

# Høring vedrørende udkast til bekendtgørelse om pulje udbredelse af ladeinfrastruktur til elbiler

## Høring

Vejdirektoratet har d. 20. maj 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om puljer til udbredelse af ladeinfrastruktur til elbiler i høring. Udkastet blev sendt til en række høringsparter og har desuden været offentliggjort på høringsportalen.dk.

Høringsfristen udløb den 17. juni 2020

Der er indkommet 18 høringssvar med konkrete bemærkninger.

## Bemærkninger til bekendtgørelsen

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til udkastet til bekendtgørelsen tematisk. Vejdirektoratets bemærkninger vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

### 1. Generelt om høringssvarene

Grundlæggende er alle høringssvar positive over for initiativet med en pulje til udbredelse af ladeinfrastruktur til elbiler.

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til udkast til bekendtgørelse samt Vejdirektoratets bemærkninger hertil.

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

### 2. Ladeeffekt

Dansk Elbil Alliance bemærker, at der i puljen kun ydes tilskud til ladestandere med en effekt på 50 kW eller derover, hvilket udelader normalladestandere med en effekt under 50 kW. Denne prioritering i bekendtgørelsen finder de problematisk, da det kan flytte markedets prioriteringer væk, så der ikke sker en udvikling af ladestandere i byer det kommende år. Det foreslås derfor, at ladestandere med en effekt under 50 kW også inkluderes i puljen.

Det bemærker endvidere, at plugin-hybrid bil i dag ikke kan benytte hurtig- og lynladestandere, og de køretøjer vil derfor ikke kunne lade på ladestandere, der opnår støtte fra puljen.

Sperto bemærker, at hvis der åbnes for en lavere ladeeffekt, vil det kunne give langt flere ladestandere fordelt rundt i landet, da ladestandere med en effekt på 24-30 kW er langt billigere. Det bemærkes yderligere, at ladestandere med en effekt på 50 kW efterhånden er ved at være teknologisk forældede, da disse ladestandere kun understøtter ladning af en bil ad gangen med 50 kW. Det er en dyr løsning med lille effekt.

Det foreslås yderligere, at lynladere defineres, så det også omfatter ladestandere med en nuværende effekt på 75 kW, men som kan opgraderes til en effekt på 150 kW. Dette er en teknologi, der er tilgængelig i dag, og som derved også er fremtidssikret. Derudover påpeges det, at der på nuværende tidspunkt kun er tre el-biler på markedet på nuværende tidspunkt, der kan udnytte en ladeeffekt på 150 kW. Der er derfor på den korte bane ikke behov for 150 kW ladestandere, men ladestanderne bør kunne opgraderes til 150 kW.

Carpow bemærker, at da puljen ikke støtter ladestandere med en effekt under 50 kW, vil boligselskaber og etageboligområder ikke kunne søge puljen, og der vil derved ikke ske en udbredelse af ladestandere i de områder. I boligselskaber og etageboligområder er der behov for destinationsladere med en effekt under 50 kW. Hurtig- og lynladere vil ligeledes være en for dyr løsning i forhold til behovet.

FDEL bemærker, at der i boligområder med etagebyggeri er behov for muligheden for destinationsladning, og puljen bør inkludere tilskud til ladestandere med en effekt på 22 kW. Dette vil ligeledes kunne give plugin-hybridbiler en mulighed for at lade.

Det bifaldes, at der er et ønske om at fremtidssikre ladeinfrastruktur langs motorvejene ved at kræve, at det opsættes lynladestandere med en effekt på 150 kW. Det bemærkes dog, at det på nuværende tidspunkt kun er meget få elbiler, der vil kunne udnytte 150 kW ved opladning. Der foreslås, at det ændres, for så vidt angår puljens langs motorvejene, således at hurtigladdestandere, der kan opgraderes til lynladestandere ligeledes omfattes.

Copenhagen Electric/Region H bemærker, at i mindre byer og områder i landzoner vil der ved turistattraktioner, sportshaller, museer, forlystelser, gågader m.m. være mere behov for en ladestander med en effekt på 22 kW, da man derved vil kunne "sjatlade" og derved øge kørerækkevidden. Ved at tillade ladestandere med en effekt på 22 kW vil man kunne yde en støtte på 10.000 kr. per ladestander og beholde de 25 pct. – se også under pkt. 4. Tilskudssatser.

