange at etablere personlig ladestander tilknyttet boligen. Dette er dog ikke tilstrækkeligt for at sikre infrastrukturen i landdistrikterne. Det er vigtigt, at udefrakommende også vil have adgang til ladestandere, når de besøger en mindre by/landsby. Eksempelvis ved store arrangementer, turisme og lignende. Hvis man ikke understøtter etableringen af ladestandere i landsbyer og mindre byer, risikerer man, at landdistrikterne bliver mindre tilgængelige for udefrakommende, hvilket blot vil forstærke den uheldige opfattelse, der er af landdistrikterne, som svært tilgængelige.

Hvis målsætningen om stop af salg af nye benzin- og dieselmotorer i 2030 skal blive en realitet, bliver man nødt til at tage initiativer i brug, som er rettet mod landdistrikterne.

En mulighed er at øge størrelsen af øremærkede puljemidler til ladestandere i landdistrikter, eller på anden måde sikre, at de puljemidler der bliver uddelt, går til projekter, de steder i landet hvor de private aktører ikke vil investere uden tilskud, eller projekter der dækker over et bredt geografisk område.

På den måde sikrer man, at virksomheder ikke blot søger midler til projekter i byerne, hvor efterspørgslen af ladestandere vil være større.

En anden mulighed er at give kommunerne videre beføjelser i deres kommunalmagt, til at spille en mere aktiv rolle i etableringen af ladestandere. Det er positivt, at forslaget stadfæster de beføjelser, som kommunerne har jf. kommunalfuldmagten. Fællesrådet mener dog, at der kan være fordele ved at give kommunerne videre beføjelser. Som det står nu, kan kommunerne kun tage initiativ til etableringen af ladestandere, såfremt disse er til brug for eget personale. Kommunerne er dog i mange tilfælde dem, der har den største interesse i- og bedste forudsætninger for, at igangsætte projekter omkring tilstedeværelsen af ladestandere i deres lokalområde. Derfor bør man i højere grad undersøge muligheden for at give kommunerne mulighed for at spille en mere aktiv rolle, uanset om det er som kommune eller som kommunalt ejet forsyningsselskab.


Elladestander-infrastrukturen vil i fremtiden blive altafgørende for bosætning og erhvervsudvikling i landdistrikterne. Hvis ikke mulighederne er til stede, vil det skabe en yderligere skævvridning, og være en kæmpe barriere for at kunne indfri potentialet for erhvervsudvikling og bosætning samt den grønne omstilling i landdistrikterne.

Med venlig hilsen

Landdistrikternes Fællesråd



Steffen Damsgaard
Formand



Høringssvar på lovforslag: Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget udkast til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport og kvitterer her med vores høringssvar.

Indledningsvist kan vi konstatere, at lovforslaget ikke giver kommunerne hjemmel til at bruge egne midler til at medfinansiere opsætning af ladestandere. Dette er vi både overraskede og skuffede over, da vi mener det modarbejder Regeringens og Transportministeriets ønske om, at kommunerne skal understøtte den grønne omstilling på persontransport.

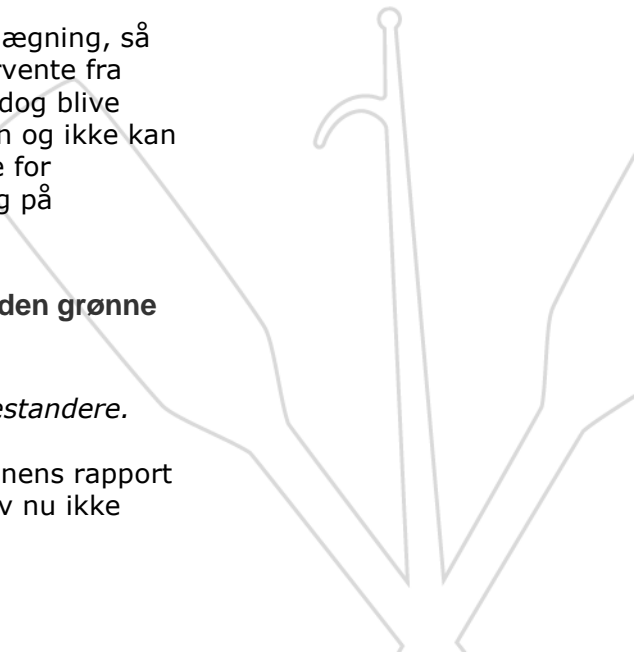
Vedrørende § 5

Vi glæder os over, at Transportministeriet er opmærksomme på at skabe bedre muligheder for, at alle danskere kan få adgang til alle ladestandere – uanfægtet hvilket kundeforhold, man måtte have til en enkelt operatør. Det er vigtigt for at hele netværket bliver brugt optimalt uden parallelle netværk. Det er ligeledes vigtigt for at små spillere og nye ladetjenester kan se dagens lys på det danske lademarked. Det gælder såvel med ladestandere/materiel, som med prisstrukturer. Det første er godt på vej allerede – det sidste halter, men vil, efter vores vurdering, sandsynligvis rette sig til efterhånden som konkurrencen bliver større og når der stilles krav herom i udbud fra det offentlige.

I forhold til stk 3 synes vi det er en rigtig god idé med planlægning, så branchen har gennemsigtighed i forhold til, hvad de kan forvente fra offentlig side og at det er godt med en to-årsplan. Det kan dog blive udheldigt, hvis kommunerne bliver begrænset af denne plan og ikke kan lave udbud FØR, der er gået to år. Det vil være hæmmende for opsætning af ladestandere og dermed den grønne omstilling på persontransportområdet.

Vedrørende kommunernes muligheder for at understøtte den grønne omstilling på persontransport

Kommunernes mangel på hjemmel til at medfinansiere ladestandere. Mange kommuner har ventet længe på at få hjemmel til at medfinansiere ladestandere og vil, ud fra Eldrup Kommissionens rapport og ministeriets signaler blive overraskede over, at denne lov nu ikke giver dem denne hjemmel.





Lyngby-Taarbæk kommune forstår det sådan, at Transportministeriet tænker sig en proces, hvor kommuner (på linje med Eldrups rapport) skal lave udbud for at, gennem konkurrence, at afklare hvor meget de private ladeoperatører vil kunne finansiere af infrastrukturen. De steder, hvor det viser sig, at det private marked ikke kan se en forretning, vil der være brug for finansiering fra offentlig side. Den finansiering skal hentes i EU- eller statslige puljer og ikke fra kommunernes egne budgetter.

Lyngby-Taarbæk kommune er bekymret for den administrative proces i dette forslag. Hvis man forestiller sig en proces, hvor en kommune først laver et offentligt udbud, der viser, at ladeoperatørerne ikke er villige til at betale opsætningen. Dernæst laver et nyt udbud, hvor det afklares, hvor meget, de er villige til at betale. Til slut laves en ansøgning til statens puljer. Det vil resultere i en bureaukratisk og langtrukken proces, som vil være hæmmende for den grønne omstilling. To offentlige udbud kan hurtigt tage et år at gennemføre, hvortil skal lægges ansøgning til- og svar fra puljen vedrørende støtte. Da puljen er tidsbegrænset til år 2022, kan Transportministeriet i værste fald risikere ikke at modtage ansøgninger fra kommunerne før puljen er løbet ud. Ladestanderplanerne med et to-årigt forløb vil ligeledes kunne komme under pres i denne model.

Hvis staten holder fast i, at kommunerne ikke selv må medfinansiere ladestanderne, er det vigtigt, at der tænkes grundigt over, hvordan man smidiggør udbuds- og ansøgningsprocessen, så et projekt om opstilling af ladestander ikke kommer til at tage år, men måneder. Alle tre elementer skal tænkes sammen i en helhed med en smidig proces.

Lyngby-Taarbæk kommune vurderer, at der er stor risiko for, at manglen på hjemmel hos kommunerne til medfinansiering og processen omkring udbud og puljeansøgninger kan virke direkte hæmmende på den grønne omstilling på transport.

Flere kommuner i Region Hovedstaden har allerede i 2020 ønsket at bidrage til den grønne omstilling ved at opsætte offentligt tilgængelige ladestander med nødvendig delfinansiering fra kommunen. Der er en sandsynlighed for, med den opstillede proces, at disse kommuner vil blive yderligere to år forsinket i deres projekter, hvilket vil være hæmmende for den grønne omstilling af persontransporten.

Vedrørende ladestanderbekendtgørelsen og hjemmel til medfinansiering

Kommuner er underlagt kravene i ladestanderbekendtgørelsen (BEK nr 181 af 05/03/2020) om opsætning af ladestander på p-områder ved offentlige bygninger. Lovforslaget fastslår, at kommuner ligeledes ikke vil få hjemmel til medfinansiering af disse, hvilket vil betyde, at de omfattede ladestander, kun kan bruges til kommunens egne biler - med mindre, der søges og modtages puljemidler.

Lyngby-Taarbæk kommune er bekymret for, om der i så fald vil blive opsat en lang række ladestander ved kommunale bygninger, som ikke vil blive brugt. Kommuner skal opsætte ladestander ved sportshaller, skoler, daginstitutioner og meget andet, hvor det ikke er relevant at oplade hjemmeplejebiler eller Vej-og Park biler, som er de biler, der udgør hovedparten af kommunens flåde. Ligeledes vil dette betyde, at kommunen ikke kan (som det var anbefalingen i Eldrup kommissionens rapport) stille ladestander til rådighed for kommunens ansatte og tilbyde opladning på arbejdspladsen sådan som mange private virksomheder er i gang med at gøre til deres ansatte.



En del kommuner i Region Hovedstaden har allerede omstillet deres flåder til eldrift og har i den forbindelse opstillet ladestandere på de relevante matrikler (hovedsageligt ved hjemmeplejen og vej- og parkservicefunktioner) og har derfor ikke behov for de omfattede ladestandere til egen flåde.

Lyngby-Taarbæk kommune er bekymret for, om manglen på hjemmel til medfinansiering af de omfattede ladestandere vil resultere i en u hensigtsmæssig brug af kommunale midler i de kommuner, hvor markedet ikke ønsker at medfinansiere og hvor puljer ikke er åbne for ansøgninger.

Venlig hilsen

Jakob Jespersen

Klimakoordinator



LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNE

Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed
Klima og Forsyning

Toftebæksvej 12
2800 Kgs. Lyngby

**Center for Trafik, Miljø og
Bæredygtighed**

Lyngby Rådhus
Toftebæksvej 12
2800 Kgs. Lyngby
Tlf.

JAKOJ@ltk.dk
trafikmiljoebaeredygtighed@ltk.dk
www.ltk.dk

Til Transportministeriet
Att.: Lise Nørr
Sendt til trm@trm.dk, cc: lnr@trm.dk

Journalnummer: 2020-6594

16. august 2021

Norlys' hørings svar til *Udkast til Forslag til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport*

Norlys takker for muligheden for at afgive hørings svar til *Udkast til Forslag til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport*.

Samlet set bakker Norlys op om det fremsendte udkast til lovforslaget. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) udgør en hjørnesten i omstillingen til en grønnere bilpark. Vi hilser i Norlys en revision af AFI-direktivet særligt velkomment, da det skal sikre, at udrulningen og driften af ladestanderinfrastruktur sker på mest hensigtsmæssig vis for markedet og forbrugerne.

Norlys noterer sig, at den nye AFI-lov fastsætter krav til etablering og drift af ladestander til elektriske køretøjer på offentlige arealer, krav til roamingtakster på ladestander på offentlige arealer eller etablering af ladepladser med offentligt tilskud samt kommuner og regioners mulighed for at tildele virksomheder ret til at levere ladeløsninger på offentlige arealer. Herudover viderefører den nye AFI-lov de tidligere eksisterende bestemmelser i AFI-direktivet.

De konkrete regler i den nye AFI-lov, som skal være definerende for det danske marked for opladning af elektroniske køretøjer, skal overholdes af både offentlige myndigheder samt virksomheder, der agerer som operatører eller udbydere af ladeløsninger. Derfor mener vi også, det er af essentiel betydning, at der lyttes til branchens input i udformningen af lovforslaget.

Om Norlys

Norlys er Danmarks største integrerede energi- og telekoncern med over 1,5 mio. kundeforhold. Norlys er et forbrugerejet selskab med over 700.000 andelshavere. Vi er fast forankret i Jylland – fra Vendsyssel i nord til grænsen i syd. Norlys repræsenterer hele værdikæden af energisystemet med produktion af vedvarende energi, salg af el og gas til over 750.000 elforbrugere, og transport af el til forbrugerne i vores forsyningsområde via netselskabet N1. Norlys' samlede aktiviteter indenfor vedvarende energi varetages gennem medejerskab af Eurowind Energy A/S, som er en af Europas største udviklere indenfor landbaseret vind og sol. Derudover har vi i 2021 meddelt at vi går ind på det private ladestandermarked. De næste 5 år kommer vi til at investere 10 mia. kr. for at styrke den grønne omstilling og digitalisering af Danmark.

Generelle bemærkninger til lovforslaget

Den grønne omstilling og elektrificeringen af samfundet er afgørende for Norlys og her er en grøn omstilling af bilparken naturligvis central. Derfor glæder det os i Norlys, at vi nu får en revision af AFI-direktivet i form af den nye AFI-lov, som sætter mere ambitiøse mål for etablering og drift af ladestanderinfrastruktur.

I Norlys har vi for nyligt lanceret etableringen af et nyt forretningsområde for e-mobilitet, hvor ambitionen er, at der i 2030 vil være 300.000 Norlys-ladestander i Danmark. Målet er på sigt at blive førende på det danske marked for levering af ladeløsninger for el- og hybridbiler.

Derfor ser vi med stor interesse på den nye AFI-lov – og samlet set bakker Norlys op om det fremsendte udkast til lovforslaget. Norlys støtter intentionen om at fastsætte krav vedrørende etablering og drift af ladestander til elektroniske køretøjer på offentlige arealer. I de kommende år, hvor mange flere forbrugere skal udskifte deres fossile biler med el- eller hybridbiler, er det afgørende, at markedet for etablering og drift af ladestander drives til gavn for forbrugerne.

Norlys bemærker, at man i nærværende lovforslag sætter krav til roamingtjenester, herunder at en udbyder af opladningstjenester kan anmode en operatør om, at operatøren på udbyderens vegne leverer opladningstjeneste til udbyderens kunder samt at operatøren skal imødekomme sådanne anmodninger, såfremt udbyderen lever op til en række lovbestemte krav. Hertil noterer Norlys, at dette også er gældende for allerede eksisterende ladestander. I Norlys anser vi dette som essentielle regler for et velfungerende lademarked i fremtiden. Særligt vil vi fremhæve betydningen af, at der fastsættes rammer for prisfastsættelsen for roamingtjenester ved offentlige ladestander, som skal være ikke-diskriminerende og på markedsvilkår. Vi anser det i samme ombæring som hensigtsmæssigt, at dette kun er gældende for ladestander, som enten står på offentlig grund eller er etableret med offentlig støtte. Norlys anser adgangen til roaming til rimelige priser som afgørende for at skabe større incitament til at udskifte fossilbilen, da man vil have adgang til et større netværk af ladestander. For ladeoperatører og markedet generelt ses det også som en fordel, da udnyttelsesgraden må forventes at stige med rimeligere priser.

For Norlys er det dog væsentligt, at lovforslaget i endnu højere grad tilgodeser forbrugernes muligheder og frihed, hvorfor der bør sættes klarere krav til afgifter på roaming. Det er afgørende, at forbrugerne ikke risikerer at skulle betale overpris ved opladning på ladestander fra konkurrerende operatører, når de lader ved ladestander på offentlige arealer. Høje roamingtakster vil ramme forbrugerne, hæmme incitamentet til at købe en elbil og dermed bremse den grønne omstilling af bilparken og generelt. Prisniveauet for roaming er særdeles afgørende for konkurrencen på markedet, som bør være til gavn for forbrugerne og den grønne omstilling. Ved et for højt prisniveau vil vi risikere at skabe en ny barriere, som medfører, at hele ladenetværket *reelt* ikke er åbent for forbrugerne.

Norlys bemærker desuden, at der i lovforslaget fastsættes rammer for kommuner og regioners muligheder for at tildele virksomheder ret til at levere opladning af ladeløsninger på offentlige arealer samt at dette skal være på markedsvilkår. Norlys er af den klare opfattelse, at opsætningen og driften af ladestander til elektroniske køretøjer i Danmark altid bør ske på ikke-diskriminerende markedsvilkår. Derfor anser vi det som afgørende, at kommuner og regioners tildeling af ret til at levere opladning på offentlige arealer sker ved udbud og ikke blot annoncering.

Derudover noterer Norlys, at Transportministeriet påtænker at evaluere loven efter to til tre år, når de foreslåede nye regler har haft virkning i et par år. Hertil vil Norlys gerne gøre opmærksom på, at hvis denne evaluering fører til nævneværdige ændringer i loven, vil det ikke være hensigtsmæssigt, at det forstyrrer de 8-12-årige aftaler, der kan indgås, jf. lovforslagets § 3, stk. 3. Derudover opfordrer Norlys til, at eventuelle aftaler med det offentlige også giver mulighed for genforhandling af visse elementer af aftalerne, hvis loven ændres på for aftalerne relevante områder – især når aftaler tildeles med 8-12 års varighed.

I Norlys anser vi samlet set lovforslaget som et skridt i den rigtige retning til at styrke den danske infrastruktur for ladeløsninger til elektroniske køretøjer, hvilket vil sikre en nemmere, billigere og hurtigere grøn omstilling af bilparken og dermed et stort skridt i den rigtige retning for at nå 70%-målsætningen i 2030.

Specifikke bemærkninger

I nedenstående del af høringssvaret fremgår bemærkninger til udvalgte dele af lovforslaget. Norlys har således bemærkninger til §§ 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 og 10, men har ingen bemærkninger til de øvrige dele.

§ 2

Under lovforslagets definitioner er begrebet, "Ladeplads", under pkt. 10 defineret som: "*Facilitet, hvor der er eller bliver etableret adgang til opladning af et elektrisk køretøj ved en ladestander til elektriske køretøjer*".

Norlys vil i denne forbindelse gøre det gældende, at vi ikke mener, at denne definition er tydelig og skaber klarhed nok om forståelsen af begrebet. Ved den nuværende definition er det uklart, om der f.eks. er tale om en parkeringsplads, en bestemt zone eller andet. Norlys opfordrer på denne baggrund til, at definitionen af "Ladeplads" præciseres yderligere.

§ 3:

Norlys bemærker, at § 3 sikrer, at operatører af ladestanderes ret til at operere på offentlige arealer skal indgås på markedsvilkår, og at der maksimalt må være en operatør pr. ladeplads. Retten tildeles for 8 år, men kan omfatte kontraktperiode op til 12 år, hvis hensyn til investeringer taler for det. Såfremt ladestanderne alene anvendes til det offentlige egne køretøjer, er det ikke omfattet af disse regler. Norlys mener, at det er den rigtige vej at gå at sikre, at kontrakter skal indgås på markedsvilkår, da dette vil fremme både udbygning af ladenetværk og konkurrencen på markedet. Den lige og fair konkurrence sikres bedst muligt ved at sikre, at offentlige arealer, hvor der udbydes ret til operatører til at operere, skal afklares ved et udbud, hvilket Norlys kraftigt opfordrer til. På denne måde sikrer man, at formålet om offentlighed og gennemsigtighed om tildeling af retten til at virke som operatør, jf. de almindelige bemærkninger, opretholdes.

§ 3, stk. 3:

Norlys bemærker, at § 3, stk. 3 sætter rammerne for kontraktperioden, når en operatør af ladestanderne tildeles en ret til at opsætte ladestanderne. Dette er, som udgangspunkt, maksimalt for en periode på 8 år - dog med mulighed for 12 år under ekstraordinære omstændigheder. Til de gældende rammer for længde af kontraktperioden har Norlys ikke noget at bemærke. Dog anser vi det som afgørende, at der efter en endt kontraktperiode for en given operatør, så bliver den ladeplads, som operatøren har opereret på i 8-12 år, blive sat i udbud for øvrige aktører, så ladepladsen fortsat er underlagt de gældende markedsvilkår - og at operatøren, som allerede har infrastruktur på ladepladsen, ikke favoriseres fremadrettet for at have vundet udbuddet i første omgang.

På denne baggrund opfordrer Norlys til, at det klargøres i lovtæksten, at ladepladsen efter endt kontraktperiode udbydes på markedsvilkår.

I øvrigt ønsker Norlys at gøre opmærksom på, at der i forbindelse med kontraktfornyelser kan forekomme en problematik i forhold til ampererettigheder. Såfremt en operatør skal "overtage" operatørretten på en given ladeplads, fremgår det ikke af lovtæksten, at de ampererettigheder, som allerede er købt til ladepladsen fra netselskabet, følger med under den nye kontrakt - altså, en overdragelse af ampererettighederne. Norlys opfordrer til, at det fremgår, at ampererettighederne for ladepladsen følger med i en eventuel ny kontrakt med en ny operatør, så operatøren ikke på ny skal betale for ampererettigheder til netselskabet. Det vil medføre en reel dobbeltbetaling til netselskaberne og vil medføre, at priserne ikke vil udvikle sig i en - som naturlig del af et konkurrencepræget marked - nedadgående retning, men derimod hvert 8.-12. år stige grundet ny betaling for ampererettigheder.

På den baggrund ønsker Norlys, at der i forbindelse med kontraktfornyelse ikke sker et ophør af de indkøbte ampererettigheder, men at disse følger med den givne ladeplads. Hertil ønsker Norlys, at der i lovgivningen bliver klare regler for afskrivning af ampererettighederne, som særligt vil være vigtigt i forbindelse med overtagelse af ladepladser mellem operatører. Hvis ikke der medfølger klare regler, risikerer man, at det vil være i operatørers interesse at afskrive lavt i løbet af de otte år for derefter at blive kompenseret for restafskrivningen ved en ny operatørs overtagelse af ladeplads. Dette kan potentielt blive rigtig dyrt for operatørerne på de store ladepladser.