By & Havn bemærker, at ladestandere med en effekt på 22 kW bør inkluderes i puljen, for så vidt angår byerne, da bedre lademuligheder hjemme eller på arbejdet vil kunne aflaste ladestandere langs vejnettet, hvor parkeringsmulighederne ofte er begrænsede, og infrastrukturen er dyr at anlægge.

Drivkraft Danmark bemærker, at det i bekendtgørelsen er uklart, hvorvidt der ved demonstrationsprojekter vil kunne anlægges ladestandere med en effekt under 50 kW. Drivkraft Danmark støtter op om muligheden for, at kan anlægges ladestandere med en effekt under 50 kW i demonstrationsprojekter og opfordrer til, at muligheden tydeliggøres i bekendtgørelsen.

Solar Lightning Consultants ApS bemærker, at ladestandere med en effekt på 11/22 kW bør indgå i demonstrations koncepter.

Københavns Kommune bemærker, at grundlaget for hurtig- og lynladestandere vil være begrænset i byerne, da de typisk er større og af trafikale og æstetiske hensyn ikke vil være relevante. Der opfordres derfor til, at puljen også kommer til at omfatte ladestandere med en effekt på 22 kW.

Vejdirektoratet anerkender, at der i byer og særligt i boligområder med etagebyggeri er behov for ladestandere med en effekt på under 50 kW. Det fremgår dog af aftaleteksten, at der som udgangspunkt kun skal gives tilskud til hurtig- og lynladere.

I forbindelse med udvikling og demonstration af koncepter for opsætning af ladeinfrastruktur i byer er det Vejdirektoratets fortolkning, at der vil være mulighed for at opsætte ladestandere med en effekt under 50 kW. Dette vil blive præciseret i administrationsgrundlaget, så det er klart og tydeligt, når ansøgningsperioden for puljen åbner.

Vejdirektoratet har noteret bemærkninger vedrørende det nuværende behov for lynladestandere med 150 kW og forslaget om at inkludere hurtigladdestandere med en effekt på 75 kW, der kan opgraderes til 150 kW. På nuværende tidspunkt er det kun få bilmærker, der kan udnytte den fulde ladeeffekt, men disse bilmærker udgør en relevant andel af elbil markedet i Danmark. Af nysalget i april 2020 udgjorde denne gruppe af elbiler lidt under en tredjedel af elbilsalget. Vejdirektoratet har endvidere forhørt sig hos Danske Bilimportører, som forventer, at andelen af elbiler, der kan lade med 150 kW eller mere, vil stige de kommende år.

Vejdirektoratet vil endvidere gøre opmærksom på, at der kan opnås støtte til ladestandere med flere ladepunkter. Dermed kan der opstilles ladestandere med en effekt på fx 150 kW, hvor to biler deler effekten og lader med 75 kW hver.

### **3. Hvem kan søge?**

FDEL bemærker, at der er en uheldig og unødigt begrænsning i, hvem der kan søge puljen, og foreslår, at alle kan søge puljen. Det bemærkes yderligere, at det er uklart, hvad der menes med begrebet partnerskaber. Det noteres dog, at begrænsningen og begrebet partnerskaber kommer fra aftaleteksten.

Sperto bemærker, at begreberne "partnerskaber" og "ladestanderoperatører" ikke er nærmere defineret i bekendtgørelsen. Det foreslås derfor, at bekendtgørelsen rettes således, at alle kan ansøge om støtte fra puljen.

By & Havn bemærker, at det er en begrænsning, at kun ladestanderoperatører kan søge puljen, da By & Havn som privat virksomhed bærer udgifter til indkøb og installation af ladestandere i deres parkeringsanlæg. Det foreslås derfor, at bekendtgørelsen inkluderer ejere af parkeringsanlæg som mulige ansøgere.

Solar Lightning Consultants ApS bemærker, at udover, at ladestanderoperatører og partnerskaber kan søge puljen bør "en privat, offentlig eller almennyttig grundejer, virksomhed herunder rådgivnings- eller entreprenørvirksomhed eller byggherre samt investor samt virksomhed bemyndiget med fuldmagt fra virksomhed, grundejer, byggherre eller investor" også kunne søge.