§ 3, stk. 4:

Norlys noterer, at der ved § 3, stk. 4 kan stilles krav til fx serviceniveau ved indgåelse af aftale med en operatør af ladestandere. Norlys mener, at dette er et godt tiltag, men opfordrer til, at det i lovtæksten også gøres klart, at der ved indgåelse af aftale også kan stilles krav til roaming. Norlys er af den klare overbevisning, at roaming er et afgørende servicevilkår, som sikrer forbrugerne bedre muligheder og priser for ladeløsninger.

§ 3, stk. 5:

Norlys bemærker, at stk. 1-4 ikke gælder, hvis ladestanderen alene anvendes til opladning af det offentliges egne køretøjer. Til dette undrer Norlys sig over, hvorvidt en eventuel aftale med en privat operatør ligeledes skal indgås på markedsvilkår, da de almindelige udbudsregler, jf. de almindelige bemærkninger, også bør være gældende her.

Norlys opfordrer derfor til, at det i lovtæksten fremgår, at såfremt en aftale indgås med en privat operatør af ladestandere til brug for udelukkende det offentliges egne køretøjer, skal dette foregå på markedsvilkår ved udbud.

§ 4:

Norlys bemærker, at Klima-, energi- og forsyningsministeren (KEFM) efter forhandling med Transportministeren kan fastsætte regler om indsamling og sammenstilling af data samt eventuel offentliggørelse heraf. Norlys støtter op om, at KEFM får mulighed for at forpligte operatører af offentligt tilgængelige ladestandere til at videregive data om bl.a. elforbrug og anvendelsesgrad ved offentligt tilgængelige ladestandere. Norlys opfordrer i forlængelse heraf til, at data anvendes til at understøtte udbuddet af ladestandere på offentlige arealer fremadrettet.

Norlys ser, i forlængelse af ovenstående, offentliggørelse af data om elforbrug og anvendelsesgrad i fx geografiske arealer som en fordel for markedsudviklingen på dette vigtige område. Dette giver mulighed for operatører og udbydere på markedet

for ladeløsninger til at planlægge placering af infrastruktur og udbud af ladeløsninger ud fra efterspørgselsniveauet. Dette vil styrke konkurrencen i de områder, hvor efterspørgslen er størst, og dermed forventeligt komme forbrugerne til gode.

Norlys' forståelse af lovteksten gælder, at der udelukkende er tale om aggregeret data – og altså ikke data helt ned på individuelt kundeniveau, hvilket anses som alt for indgribende over for operatører og udbydere af ladeløsninger. Norlys ønsker derfor, at ministeriet bekræfter, at der udelukkende er tale om aggregeret data.

§ 5:

Norlys noterer, at § 5 stiller nye krav til at åbne ladenetværket op i Danmark. Det giver mulighed for, at en udbyder af opladningstjeneste kan anmode en operatør af en ladestander om, at operatøren på vegne af udbyderen og i dennes navn leverer opladningstjenester til udbyderens kunder. Norlys hilser denne ordning, som åbner op for roaming, meget velkommen.

Roaming på ladenetværket til elbiler er til stor gavn for konkurrencen på et nyt og afgørende marked, som på sigt forventes at blive drevet på en kritisk infrastruktur i Danmark. En styrket konkurrence på markedet vil være med til at sikre forbrugerne mere attraktive priser samt mindske byrderne for slutkunden, da man med implementering af dette lovforslag ikke længere skal tegne flere forskellige abonnementer for at opnå adgang til et tilstrækkeligt ladenetværk. Norlys mener, at dette forslag er med til at skabe større incitament for forbrugerne til at købe og anvende el- og hybridbiler ved at fjerne en klar barriere, som har skabt usikkerhed for potentielle elbilskøbere. Overordnet set er Norlys af den opfattelse, at et tiltag, som åbner op for roaming på offentligt tilgængelige ladestandere, er et afgørende og rigtigt skridt i retning mod en bilpark, der i højere og højere grad består af lav- og nulemissionsbiler, og desuden understøtter det politiske mål om 775.000 el- og hybridbiler i Danmark i 2030, som en del af den grønne vejtransportaftale.

§ 5, stk. 2:

Norlys noterer, at operatører til ladestandere nu vil være forpligtet til at acceptere anmodninger fra udbydere om at levere ladeløsninger på operatørernes ladestandere, såfremt udbyderen er registreret i lovforslagets nævnte register. Norlys støtter op om dette tiltag, som er med til at sikre sund og lige konkurrence på markedet, da det pålægger de eksisterende aktører en forpligtelse til at åbne op for infrastrukturen og dermed gøre det nemmere og mere attraktivt for nye aktører at træde ind på markedet.

Norlys bemærker, at der i engrosleddet vil være en roamingtakst, som udbyderne vil skulle betale for at "leje" sig ind på operatørens ladeinfrastruktur. Det er afgørende, at prisfastsættelsen her er ensformig og transparent, hvis roamingordningen skal have en effekt på konkurrencen i markedet.

§ 5, stk. 3:

Lovforslagets § 5 stk.3 fastslår at der i lovforslaget er tale om offentligt tilgængelige ladestandere, der enten er etableret på offentlige arealer, eller er opsat med tilskud fra det offentlige. Undtaget heraf er ladestandere, der udelukkende anvendes til det offentlige egne køretøjer. Norlys bakker op om denne ordning, da man således ikke risikerer, at det offentlige favoriserer enkelte aktører i markedet ved fx at give tilskud til ladestandere, hvor der ikke åbnes op for roaming.

§ 5, stk. 4:

Som nævnt ovenfor, påkræves det, at man som udbyder er registreret i et register, som sikrer, at man lever op til vandelskrav. I lovforslaget fremgår en række kriterier, som man som udbyder skal leve op til at for at blive registreret. Norlys anser dette

register som en god idé, der er med til at sikre, at vi på et nyt og vigtigt marked i videst muligt omfang forsøger at gardere det mod mulighed for svindel. Norlys vil dog i samme ombæring opfordre til, at man ser mod andre lande, som har været i gang i en årrække og tager nogle af de erfaringer med sig, som de har gjort.

Markedet for grøn transport forventes at stige markant over de kommende år, men det vil stadig være et nyt marked for mange forbrugere og det er afgørende, at forbrugerne har tillid til markedsaktørerne og markedet generelt. Hvis dette ikke er tilfældet, risikerer vi, at mange forbrugere vil være tilbageholdende for at skifte deres fossilbil ud med en elbil, hvilket i særdeleshed vil være hæmmende for den grønne omstilling og Regeringens målsætning for området.

Som elhandelsvirksomhed i Norlys kender vi til problemer med svindel på elmarkedet, hvor man i en årrække har oplevet, at nye selskaber via falske udtalelser og associationer med bl.a. vores selskab tiltrækker kunder på falsk grundlag. Dette har været med til at skabe en mistillid i elsektoren, hvilket man i videst muligt omfang bør forsøge at undgå på markedet for ladeløsninger. Forbrugerne skal i højere grad substituere over til grønne løsninger i transportsektoren for, at vi kan nå i mål med 70%-målsætningen - dette er der brug for tillid til sektoren for at understøtte.

§ 5, stk. 5:

Norlys noterer, at stk. 5 fastsætter rammerne for prisfastsættelsen på roamingordningen. Det tilskriver, at priserne skal være ikke-diskriminerende samt at priserne ikke må være uforholdsmæssigt høje, så det bliver for dyrt for forbrugerne at bruge offentligt tilgængelige ladestandere via roaming. Forholdet mellem prisen, når man lader via roaming og via abonnement eller ad hoc-opladning skal således ikke være uforholdsmæssigt store.

Norlys støtter op om, at prisfastsættelsen skal være ikke-diskriminerende og ikke uforholdsmæssigt dyr. Dette vil sikre en sundere og mere lige konkurrence på markedet samtidig med, at det vil øge incitamentet for forbrugere til at lade ved de offentligt tilgængelige ladestandere.

Norlys ønsker dog mere klarhed om begrebet, "uforholdsmæssigt dyrt", da det åbner op for fortolkning for markedsaktørerne og potentielt kan udnyttes til at gøre egne produkter mere attraktive end øvrige aktørers og dermed hæmme konkurrencen. Set i lyset af, at markedet for ladestandere er nyt, og i dag mere eller mindre er et duopolmarked samt, at der samtidig i lovforslaget udtrykkes at der ikke vil blive sat et prisloft, er vi bekymrede for, hvorvidt rammerne her sættes klart nok op. Norlys ønsker derfor en uddybning og præcisering af begrebet.

Norlys opfordrer endvidere til at det gøres klart i lovtæksten, at kunder skal have samme vilkår uanset om de er kunder hos en given udbyder, som lejer sig ind hos øvrige operatører eller om de er kunder hos en operatør.

Dermed skal en allerede eksisterende operatør tilbyde samme vilkår for øvrige udbyderes kunder som for deres egne. Hvis der ikke åbnes op for lige vilkår, vil Norlys være bekymret for at der skabes barrierer, som hæmmer konkurrencen, og gør det sværere for nye aktører at komme ind på markedet.

§ 6

Norlys noterer, at § 6 giver kommuner og regioner hjemmel til at tildele ret til at virke som operatør af ladestandere på arealer, som kommuner eller regioner selv råder over (offentlige arealer). Norlys anser det som en fornuftig ordning at give kommuner og regioner mulighed for at udpege arealer, hvorpå de ønsker ladeløsninger og hertil kan tildele private ret til at virke som operatører. Norlys har dog en række specifikke bemærkninger til § 6.

Norlys bemærker, at der i § 6, stk. 1 anvendes begrebet "aftale", mens der i § 6, stk. 2 anvendes begrebet "tildeling". Det forekommer uklart, hvorvidt der ved "aftale" åbnes op for, at kommunen eller regionen kan tildele ret til at virke som operatør uden et reelt udbud – og det forekommer endvidere uklart, hvad den konkrete forskel på "aftale" og "tildeling" er. Norlys ønsker derfor en specificering af de enkelte begreber samt en afklaring af forskellen på, om ret til at virke som operatør sker ved tildeling eller ved aftale. Norlys betragter det som særdeles afgørende, at tildelingen af ret til at virke som operatør for ladestandere på offentligt tilgængelige arealer altid, eller oftest muligt, foregår ved udbud og ikke blot annoncering.

§ 6, stk. 3:

Norlys forstår lovteksten således, at kommuner og regioner, når de har påtænkt at tildele private ret til at virke som operatør af ladestandere på et offentligt tilgængeligt areal, skal annoncere dette med to kalenderårs varsel. Norlys anbefaler dog, at dette tekststykke præciseres yderligere, da en fri fortolkning også kan medføre en anden forståelse, bl.a. at kommuner og regioner kan tildele ret til at virke som operatør for ladestandere til en privat aktør på et hvilket som helst tidspunkt inden for de kommende to kalenderår.

Norlys støtter dog op om hensigten med § 6, stk. 3, som har til formål at fortælle eksisterende og potentielt kommende elbilsejere om ladeinfrastrukturen i deres geografiske område med et to års sigt.

§ 7:

Det er Norlys' forståelse, at der ved § 7 åbnes for, at kommuner og regioner selv kan virke som operatør eller entrere med private operatører, såfremt det udelukkende er til brug for opladning af kommunen eller regionens egne køretøjer. Norlys noterer dog, at hvis det besluttes, at ladestanderne skal anvendes til andet end egne køretøjer, skal driften af ladestanderne overdrages til en privat operatør og kommunen/regionen vil blive godtgjort for investeringer. I et sådant tilfælde ser Norlys gerne, at det sker på markedsvilkår, og ved udbud, på lige fod med resten af lovforslagets bestemmelser.

Norlys opfordrer derfor til at lovteksten præciseres, så det fremgår klart, at hvis regioner eller kommuner vælger at indgå aftale med en private operatør, skal det være i overensstemmelse med lovforslagets øvrige vilkår, jf. §§ 3, 5 og 6, om at aftaler indgås på markedsvilkår og med ikkediskrimination for øje.

§ 8:

Paragraffen gør det klart, at kommuner og regioner ikke kan anvende egne midler til at varetage ydelser af opladningstjenester. Dog får kommuner nu mulighed for at anvende egne midler til administration, sagsbehandling, udbud mv. Opnås en indtjening ved fx udbud, kan disse midler bruges til at yde støtte andre steder hvor der tildeles ret til at virke som operatør. Men altså som en "lukket kasse". Ligeledes åbnes der op for, at kommuner kan yde tilskud, hvis disse finansieres af staten af EU-midler.

Norlys bakker principielt op om, at kommuner og regioner ikke kan anvende egne midler til at varetage ydelser af ladeløsninger, da man i så fald vil risikere, at offentlige organisationer vil gå i direkte konkurrence med det private marked for ladeløsninger. Derfor anses § 8 som et fornuftigt tiltag. Norlys mener dog, at bestemmelsen har brug for en præcisering. Vi mener ikke blot, at bestemmelsen bør gælde kommuner og regioners egne midler, men bør også gælde for kommunalejede selskaber. Norlys opfordrer derfor til, at lovforslaget præciseres, så det tydeligt fremgår, at bestemmelserne i § 8 også gælder for kommunalejede forsyningsselskaber.

§ 10:

Norlys noterer, at § 10 sikrer, at Transportministeren kan fastsætte forpligtende regler for ejere af offentligt tilgængelige tankstationer, LNG-tankstationer og ladestandere samt bilimportører til at offentliggøre og videregive bl.a. brugerrelevante oplysninger. Endvidere fremgår det af bemærkningerne, at hensigten med bestemmelse er at understøtte implementering af AFI-direktivets art. 7, stk. 7, som fastsætter, at når de data, der angiver den geografiske beliggenhed af offentligt tilgængelige tankstationer og ladestandere, foreligger, skal medlemsstaterne sikre, at disse data er tilgængelige på et åbent og ikke-diskriminerende grundlag for alle brugere.

Norlys bakker fundamentalt op om, at brugerrelevant info, såsom priser og driftsstatus på ladestandere, fremgår offentligt til gavn for forbrugerne – og dette naturligvis på et ikke-diskriminerende grundlag. Derfor bakker vi op om, at Transportministeren sikrer sig bemyndigelse til at fastsætte regler, som medfører, at vi i Danmark lever op til dette.

I bemærkningerne fremgår det således, at det følger af BEK 1037 af 28. maj 2021, at Færdselsstyrelsen hvert kalenderkvartal stiller opdaterede brugerrelevante oplysninger om bl.a. geografisk placering til rådighed på www.bilviden.dk. Dog fremgår det også af § 8 i BEK 1037, at operatører forpligtes til at opsætte et permanent prissammenligningsskilt ved hver enkelt ladeplads på offentlige arealer, som opdateres hvert kvartal. Norlys mener, at dette indebærer en markant overimplementering af AFI-direktivets art. 7, stk. 7's bestemmelse om "åbent og ikke-diskriminerende grundlag". Samtidig fremgår det af AFI-direktivets § 2, stk. 1, at der kan fastsættes regler for, at en myndighed hvert kalenderkvartal kan indhente data om bl.a. priser for fossile brændstoffer og alternative drivmidler, hvilket forudsætter, at operatørerne udelukkende vil skulle levere det påkrævede datagrundlag til en given myndighed og altså ikke manuelt kommunikere direkte til forbrugerne ved hver enkelt ladeplads.

Norlys anser det faktum, at operatører af ladestandere, jf. Norlys' forståelse af BEK 1037 § 8, fysisk skal ud at påklister prissammenligningsskilte på samtlige offentligt tilgængelige ladestandere hvert kvartal som værende en overfortolkning af princippet, som øger de administrative byrder markant for operatørerne.

Norlys opfordrer derfor til, at man i medfør af § 10 i AFI-loven omformulerer denne regel, så man i stedet blot forpligter operatører til at opdatere brugerrelevant information via digitale løsninger, hvormed man som forbruger - på et åbent og ikke-diskriminerende grundlag - vil kunne indhente al relevant information om offentlige ladestandere i Danmark. Derfor bør der stilles krav til, at alle operatører skal have nemt tilgængelig ladeinformation på alle ladepunkter. Man kan med fordel drage læring fra det setup og proces, som følger af den eksisterende prissammenligningsside, www.elpris.dk, hvor alle elhandelsvirksomheder allerede i dag opdaterer deres priser jævnligt.

Såfremt der er behov for yderligere kommentarer til eller uddybning af ovenstående, står Norlys selvfølgelig til rådighed. I så fald kontaktes Public Affairs- og Pressechef Josefine Kofoed på joschr@norlys.dk.

Med venlig hilsen

Josefine Kofoed
Public Affairs-chef

NORLYS

 Norlys Holding A/S
Tietgensvej 4
DK-8600 Silkeborg

+45 70 11 50 00
CVR 25 48 21 90

 norlys.dk

Hørings svar fra Odense Kommune, By- og Kulturforvaltningen vedr. lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler.

Odense Kommune ønsker at støtte den grønne omstillingen bedst muligt. Odense hilser generelt lovforslaget omkring el-ladestandere meget velkommen og ønsker at være med til at sikre udrulning af ladestandere i Odense til virksomheder, borgere og turister.

Det er derfor vigtigt at lovforslaget vedtages hurtigst muligt, så kommunens planlægning og dialog med interessenter ikke måtte afvente en beslutning i folketinget.

Den nye lov vil give kommuner muligheder for at medvirke til udrulningen af offentligt tilgængelige ladestandere på lokalt plan. Der er lagt op til, at kommunerne får en generel hjemmel til at fremme tilgængeligheden til opladningsfaciliteter for borgerne under nærmere betingelser og kan indgå aftaler med private om etablering og drift af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunens arealer, herunder give tilladelse til tilslutning af ladestander til det kollektive forsyningsnet.

Desværre giver loven ikke kommunerne mulighed for at medfinansiere ladestandere, eller infrastruktur til ladestandere. Her Odense Kommune, at der skabes bedre rammer for at medfinansiere ladestandere eller infrastruktur hertil. Odense kommune har haft mange dialoger med kommercielle ladestanderfirmaer. Odense Kommune er heldig at være inde i en rivende udvikling, så mange virksomheder finder Odense attraktiv. Odense ser en udfordring med at attraktive områder, som f.eks. ikke har en højt trafikmængde, vil betyde at ladestander virksomhederne ikke vil finde det attraktivt at lave ladestandere v. f.eks. en turistattraktion, et lille boligkvarter, en sportshal osv. Odense Kommune er ved at planlægge mulige arealer, hvor der kan opsættes el-ladestandere på offentlige arealer i årene 2021-2030. Det er i dette arbejde at det kan konstateres, at der kan være kommunale borgerinteresser, som ikke nødvendigvis følger markedets interesser, der vil sikre en udrulning af ladestandere i disse områder. Her kunne det være formålstjenesteligt, at kommunalbestyrelsen får mulighed for at fremme området ved at afsætte budget til understøttelse af udrulning af ladestandere, som skal kunne benyttes af borgere og virksomheder under generelle specificerede vilkår.

Ifølge lovforslaget, hvis kommunen påtænker at tildele private ret til at virke som operatør af ladestandere, så skal det offentliggøres på hjemmesiden, på hvilke arealer kommunalbestyrelsen inden for de kommende 2. kalenderår planlægger at tildele en sådan ret. Det vil være arealer, som kommunen i forbindelse med den almindelige planlægning efter planloven finder egnet til ladepladser. Umiddelbart kan 2. år virke længe på et område, som kommunen ønsker at fremme – før kommunen kan skride til videre aftaler med eksterne aktører. For Odense Kommunes vedkommende ønskes det, at tidsrummet forkortes så meget

som muligt, dog under hensyntagen til at sikre en ordentlig proces for udbud og generel annoncering.

Venlig hilsen

Jacob Juhl Harberg
Kontorchef
Vejmyndighed og parkering
Tlf. 2325 0094
E-mail: jajh@odense.dk

Odense Kommune
By- og Kulturforvaltningen
Bæredygtighed og Mobilitet
Nørregade 36
5000 Odense C



OK a.m.b.a.
Åhave Parkvej 11
DK-8260 Viby J
Telefon 70 10 20 33
Telefax 86 11 65 13
www.ok.dk
ok@ok.dk
CVR-nr. 39170418

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27F
1220 København K

16. august 2021

Sendt pr. mail til: trm@trm.dk

Journalnummer 2020-6594

Høringsvar vedr. udkast til lov om infrastruktur for alternative drivemidler til transport

OK a.m.b.a har efter gennemlæsning af udkast til "**lov om infrastruktur for alternative drivemidler til transport**" en række synspunkter, vi anser som væsentlige for at sikre den mest hensigtsmæssige udrulning af offentligt tilgængelige ladestandere.

Vores synspunkter tager udgangspunkt i et forbruger- og operatørperspektiv, og indeholder elementer, som samtidig vil understøtte den nødvendige konkurrence på markedet.

Indledningsvis vil vi nævne, at OK a.m.b.a er meget tilfredse med, at der i lovforslaget gøres klart, at fremtidige aftaler om etablering af ladestandere på offentlige lokationer eller med offentlig støtte, skal ske på markedsvilkår. Annoncering/udbud er altafgørende for, at den offentlige sektor understøtter konkurrence på markedet.

Hos OK a.m.b.a ønsker vi, i høj grad, at understøtte og investere i udbredelsen af fremtidens smarte og effektive ladeinfrastruktur.

Tvungen roaming er ikke vejen frem

Det skal være enkelt og nemt for forbrugerne at oplade deres el-biler.

En af de væsentligste forudsætninger for, at det kan lykkes er, at de enkelte operatører stiller åbne og gængse betalingsmidler og -muligheder til rådighed, dvs. Dankort, kreditkort, mobilepay, Apple pay mv. Ligesom det er tilfældet på almindelige tankstationer.