Vejdirektoratet kan oplyse, at kravet om, at kun ladestanderoperatører og partnerskaber fremgår af aftaleteksten. Begrebet ladestanderoperatør skal fortolkes bredt. Hvis en virksomhed kan redegøre for, at de har konkrete planer for indkøb og opsætning af ladestandere, vil de blive anset som en ladestanderoperatør, og de vil kunne søge puljen. Dette er uagtet, om de tidligere har indkøbt eller opsat ladestandere. Derved sikres der en reel adgang til puljen, og bekendtgørelsen indebærer ikke konkurrencebegrænsning.

Begrebet partnerskaber skal ligeledes fortolkes bredt, da der i udvikling og demonstration af koncepter må forventes at kunne indgå forskellige partnere som private virksomheder, interesseorganisationer og kommuner. Det er dog Transport- og Boligministeriets vurdering, at der som udgangspunkt ikke er hjemmel til, at

*kommuner kan give tilskud til etablering af ladeinfrastruktur. Med afsæt heri lægges der ikke op til, at kommuner kan søge puljemidler til tilskud til medfinansiering af ladeinfrastruktur.*

*Vejdirektoratet vil i administrationsgrundlaget for puljen præcisere ovenstående, således at det er klart og tydeligt, når der åbnes for ansøgning til puljen.*

#### **4. Tilskudssatser**

Sperto bemærker, at metoden for fastsættelse af tilskudssatsen er helt afgørende for bekendtgørelsen. Procentsatsen til dækning af totalomkostningerne kan give anledning til fortolkning om, hvilke omkostninger der er omfattet, såsom køb/leje af fast ejendom, konstruktioner og udstyr som f.eks. halvtag og bænke, lønninger m.m. Der er ligeledes en risiko for, at der flyttes rundt på omkostninger i et projekt, således at der opnås mest mulig støtte. Det kan f.eks. være ved interne køb af ydelser i en koncern.

Sperto foreslår, at støtten ændres til en fast sats per kW. Med de i bekendtgørelsen fastsatte beløbssatser på henholdsvis 75.000 og 220.000 kr. svarer det til 1.500 kr. per kW. Dette vurderes til at være et passende beløb til demonstrationsprojekter i byerne, hvorimod beløbet foreslås hævet til 2.000 kr. per kW for hurtig- og lynladestandere. Det øgede beløb begrundes ud fra tre punkter:

- I 2021 bortfalder det reducerede tilslutningsbidrag på ca. 90.000 kr. for en ladestander med en effekt på 50 kW.
- Bekendtgørelsen maksimale støtte til etablering svarer til 33 megawatt. Det svarer til fx 667 ladestandere på 50 kW, 444 ladestandere på 75 kW eller 222 ladestandere på 150 kW. Der findes i dag en bestand på godt 150 ladestandere på 50 kW. Det ville altså svare til mere end en femdobling af bestanden, der i givet fald skulle planlægges på et par måneder og gennemføres på 2 år. Til sammenligning har det taget over 10 år at etablere den nuværende bestand. Tilsvarende findes der i dag omkring 50 lynladestandere. Det ville igen svare til en femdobling. Så stort et antal hurtig- og/eller lynladestandere er der efter vores vurdering ikke behov for eller udsigt til, at ladebranchen kan planlægge og etablere inden for så kort tid. Med andre ord er der overhængende risiko for, at puljemidlerne ikke kan uddeles.
- For det tredje, kan mindre aktører langt bedre deltage i udbygningen af ladeinfrastruktur ved en højere støtte pr. kW, end hvis midlerne spredes til et meget stort antal standere.

Sperto vurderer således, at kun enkelte og i forvejen dominerende aktører kan nå at planlægge og efterfølgende gennemføre en så stor udrulning på kort tid. Det vil i givet fald føre til yderligere skævvridning af lade markedet. En højere sats vil dog kunne afhjælpe denne problemstilling og mindske risikoen for at skævvride konkurrencen på markedet.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at den maksimale støtteprocent på 25 pct. kun vil være hensigtsmæssig for projekter langs med motorvejsnettet. For projekter i og udenfor byer vurderes det, at støtteprocenten bør være 50 pct., for at investeringerne bliver attraktive. Dette skyldes bl.a., at anlægsarbejdet i byerne er dyrere, og ladestanderne udenfor byerne vil have mindre omsætning.