OK a.m.b.a.
Åhave Parkvej 11
DK-8260 Viby J
Telefon 70 10 20 33
Telefax 86 11 65 13
www.ok.dk
ok@ok.dk
CVR-nr. 39170418

Dette samtidig med, at der tydeligt skiltes med priser, så der sikres gennemsigtighed for forbrugerne.

Når disse forhold er på plads, er tvungen roaming, efter vores overbevisning, irrelevant.

OK mener desuden, at tvungen roaming er uhensigtsmæssig af følgende årsager:

1. Forudsætningen for at roaming mellem operatører og udbydere af opladningstjenester kan skabes, er at der etableres en standard og en platform, som kan binde netværket sammen. På den måde, opbygges et mere "lukket" system, fremfor de enkelte operatører blot stiller gængse og åbne betalingsmuligheder til rådighed. Således disse kan tilgås af alle, uanset kundeforhold til en bestemt operatør
2. Tvungen roaming vil give plads til "free riders" og dermed hæmme infrastrukturoperatørerne investeringslyst til skade for udbygningen af el-lade infrastruktur i Danmark. Ministeriet henviser til situationen på brændstofmarkedet, som det gode eksempel, men lader det ikke afspejle sig i forslaget til regulering

Efter vores opfattelse vil åbne netværk være det mest optimale, så de enkelte operatører kan udvikle betalingsløsninger, der imødekommer kundernes forventninger og krav. Og lade disse løsninger konkurrere imod hinanden, så der altid stræbes efter at have fokus på brugervenlighed og kundeoplevelsen.

Med venlig hilsen

OK a.m.b.a

Direkte 61783606
Mail kathrine.joergensen.01@region
h.dk

Ref.: Kathrine Fjendbo
Jørgensen

Dato: 6. august 2021

Hørings svar på lovforslag: Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Region Hovedstaden skal hermed afgive sine administrative bemærkninger til Transportministeriets høring af 8. juli 2021 vedrørende udkast til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport og kvitterer her med vores høringssvar.

Region Hovedstaden understøtter gennem Copenhagen Electrics aktiviteter kommunernes grønne omstilling af transport. I det lys har regionen kommentarer til, hvordan denne lov begrænser både kommunernes og regionernes handlerum i forhold til en hurtig omstilling i persontransporten til elbiler.

Særligt skal fremhæves, at mange kommuner længe har ventet på at få hjemmel til at medfinansiere ladestandere. De vil ud fra Eldrup Kommissionens rapport og ministeriets signaler blive overraskede over, at denne lov nu ikke giver dem denne hjemmel, men tværtimod sætter en markant stopklods.

Region Hovedstaden forstår hensigten sådan, at Transportministeriet forestiller sig en proces, hvor kommunerne (på linje med Eldrups rapport) skal gennemføre udbud for gennem konkurrence at afklare hvor meget de private ladeoperatører vil kunne finansiere af infrastrukturen. De steder, hvor det viser sig, at det private marked ikke kan se en forretning, vil der være brug for finansiering fra offentlig side. Den finansiering skal så hentes i EU- eller statslige puljer og ikke fra kommunernes eller regionernes egne budgetter.

Region Hovedstaden er meget bekymret for den administrative proces i dette forslag.

Et worst case scenarie kunne være en proces, hvor en kommune først laver et offentligt udbud, der viser, at ladeoperatørerne ikke er villige til at betale opsætningen. Dernæst gennemføres et nyt udbud, hvor det afklares, hvor meget, de er villige til at betale. Til slut udarbejdes en ansøgning til statens puljer. Resultatet er en bureaukratisk og langtrukken proces, som ikke fremmer den grønne omstilling. To offentlige udbud kan hurtigt tage et år at gennemføre, hvortil skal lægges ansøgning til og svar fra puljen vedrørende støtte. Da puljen er tidsbegrænset til år 2022 kan Transportministeriet i værste fald risikere ikke at modtage ansøgninger fra kommunerne før puljen er løbet ud.

Hvis Folketinget vedtager, at kommunerne og regionerne ikke selv må medfinansiere ladestanderne, er det vigtigt, at der er tænkt grundigt over, hvordan man smidiggør udbuds- og ansøgningsprocessen, så et projekt om opstilling af ladestander ikke kommer til at tage år, men måneder. Alle elementer skal tænkes sammen i en helhed med en smidig proces.

Region Hovedstaden vurderer samlet set, at der er stor risiko for, at manglen på hjemmel hos kommunerne til medfinansiering, kravene til planlægning og forudgående to-årig annoncering af planer om at oprette ladepladser samt processen omkring udbud og puljeansøgninger kan virke markant hæmmende for den grønne omstilling på transportområdet. Det kan vel næppe være det, der er formålet med loven.

Flere kommuner i Region Hovedstaden har allerede i 2020 ønsket at bidrage til den grønne omstilling ved at opsætte offentligt tilgængelige ladestander med nødvendig delfinansiering fra kommunen. Der er en sandsynlighed for, med den opstillede proces, at disse kommuner vil blive forsinket flere år i deres projekter, hvilket vil være hæmmende for den grønne omstilling af persontransporten.

Det er hverken til fordel for miljøet, samfundet, elbilproducenterne, udbyderne eller operatørerne. I stedet bør Regeringen og Folketinget arbejde for, at markedet udvikles hurtigst muligt.

Region Hovedstaden skal opfordre til, at regionens bemærkninger læses i dette lys.

Kommunernes og regionernes muligheder efter gældende ret:

Region Hovedstaden deler Transportministeriets opfattelse af, at hverken kommuner eller regioner efter kommunal- henholdsvis myndighedsfuldmagten har hjemmel til at udføre erhvervsvirksomhed. Men kommunalfuldmagten og antageligvis også myndighedsfuldmagten giver dog mulighed for på markedsvilkår at bortforpagte såkaldt accessorisk virksomhed, dvs. erhvervsmæssig virksomhed, som er tæt knyttet til den kommunale eller regionale opgave, som kommunen og/eller regionen ikke selv vil kunne varetage, netop fordi den er erhvervsmæssig - f.eks. kantinedrift i forbindelse med en svømmehal.

Det er også almindeligt accepteret, at der til kommunale eller regionale faciliteter, f.eks. svømmehaller og sygehuse, kan og bør etableres tilstrækkelige parkeringsfaciliteter, og at de kan belægges med restriktioner såsom tidsmæssig begrænsning for parkering - samt belægges med en kontrolafgift ved overskridelse af parkeringsrestriktionerne, og at kontrol mv. kan udliciteres til en privat operatør.

Efter regionens opfattelse må etablering og drift af el-ladestander på parkeringsarealer allerede efter gældende ret kunne anses for accessorisk virksomhed, forudsat at der er sket bortforpagtning på markedsvilkår. Det skyldes

bl.a., at det kan have betydning for borgernes mulighed for at gøre brug af f.eks. hospitaler, at der på hospitalets parkeringsplads er adgang til at oplade borgernes el-biler. Samme betragtning kan anføres for ansattes kørsel til og fra arbejdspladsen.

Det bemærkes i den forbindelse, at Indenrigs- og Boligministeriet i sit bidrag til Transportministeriets svar på spørgsmål nr. 246 (SOU alm.del) stillet af udvalget den 22. januar 2021, som der er henvist til i lovforslagets bemærkninger, ikke ses at have behandlet spørgsmålet om accessorisk virksomhed.

Region Hovedstaden skal også påpege, at kommuner og regioner efter gældende ret naturligvis kan stille ladestandere, som etableres efter krav i ladestanderbekendtgørelsen, til rådighed for andre, når der er opstået en overkapacitet i forhold til det kommunale/regionale behov. Fremover vil regioner og kommuner ikke kunne afvikle overkapaciteten (og heller ikke afvikle ladestanderen, da den er lovbunden). Region Hovedstaden er bekymret for, om det faktum, at muligheden for salg af overkapacitet fjernes, kan resultere i ineffektiv brug af ladestandere, hvilket vil være både til ulempe for den grønne omstilling og lidt af en torn i øjet på borgere med elbiler, der mangler ladestandere.

Endelig skal regionen henvise til det nedenfor anførte til den foreslåede § 8 om regionernes mulighed for at yde støtte efter miljøbeskyttelseslovens § 18 a.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Vedrørende § 5

Det er positivt, at Transportministeriet vil skabe bedre muligheder for, at alle danskere kan få adgang til alle ladestandere – uanfægtet hvilket kundeforhold, man måtte have til en enkelt operatør.

Det er vigtigt for at hele netværket bliver brugt optimalt uden parallelle netværk. Det er ligeledes vigtigt for at små spillere og nye ladetjenester kan se dagens lys på det danske lademarked. Det gælder såvel med ladestandere/materiel, som med prisstrukturer. Det første er godt på vej allerede – det sidste halter, men vil, efter Region Hovedstadens vurdering, sandsynligvis rette sig til efterhånden som konkurrencen bliver større og når der stilles krav herom i udbud fra det offentlige.

Vedrørende §§ 3, 6 og 7

Region Hovedstaden støtter, at der etableres hjemmel til at tildele operatører ret til at opsætte og drive ladestandere på regionens matrikler.

Efter Region Hovedstadens opfattelse har regionerne allerede tilstrækkelig hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 18a, men det er positivt, at der etableres en klarere hjemmel.

Regionen kan også tilslutte sig, at det kommer til at fremgå, at regionerne ikke selv kan virke som operatør, men at aftaler om tildeling af ret til at virke som

sådan skal indgås på markedsmæssige vilkår, idet det må lægges til grund, at dette princip ikke er til hinder for, at aktiviteterne vil kunne modtage offentlig støtte, jf. blandt andet også forslaget § 8.

Om planlægning

I forhold til den foreslåede § 6, stk. 3, støtter Region Hovedstaden hensigterne om planlægning og transparens til gavn for både branchen og potentielle el-bil købere. En planlægningshorisont med forvarsel for etablering af ladepladser på to år er velvalgt, forudsat at opsætning af ladestandere ikke hæmmes af planlægningen.

Det vil være kontraproduktivt for den grønne omstilling på persontransportområdet, hvis kommunerne og regionerne begrænses eller lader sig begrænse af denne planlægning og undlader at udbyde ladepladser før, der er gået to år fra annonceringen af nye ladepladser, når mulighederne byder sig for at gå hurtigere frem. Særligt for potentielle elbilejere er etablerede ladepladser af langt større betydning end kun planlagte. Branchen er ligeledes afhængig af, at kontrakter kan tildeles løbende, og det vil være katastrofalt, hvis alle kontrakter udskydes med henblik på først at gennemføre forudgående annoncering af planer.

Da lovgivningen i høj grad vil blive anvendt af teknikere, der ikke nødvendigvis vil gøre sig bekendt med lovens bemærkninger, er det Region Hovedstadens anbefaling, at en bestemmelse der indholdsmæssigt, men ikke nødvendigvis tekstnært, svarer til det på lovforslagets side 27 anførte (gengivet her nedenfor) integreres i § 6:

”Hvis kommunalbestyrelsen eller regionsrådet bliver opmærksom på, at der er behov for at etablere offentligt tilgængelige ladestandere i et område af kommunen eller regionen inden for to kalenderår, udelukker bestemmelsen ikke, at kommunalbestyrelsen eller regionsrådet kan tildele ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser, selvom myndigheden ikke har offentliggjort dette to år i forvejen. I dette tilfælde skal kommunalbestyrelsen eller regionsrådet snarest muligt offentliggøre deres planer.”

Region Hovedstaden skal videre bemærke, at det ikke er hensigtsmæssigt, at alle ladeanlæg subsumeres ind under begrebet tankanlæg i vejlovens § 88, således som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, idet normale ladestandere snarest muligt og meget gerne inden for få år bør være helt normalt udstyr på offentligt tilgængelige parkeringspladser. Regionen skal derfor opfordre til at alene højeffektladestandere anses for tankanlæg i vejlovens forstand, da disse er de eneste, der har en tilsvarende effekt på færdsel mv. som tankanlæg for fossile brændstoffer. Det vil være hensigtsmæssigt, at der indføres en bestemmelse, der fastslår dette, direkte i lovteksten.

Vedrørende ladestanderbekendtgørelsen og hjemmel til medfinansiering
Kommuner og regioner er underlagt kravene i ladestanderbekendtgørelsen (BEK nr 181 af 05/03/2020) om opsætning af ladestandere på p-områder ved offentlige bygninger.

Lovforslaget medfører, at kommunerne og regionerne ikke har hjemmel til medfinansiering, hvis ladestanderne skal gøres offentligt tilgængelige. I praksis vil det betyde, at de omfattede ladestanderne, kun vil kunne bruges til kommunens egne biler, når der ikke er markedsfølsomt belæg for en operatør til selv at etablere og drive de pågældende ladestanderne på det pågældende sted. Det skyldes, at operatøren efter den foreslåede § 7, stk. 2, 2. pkt, vil skulle friholde kommunen/regionen for etableringsomkostningerne.

Region Hovedstaden er derfor bekymret for, at der vil blive opsat en lang række ladestanderne ved kommunale bygninger, som ikke vil blive brugt. Kommuner skal f.eks. opsætte ladestanderne ved sportshaller, skoler, daginstitutioner og meget andet, hvor det ikke er relevant at oplade hjemmeplejebiler eller Vej- og Park biler, som er de biler, der udgør hovedparten af kommunens flåde. Ligeledes vil dette betyde, at kommunen ikke kan (som det var anbefalingen i Eldrup kommissionens rapport) stille ladestanderne til rådighed for kommunens ansatte og tilbyde opladning på arbejdspladsen sådan som mange private virksomheder er i gang med at gøre til deres ansatte.

En del kommuner i Region Hovedstaden har allerede omstillet deres flåder til eldrift og har i den forbindelse opstillet ladestanderne på de relevante matrikler (hovedsageligt ved hjemmeplejen og vej- og parkservicefunktioner). De har derfor ikke behov for de af ladestanderbekendtgørelsen påkrævede ladestanderne til brug for egen flåde.

Der er således risiko for et ganske betragteligt antal "døde" ladestanderne, som i stedet kunne og burde være med til at sikre, at forsyningsinfrastrukturen blev total i lighed med, hvad der på nuværende tidspunkt er tilfældet for fossile brændstoffer. Samt risiko for et betragteligt værdispild for samfundet.

Det virker derfor på alle måder vanskeligt at forstå, at kommunernes og regionernes eksisterende hjemmel gennem kommunalfuldmagten og myndighedsfuldmagten til at sælge overkapacitet foreslås afskaffet i forhold til overkapacitet af ladestanderne. Hvis målet er at undgå, at konkurrencen på markedet undergraves, kan dette mere proportionalt modvirkes gennem opretholdelse af et bortforpagtningskrav. Konkret bør lovforslagets § 7, stk. 2, 2. punktum, slettes.

Vedrørende § 8

Region Hovedstaden er enig i, at det bør være målet, at forsyningen med el-ladestanderne på sigt sikres fuldstændigt af markedet. Men på nuværende tidspunkt kan etableringen af et velfungerende marked med fordel understøttes af offentlig intervention. Markedet for el-ladestanderne er afhængigt af, at der er en tilstrækkelig masse af aftagere (el-biler), mens markedet for el-biler er afhængigt af tilstrækkelig adgang til ladestanderne. Hvis el-biler skal blive til førstevalget for familiebil, så forudsætter det reel og fuldstændig dækning på samme måde, som det på nuværende tidspunkt er tilfældet for biler, der anvender fossile brændstoffer.

Transportministeriets bør derfor ikke afskære regionerne fra at benytte miljøbeskyttelseslovens § 18a til at yde støtte til opsætning af ladestandere til elbiler.

Miljøbeskyttelseslovens § 18a lyder:

"Regionsrådet kan inden for denne lovs formål give tilskud til projekter, der bidrager til at realisere den ønskelige fremtidige udvikling, som beskrevet i den regionale vækst- og udviklingsstrategi efter lov om erhvervsfremme og regional udvikling."

I den Regionale Udviklingsstrategi for Region Hovedstaden 2020-2023 "En region for den næste generation" er det anført som et kerneområde at arbejde på at reducere klimaforandringerne og de negative påvirkninger for de næste generationer. Derfor har Region Hovedstaden en målsætning om at reducere CO₂-udledningen med 70% i 2030.

Indsatsen med at understøtte omstilling til elbiler er et af initiativerne under denne målsætning og har i mange år været et indsatsområde for Region Hovedstaden blandt andet via Copenhagen Electrics aktiviteter. Aktiviteter, som der også refereres til i lovforslaget på side 35 (oversigt over el-ladestandere på www.elbilviden.dk).

Region Hovedstaden støtter den med lovforslaget foreslåede mulighed for offentlig støtte i § 8, men skal dog samtidig anføre, at bestemmelsen har den effekt, at støttemulighederne bliver højst i regioner og kommuner, hvor der allerede er et velfungerende marked for både elbiler og ladestandere. Det er her regionerne og kommunerne vil kunne opnå størst indtjening gennem tildeling af rettigheder til ladeplads mod indtægter, og således her der vil være flest midler til rådighed til støtte til nye anlæg. Samtidig er det i disse områder svære at pege på markedsfejl, der kan begrunde intervention i markedet gennem offentlig støtte.

Etableringen af ladestationer i et yderområde kan også have stor værdi for potentielle købere af elbiler i veldækkede pendlerområder, når den potentielle køber gør sig overvejelser om værdien af elbilen som ferie- og langturskøretøj.

Yderområderne vil som nævnt ovenfor efter lovforslagets § 8 stå med ringere mulighed for at tildele offentlig etableringsstøtte. Det er blandt andet derfor vigtigt, at lovforslagets bemærkninger tilføjes tekst om, at regionernes hjemmel til at yde støtte efter miljøbeskyttelseslovens § 18 a i forhold til ladestandere ikke afskæres (f.eks. på s. 29, hvor fremgår at loven udtømmende skal regulere området).

Vedrørende §10

Region Hovedstaden er positivt indstillet overfor, at staten påtager sig opgaven med at indsamle ladedata på tværs af alle ladeoperatører.

Region Hovedstaden driver selv sammen med en lang række offentlige og private partnere hjemmesiden elbilviden.dk. Siden indeholder et kort over hele Danmarks ladeinfrastruktur, som regionen pt. køber af en privat leverandør.

Dataenes kvalitet er dog udfordret af, at der ikke findes et fuldt offentligt tilgængeligt datasæt, direkte fra operatørerne. Et åbent datasæt af høj kvalitet vil afhjælpe denne problematik og også åbne op for nye private services på tværs af operatørerne på det danske marked. Det vil være ønskeligt, at datasættet indeholder realtidsdata om ladestandernes ledighed, hvis muligt.

Til: lrn@trm.dk (lrn@trm.dk)
Cc: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: 19kontor@rigsrevisionen.dk (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Høring - J.nr. 2020-6594 - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)
E-mailtitel: Høring - J.nr. 2020-6594 - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 797818)
Sendt: 09-07-2021 07:39

Transportministeriet har den 8. juli 2021 sendt udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 8. juli 2021 13:50

Til: Thomas.Thrane@eon.dk; sekretariatet@fdel.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <hoering@fdm.dk>; us@krone.dk; tkvt@typegodkendelse.dk; 1 - FSTS Forsyningstilsynet <post@forsyningstilsynet.dk>; hmn@naturgas.dk; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; ramboll@ramboll.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Høring <hoering@seas-nve.dk>; mail@sld.nu; et@sperto.dk; support@spirii.dk; tl@tl.dk; info@teknologisk.dk; trf@trf.dk; hello@viggo.com; info@orsted.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; kontakt@regionmidtjylland.dk; region@rn.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; Christian Poder <info@erfagrupperen-bilsyn.dk>; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; Autobranchens Handels- og Industriforening <autig@autig.dk>; bil@di.dk; biogas@biogas.dk; info@brintbranchen.dk; erhverv@clever.dk; cph-electric@regionh.dk; Danmarks Motor Union <dmu@dmusport.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; info@danishshipping.dk; dst@dst.dk; danskehavne@danskehavne.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Dansk bilbrancheråd <info@dbr.dk>; Dansk Bilforhandler Union <info@dbfu.dk>; de@danskeenergi.dk; info@danskeenergi.dk; info@danskerhverv.dk; Dansk Erhverv <hoeringsager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; hoering@di.dk; Jurateamet@danskeenergi.dk; parkering@aarhus.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; 'info@bilimp.dk' <info@bilimp.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; db@db-dk.dk; 'info@drivkraftdanmark.dk' <info@drivkraftdanmark.dk>; DTU Transport