Carpow bemærker, at tilskudssatsen umiddelbart kun gør puljen attraktiv for et meget lille antal operatører i Danmark, dels grundet store kapitalkrav til opstilling af hurtig- og lynladestandere og det forhold, at der bl.a. konkurreres på pris/medfinansiering i tildelingen.

Copenhagen Electric/Region H bemærker, at, for så vidt angår puljen til udenfor byer, bør det overvejes at hæve støtteprocenten, da disse investeringer er mindre attraktive. Og med vurderingskriterier om opgørelse af forventet brug og medfinansiering, kan projekter udenfor byerne blive endnu sværere at gennemføre.

Det vurderes dog ligeledes, at støtteprocenten på 25 pct. vil kunne bibeholdes, hvis der åbnes for ladestanderne med en effekt på 22 kW.

Drivkraft Danmark bemærker, at tilskudssatsen kun bør gå til opsætning af selve ladestanderne. Der bør ikke kunne opnås støtte til f.eks. overdækning, forplads, butikker m.m. Det vil sikre, at projekterne ikke fordyres.

Solar Lightning Consultants ApS bemærker, at der bør kunne opnås tilskud på 6.000 kr. til opsætning af ladestanderne med en effekt på 11/22 kW

FDM bemærker, at det ikke giver mening af have den samme støtteprocent for de tre kategorier (langs motorvejsnetter, i byer og uden for byer). For motorvejene vil 25 pct. være passende, mens der er behov for en højere procentsats i byerne og endnu højere udenfor byerne.

*Vejdirektoratet anerkender, at der kan være behov for en differentieret procentsats for de tre puljer. Dertil bemærkes, at de anførte tilskudssatser i bekendtgørelsen har ligget til grund for forhandlingerne om aftalen om grøn pulje. Det bemærkes, at der med procentsatsen for totalomkostninger forstås omkostninger til opsætning af selve ladestanderen, dvs. indkøb af ladestander, etablering og installation samt tilslutningsbidrag.*

## **5. Vægtning af kriterierne**

Drivkraft Danmark bemærker, at der med 10 vurderingskriterier er lagt op til for mange vurderingskriterier, særligt når de ikke er vægtet.

Solar Lightning Consultants ApS bemærker, at der mangler en vægtning mellem de 10 vurderingskriterier, og foreslår, at kriterie 8 (maksimal pris) og kriterie 10 (CO<sub>2</sub>-påvirkning) vejer tungest.

FDM bemærker, at der mangler tydeligere information om, hvordan vurderingskriterierne vil blive vægtet, da det vil være relevant for ansøger at vide, om f.eks. lav medfinansieringsgrad er vigtigere end lav maksimalpris for ikke-abonnenter. Det påpeges ligeledes, at det for puljen til uden for byer kan være vanskeligt, hvis der lægges stor vægt på antallet af elbiler, der forventes at benytte ladeinfrastrukturen.

Copenhagen Electric/Region H bemærker, at der bør være en differentieret vægtning mellem de tre puljer, da der i puljen til uden for byerne ikke bør været et vurderingskriterie vedrørende antallet af elbiler, der forventes at benytte ladeinfrastrukturen og medfinansieringsgraden.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at der er behov for tydeligere information om, hvordan vurderingskriterierne vægtes, da nogle af kriterierne kan modarbejde hinanden. Blandt andet vil en lav maksimalpris for ikke-abonnenter modvirke en højere medfinansieringsgrad.

*Vejdirektoratet har undladt at prioritere vurderingskriterierne for ikke at skabe en utilsigtet indsnævring af, hvilke projekter der ville kunne opnå støtte fra puljen. Tildelingen af midler fra puljen vil bero på en samlet vurdering af projekterne ud fra de forskellige vurderingskriterier. Da der er forskellige behov ved de tre puljer, vil der også være forskellige vurderinger. Som eksempel vil en ansøgning til motorvej derfor ikke blive sammenlignet med en ansøgning til by eller udenfor by.*

## 6. CO2-vurderingskriterie

FDEL bemærker, at vurderingskriteriet om projekternes CO2-påvirkning vil være vanskeligt og bekosteligt for ansøgere at vurdere. Det foreslås, at der udarbejdes en vejledning i, hvordan det skal opfyldes, eller at der opstilles nogle standardværdier for CO2-belastningen og -besparelse.