<transport@transport.dtu.dk>; Energiklagenævnet <ekn@ekn.dk>; info@energinet.dk; Funktionspostkasse <post@energitilsynet.dk>; Albertslund Kommune <albertslund@albertslund.dk>; kommunen@alleroed.dk; Assens Kommune <assens@assens.dk>; borger@balk.dk; kommunen@billund.dk; post@brk.dk; Brøndby Kommune <brondby@brondby.dk>; raadhus@99454545.dk; dragoer@dragoer.dk; kommune@egekom.dk; raadhuset@esbjergkommune.dk; raadhuset@fanoe.dk; Favreskov <favrskov@favrskov.dk>; kommunen@faxekommune.dk; fredensborg@fredensborg.dk; kommunen@fredericia.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Frederikshavn Kommune <post@frederikshavn.dk>; epost@frederikssund.dk; furesoe@furesoe.dk; Faaborg-Midtfyn Kommune <fmk@fmk.dk>; Gentofte <gentofte@gentofte.dk>; Gladsaxe Kommune <kommunen@gladsaxe.dk>; Glostrup Kommune <glostrup.kommune@glostrup.dk>; raadhus@greve.dk; borgerservice@gribskov.dk; kommunen@guldborgsund.dk; post@haderslev.dk; mail@halsnaes.dk; 'mail@hedensted.dk' <mail@hedensted.dk>; mail@helsingor.dk; Herlev Kommune <herlev@herlev.dk>; Herning Kommune <kommunen@herning.dk>; Hillerød <hillerod@hillerod.dk>; Hjørring <hjoerring@hjoerring.dk>; post@holb.dk; kommunen@holstebro.dk; Horsens Kommune <horsens.kommune@horsens.dk>; Hvidovre Kommune <hvidovre@hvidovre.dk>; kommune@htk.dk; kommunen@horsholm.dk; post@ikast-brande.dk; Ishøj Kommune <ishojkommune@ishoj.dk>; Jammerbugt Kommune <raadhus@jammerbugt.dk>; kalundborg@kalundborg.dk; kommune@kerteminde.dk; kommunen@kolding.dk; borgerservice@kk.dk; raadhus@koege.dk; post@langelandkommune.dk; post@lejre.dk; lemvig.kommune@lemvig.dk; Lolland Kommune <lolland@lolland.dk>; Lyngby Kommune <lyngby@ltk.dk>; kommunen@laesoe.dk; raadhus@mariagerfjord.dk; Middelfart Kommune <middelfart@middelfart.dk>; kommunen@morsoe.dk; norddjurs@norddjurs.dk; post@nordfynskommune.dk; Nyborg Kommune <kommune@nyborg.dk>; naestved@naestved.dk; odder.kommune@odder.dk; odense@odense.dk; kommune@odsherred.dk; randers.kommune@randers.dk; raadhus@rebuild.dk; post@rksk.dk; ringsted@ringsted.dk; kommunen@roskilde.dk; rudersdal@rudersdal.dk; rk@rk.dk; Samsø Kommune <kommune@samsoe.dk>; kommunen@silkeborg.dk; skanderborg.kommune@skanderborg.dk; sk@skivekommune.dk; slagelse@slagelse.dk; kommune@solrod.dk; soroekom@soroek.dk; stevns@stevns.dk; struer@struer.dk; Svendborg Kommune <svendborg@svendborg.dk>; syddjurs@syddjurs.dk; post@sonderborg.dk; thistedkommune@thisted.dk; toender@toender.dk; kommunen@taarnby.dk; Vallensbæk Kommune <kommune@vallensbaek.dk>; Varde Kommune <vardekommune@varde.dk>; post@vejen.dk; post@vejle.dk; post@vesthimmerland.dk; Viborg Kommune <viborg@viborg.dk>; post@vordingborg.dk; post@aeroekommune.dk; post@aabenraa.dk; Aalborg Kommune <aalborg@aalborg.dk>; Aarhus kommune <post@aarhus.dk>

Emne: Høring - Udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) (Id nr.: 797818)

Til relevante høringsparter

Se venligst vedlagte høring fra Transportministeriet over udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Høringsmaterialet kan også findes på Høringsportalen på følgende link:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65374>

Eventuelle bemærkninger kan sendes til Transportministeriet senest den 16. august 2021 på trm@trm.dk med kopi til lnr@trm.dk med angivelse af journalnummer 2020-6594.

Med venlig hilsen

Lise Nørr
Fuldmægtig

Transportministeriet
Ministry of Transport
Klima- og Havnekontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

lnr@trm.dk
Tlf.: 29 25 78 85

10. august 2021

Til Transport- og Boligministeriet
trm@trm.dk
Journalnr. 2020-6594
CC: lnr@trm.dk

SHARE NOW's høringssvar til udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

På vegne af SHARE NOW, der er landets største operatør af free-flow delebiler, takker jeg for, at vi må afgive høringssvar til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Med mere end 700 biler i vores flåde, hvoraf størstedelen er elbiler, har vi og vores brugere et stort kendskab til, hvordan markedet for ladeinfrastruktur fungerer i det daglige, samt hvordan det kan forbedres til samfundets bedste. Lovforslaget er et langt skridt i den rigtige retning, men når ikke i mål med ambitionerne. Det uddyber jeg i det nedenstående.

Generelle bemærkninger

SHARE NOW vil rose regeringen for at foreslå lovgivning, der har til formål at støtte og styrke udbredelsen af elbiler i samfundet. Det er essentielt med stabil, klar og langsigtet regulering af opladningsmarkedet, hvis samfundet i fællesskab – operatører, elbilsjere, grundejere, myndigheder, etc. – skal nå i mål med den grønne omstilling af transportsektoren. Det er netop et fælles ansvar.

Det er SHARE NOW's klare vurdering, at den største barriere for udbredelsen af elbiler ikke er rækkevidden, men at branchen af ladeoperatører ikke har formået at gøre det lige så intuitivt at vælge abonnement og gennemføre opladning, som det i dag er på konventionelle tankstationer.

SHARE NOW stiller sig positive over for, at der nu gennemføres en generel sektorlovgivning, der giver kommuner og regioner klare beføjelser. Desuden er det positivt, at operatører af ladestandere forpligtes til at give adgang for roamingtjenester, når ladepladsen er etableret på offentlige arealer eller med offentlige midler. Fri og lige adgang til ladeinfrastruktur er én af de største barrierer for udbredelsen af batteridreven transport.

Specifikke bemærkninger

Roamingbetingelser ikke vidtgående nok

Lovforslaget foreslår konkret, at operatører af ladestandere forpligtes til at give adgang for roamingtjenester, når ladepladsen er etableret på offentlige arealer, eller når en ladeplads er etableret med tilskud fra det offentlige. Det er meget positivt, og det støtter SHARE NOW.

Transportministeriet skriver i bemærkningerne til lovforslaget: *”Det forudsætter endvidere, at operatører af ladestandere ikke sætter de priser, som de opkræver fra udbydere af opladningstjenester for levering af opladningstjenester, så højt, at der reelt ikke er et marked for udbud af roaming. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at der bør fastsættes regler for operatørers prisfastsættelse.”*

Disse bemærkninger er SHARE NOW også enige i, men utilfredse med, at evalueringen af prissætningen først skal gennemføres efter forventet 2-3 år. Allerede i dag oplever SHARE NOW – og andre elbilsejere, må det antages – store udfordringer med ublu og uigennemskuelige priser på roaming. Desuden kan SHARE NOW ikke genkende, at det skulle være reelt muligt roame allerede i dag, da flere udbydere af infrastruktur kun tillader brugen af deres ladestandere, hvis man er kunde. Alternativt skal man igennem en broker-løsning, hvor man så i stedet skal være kunde. Sammenlign dette med dagens tankstationer, hvor alle stationer accepterer de mest almindelige former for debit- og kreditkort, uden at man skal være kunde ved hverken det ene eller andet selskab.

Specifikt er SHARE NOW negativt påvirket af, at vi kun er lykkedes med at indgå en kommerciel aftale med én af de landsdækkende operatører af ladestandere, imens den anden større operatør ikke vil indgå en aftale, på trods af at operatøren har ladestandere på offentlig grund. Uenigheden skyldes ikke pris, men at der opstilles hindringer for opladning af bybiler i en sådan grad, at et samarbejde ikke er muligt. Det betyder, at udbredelsen af el-delebiler begrænses markant, når vores kunder kun kan få adgang til ét af de to landsdækkende netværk på trods af den udstrakte velvilje, de har modtaget fra offentlig side.

SHARE NOW opfordrer Transportministeriet til allerede nu at gennemføre evalueringen af prissætningen på opladningsmarkedet, som med høj sandsynlighed vil påvise, at roamingmarkedet i dag er karakteriseret ved ublu og uhensigtsmæssig prissætning. Dette er i fuld tråd med Bilkommissionens konklusioner fra februar 2021: *”Kommissionen anbefaler, at der igangsættes en konkurrenceanalyse af markedet for opladning og anbefaler, at der i forlængelse heraf afsættes midler til løbende at følge op på markedsudviklingen.”*

Ved unødigt at udsætte evalueringen forlænger vi den grønne omstilling, da den uhensigtsmæssige prissætning udgør en væsentlig barriere for tilvalget af elbiler for alle aktører.

Hjelmen til kommuner og regioner bør udvides

Lovforslaget sætter begrænsning for kommunernes og regionernes rolle ved opsætning af ladeinfrastruktur. Således bemærker Transportministeriet, at for at undgå fejlinvesteringer og gøre markedet gennemsigtigt for nye operatører foreslås det, at kommuner og regioner ikke får hjemmel til at anvende midler til tilskud til etablering eller drift af offentligt tilgængelige ladestandere.

Imens SHARE NOW ikke vil blande sig i den konkrete drift af kommuner og regioner, anbefaler vi klart, at kommuner og regioner *netop* tildeles en klar hjemmel til at støtte anlægget af ny ladeinfrastruktur. Det er parallelt med hjelmen, at kommuner og regioner kan støtte kollektiv trafik, der er defineret som public service, og som udføres af private selskaber i konkurrence med hinanden om at levere bedst og billigst service.

I spørgsmålet om, hvorvidt ladeinfrastrukturen kommer før elbilerne eller omvendt i den grønne omstilling, er det vores erfaring, at den nødvendige og tilstrækkelige ladeinfrastruktur først skal være på plads, før bil- og flådeejere tør tage springet ud i en ny teknologi. Den største barriere for udbredelsen af elbiler er i SHARE NOW's optik den manglende intuitive adgang til opladning.

Således kan vi henvise til SHARE NOW's egen historie i Danmark, hvor etableringen i hovedstaden først blev til virkelighed, da vi havde fået tilsagn om udbygning af netop ladeinfrastruktur ved Region Hovedstaden. Uden dette tilsagn og samarbejde med regionen ville vi formodentligt ikke have kunnet etablere os i Danmark, hvilket vil have skadet den grønne omstilling af transportsektoren.

Derfor er det SHARE NOW's klare anbefaling, at ladeinfrastrukturen er essentiel for den grønne omstilling. Derfor bør det være muligt at støtte opladningsmuligheder i områder eller på måder, der ikke i første omgang kan være kommercielt interessant og derved etableres uden støtte – men som er i fællesskabets bedste.

Dette er også i tråd med Bilkommissionens anbefalinger, hvor der også forventes behov for offentligt tilskud til visse ladestandere, imens andre lokationer kan være så attraktive, at operatører kan tænkes at betale for adgangen:

"Kommissionen anbefaler, at offentlige arealer kun stilles til rådighed for private ladeoperatører efter udbud. Derved skabes transparens og lige vilkår. Afhængig af lokationens attraktivitet kan udbuddet enten medføre betaling fra ladestanderoperatøren til det offentlige eller et tilskud fra offentlig side for at få operatøren til at etablere og drive ladeinfrastrukturen.

(...)

Kommissionen anbefaler derfor, at der skabes udtrykkelig hjemmel til, at kommunerne kan foretage sådanne udbud, og at kommunerne kan opkræve betaling fra den højest bydende hhv. give tilskud til den byder, som kræver mindst tilskud for at drive opladningsfaciliteten."

Hvis ikke det gennemføres, som anbefalet ved Bilkommissionen, er det sandsynligt, at der opstår flaskehalse på offentlig ladeinfrastruktur, hvilket vil begrænse regeringen i at nå målet for den grønne omstilling af transportsektoren.

Jeg står naturligvis til jeres rådighed, hvis ovenstående skal uddybes.

Bedste hilsner,

Morten Jakobsen
Managing Director, SHARE NOW Danmark



Til Transportministeriet
Att. Lise Nørr

Aalborg d. 16. august 2021

Journalnummer 2020-6594

Hørings svar - udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Aalborg Kommune takker for det fremsendte høringsbrev og udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

Aalborg Kommune hilser lovforslaget velkomment og bakker fuldt ud op om, at der skabes et tydeligere lovgrundlag på området. Det er et komplekst område at navigere i som kommune, og vi har et ønske om, at den fremtidige bekendtgørelse følges op af en vejledning.

Desuden roser Aalborg Kommune det store fokus på ikke-diskriminerende adgang, roaming og interoperabilitet, der vil sikre en langt større udnyttelse af den etablerede infrastruktur, samt sikre en langt større tilgængelighed for forbrugerne.

Endelig ville Aalborg kommune gerne have haft længere tid til at nå omkring lovforslaget. At sende et udkast til et lovforslag i høring med fem ugers frist midt i sommerferien er bestemt ikke optimalt – særligt ikke, når det er en lov der får stor betydning for kommunerne.

Nedenstående følger konkrete kommentarer til lovforslaget:

- I § 6 stk. 3 står nævnt, at kommunalbestyrelsen offentliggør, på hvilke arealer kommunalbestyrelsen inden for de kommende to kalenderår planlægger at tildele en ret til private til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser, der anlægges på arealer, kommunen har rådighed over. Aalborg Kommune bakker op om at skabe transparens i kommunens planer på området. Vi forudser dog, at det vil være vanskeligt at denne udpegning vil fungere i et 2-årigt sigte, og at der således vil blive udpeget meget få eller ingen arealer. Mange kommuner har endnu ikke lavet denne kortlægning, og der vil derfor være behov for at arbejde parallelt med at komme i gang med at etablere ladestandere allerede nu, samtidig med at en fremtidig kortlægning vil finde sted. Desuden er det et område under stor udvikling, ligesom at efterspørgslen kan være svær at spå om. Endelige er erfaringerne fra vores igangværende arbejde på området desuden, at når en udpegning skal udmøntes i praksis, kan der være en del lokale hensyn, som kan gøre, at udpegningen flyttes til en anden lokalitet ex. hensyntagende til det grønne, som træer eller andre planters rødder eller tilkoblingen til transformatorstationer. Vi vil i stedet foreslå at formuleringen blødes op, og at der ikke fastsættes specifikke krav.
- I § 7 stk. 2 står nævnt, at I så fald, kommunalbestyrelsen beslutter at ladestandere skal kunne anvendes af andre end af kommunens egne køretøjer, skal kommunalbestyrelsen indgå aftale med en operatør af

ladestandere, samt at operatøren skal godtgøre kommunalbestyrelsen for de midler, kommunalbestyrelsen har brugt til at finansiere etableringen af ladestanderen. Aalborg kommune bakker op om at kommunerne ikke skal have hjemmel til at etablere eller drive offentligt tilgængelige ladestandere. Aalborg kommune anerkender ligeledes kommunernes krav om at skulle overholde ligebehandlingsprincippet, proportionalitetsprincippet samt krav om generel økonomisk forsvarlig forvaltning. Aalborg Kommune forudser dog, at dette vil blive administrativt tungt, og muligvis have den konsekvens, at kommunens i så fald vil beslutte, at ladestandere kun skal kunne anvendes af kommunens egne køretøjer, hvorfor der vil være en uudnyttet kapacitet.

- I § 8 står anført at kommunalbestyrelsen ikke kan anvende kommunens egne midler til at tildele retten til at virke som operatør af ladestandere på ladepladser. Aalborg Kommune anerkender, at kommunalfuldmagtsreglerne og statsstøttere reglerne forhindrer dette, men vi vil samtidig opfordre til at der etableres statsfinansierede puljer, som kan sikre, at der etableres en jævn geografisk fordeling af ladestandere – også i de tyndt befolkede områder. Samtidig kan der være en bekymring for, at den ladeinfrastruktur, som Kommunerne er forpligtiget til at etablere som en del af Bygningsreglementet, ikke vil blive taget i anvendelse i en situation, hvor kommunerne hverken må drive ladestandere eller bidrage med økonomiske støtte til at få private operatører til at drive ladestandere.

Venlig hilsen

Mette Skamris

Kst. Stadsingeniør

9931 2350

mette.skamris@aalborg.dk

Kommentarer fra Aarhus Kommune

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

Afsender:

Michael Johansson

Teknik og Miljø, Aarhus Kommune

Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Tlf. 89 40 15 50

Email: mijo@aarhus.dk

Generelle bemærkninger:

Aarhus Kommune støtter forslaget til AFI-loven, som understøtter kommunernes dagsorden for omkostningseffektiv omstilling til fossilfri transport.

Kommunen støtter ligeledes KL's kommentarer til AFI-loven.

Kommunen har dog en række principielt vigtige supplerende kommentarer til lovforslaget, der imidlertid ikke indgår i høringsmaterialet. Disse vedrører særligt, hvordan kommunal- og lokalplaner kan bruges til at øge krav om ladeinfrastruktur i forbindelse med planlægning, samt hvilke muligheder kommunerne har for at stille ikke-tekniske krav om vedligehold, design mv. til operatører.

Som følge af ladestanderbekendtgørelsen af 10. marts 2020 skal kommunerne forholde sig til etablering af ladestander ved alle ny- og ombygninger. Ved byggerier med mere end 10 parkeringspladser skal der eksempelvis etableres én ladestander, og derudover skal der opstilles en ladestander per hver femte parkeringsplads derefter. Kommunalfuldmagten begrænser kommunens muligheder for stille ladestander til rådighed for offentligheden og forhindrer, at kommunen kan yde tilskud til privates etablering og drift af el-ladestander. Når kommunerne ikke selv har et behov, må ladestanderne ikke åbnes for medarbejdere, borgere og samarbejdspartnere. På kommunens egen ejendom kan dette medføre, at der skal opstilles ladestander, der ikke kan bruges, hvis den pågældende institution eksempelvis ikke har egne køretøjer. Det er dermed nødvendigt for kommunen at kunne stille disse ladestander til rådighed for offentligheden, hvis ikke de skal stå ubrugte.

Yderligere specifikke kommentarer fremgår nedenfor.

Med venlig hilsen

Michael Johansson
Økonomi- og administrationschef

Tekstnære bemærkninger:

Emne/ tekst:	Anvendelsesområde og definitioner
Kommentar:	Vedr. kapitel 1, § 2
Forslag til ændring:	Ordet 'ladepunkt', der adskiller sig fra ordet 'ladestander' bør også defineres. Ordet ladepunkt er ofte brugt af udbyderne af ladeinfrastruktur og Aarhus Kommune bruger det ligeledes i egen kommunikation.

Emne/ tekst:	Tildeling af ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser
Kommentar:	Vedr. kapitel 2, § 3
Forslag til ændring:	<p>Stk. 1: Det bør uddybes, hvad der menes med markedsvilkår i en lovmæssig sammenhæng. Følger det heraf, at kommuner og regioner skal tage betaling for retten til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser?</p> <p>Stk. 3: Der bør fastsættes tidsperioder for forskellige ladetyper. Aarhus Kommune vurderer, at det ikke er realistisk at opnå høj effekt på kontrakter under 8 år, og det er ikke optimalt at skulle aftale "ekstraordinære forhold" hver gang, man vil stille højeffektsladestander op.</p> <p>8 år er passende for normalladere med mulighed for at udvide til 12 år under ekstraordinære omstændigheder.</p> <p>10-15 år med mulighed for at udvide efter omstændigheder er mere passende for højeffekts ladetyper.</p>

Emne/ tekst:	Tildeling af ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser
Kommentar:	Vedr. kapitel 2, § 5
Forslag til ændring:	Det står beskrevet, at prisen skal være "ikkediskriminerende" og at Transportministeren kan fastsætte regler om operatørens fastsættelse af priser. Uden Transportministerens regler har kommunerne vel ikke en reel mulighed for at vurdere, om prisen er ikkediskriminerende?

Emne/ tekst:	Tildeling af ret til at virke som operatør af en ladestander på ladepladser
Kommentar:	Vedr. kapitel 2, § 6
Forslag til ændring:	Aarhus Kommune vurderer det praktisk umuligt at opfylde, at kommunalbestyrelsen oplyser, hvilke kommunale arealer kommunen inden for kommende to kalenderår planlægger at tildele ret til at opsætte ladeinfrastruktur. I så fald skal kommunerne planlægge to år frem i tid ift. arealer til planlagt opsætning af ladestander. Er planerne forudsat bindende og med hvilken frekvens og begrundelse må disse planer ændres/opdateres?

Emne/ tekst:	Kommuner og regioners tildeling af ret til at virke som operatør af ladestander
Kommentar:	Vedr. kapitel 3, § 6
Forslag til ændring:	Stk. 4: Lovteksten vedr. undtagelse af Vejlovens § 80 vurderes uklar. Hvad er formålet med at undtage denne paragraf? Er det for at undgå, at der opkræves betaling for brug af offentlige vejarealer i forretningsmæssig øjemed

	eller er det nærmere kommunernes mulighed for selv at drive til eget brug på vejareal omfattet af lovparagraffen?
--	---

Emne/ tekst:	Kommuner og regioners tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere
Kommentar:	Vedr. kapitel 3, § 7
Forslag til ændring:	Stk. 2: Formuleringen "operatøren godtgør kommunalbestyrelsen (...) for de midler" vurderes problematisk. Kommunen vil gerne stille ladestandere til rådighed til offentlig brug, men hvis operatøren skal godtgøre kommunen for omkostninger før de kan blive offentligt tilgængelige, forhindrer det, at man kan nå de lokationer, der potentielt er mulige med den metode. Det er kritisk, at dette krav ikke opretholdes; hvis kommunen har betalt for opsætning, skal kommunen kunne dele kapaciteten med borgeren, uden ekstra opkrævning mod leverandøren.

Emne/ tekst:	Kommuner og regioners tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere
Kommentar:	Vedr. kapitel 3, § 8
Forslag til ændring:	Stk. 2: Kommunale midler skal kunne bruges til at yde tilskud (kommunalt finansieret) til opsætning af ladestandere i områder med særligt behov. Det er problematisk, at kommunale midler fortsat ikke kan anvendes til dette.

Emne/ tekst:	Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. bemærkninger 3.3.1.2
Forslag til ændring:	En kombineret udbudsform vurderes at tjene kommunen, særligt mht. bagatelgrænse, men der mangler uddybning af udbud/ikke udbud og de medfølgende krav.

Emne/ tekst:	Bemærkninger ift. lovforslaget
Kommentar:	Vedr. bemærkninger 3.3.2.2
Forslag til ændring:	Der er enighed om, at roaming er vigtigt snarest muligt. Som på telemarkedet bør roaming påkræves på ladestandermarkedet.