Sperto bemærker, at det vil være meget kompliceret og forbundet med stor usikkerhed at estimere CO2-påvirkningen fra en eller få ladestander. Det foreslås, at dette punkt udgår - eller at der udarbejdes nogle standardsatser, som ansøgerne kan benytte.

FDM bemærker, at der i CO2-vurderingskriteriet kan vægtes, om selskaberne tilbyder såkaldt grøn strøm.

Solar Lightning Consultants ApS bemærker, at i forhold til punkt 10 – kan beregning i PV syst eller PV sol lægges til grund, herunder koncepter, der udover elbilladere omfatter lokale solcelle- og vindmølle anlæg, suppleret med batterier, jf. EU's VE-direktiv med lokale energifællesskaber, som skal være implementeret af Danmark inden 30. juni 2021, altså indenfor puljens 2-årige udstrækning og realiseringsperiode.

*Vejdirektoratet har noteret de gode bud på, hvordan CO2 eventuelt kan opgøres som vurderingskriterie. Kravet fremgår af aftaleteksten. Vejdirektoratet vil se på, om vurderingskriteriet kan konkretiseres ved for eksempel at se på, hvorvidt det i ansøgningen sandsynliggøres, at projektet bidrager til, at flere vil vælge at skifte fra kørsel med fossilbrændsel til el. Vejdirektoratet vil, så vidt muligt, præcisere kriteriet i administrationsgrundlaget for puljen, således at det er klart, når der åbnes for ansøgning til puljen.*

## 7. Stiktype og administrativ lige adgang

De Danske Bilimportører bemærker, at det er vigtigt, at der sikres lige administrativ adgang for kunderne, og at det bør være lige så enkelt, som når der tankes benzin. Derudover bør der være fokus på, hvilke typer af stik, ladestanderne kræver. Det foreslås, at lynladestanderne benytter CCS (Combined Charging System), da det er en europæisk standard, der også vil kunne anvendes af lastbiler, busser og varebiler. I den sammenhæng bør der tages hensyn til pladsforholdene omkring ladestanderen.

FDM bemærker, at det er positivt, at Vejdirektoratet ikke på forhånd har lagt sig fast på en given løsning for, hvordan der sikres lige adgang for kunderne. FDM så helst, at det var lige så nemt at lade en bil, som det er at tanke en bil, men anerkender også, at kortbetalingsløsninger i dag er dyre løsninger.

FDEL bemærker, at det bør præciseres, at hurtig- og lynladestander skal understøtte ladning med CCS (også kaldet Type 2 Combo) derudover eventuelt ChaDeMo og/Type 2. Ladere med en effekt under 50 kW bør understøtte Type 2, da plugin-hybrid biler derved også bliver understøttet.

Derudover glæder det FDEL, at administrativ lige adgang for kunder er et vurderingskriterie, men påpeger, at dette også skal gælde overfor udenlandske bilister, der også har behov for at benytte ladestanderne.

Scania bemærker, at det bør tilgodeses, hvis lynladerne kan understøtte flere forskellige køretøjstyper. Dette vil ske, hvis der anvendes CCS2 stik, og hvis der er gjort plads til køretøjerne ved ladestanderne.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at blandt elbilister er betaling via apps eller RFID-kort udbredt, også blandt turister. Der er derfor flere forskellige løsninger, der vil kunne give en lige administrativ adgang for kunder

end betaling med dankort eller Mobilepay. Der gøres yderligere opmærksom på, at betalingskortløsninger udgør en betydelig andel af anlægsudgiften på mindre ladestanderne til normal- og hurtigladestanderne.

Det foreslås yderligere, at det i materialet til puljen tydeliggøres, at hvis man samarbejder med f.eks. Hubject, har man levet op til kravet om administrativ lige adgang for kunderne.

*Vejdirektoratet har bevidst ikke lagt sig fast på en bestemt måde at sikre en lige administrativ adgang for kunderne på. Det er et krav, der er fastlagt i aftaleteksten for puljen, og det vil være op til ansøger at redegøre for, at kravet opfyldes. Derved sikres det, at der er rum til at finde de rette løsninger til det givne projekt.*

*Krav om bestemte stiktyper til ladestanderne er ligeledes heller ikke blevet specificeret i bekendtgørelsen, men bemærkningerne er noteret. Det vil blive specificeret i administrationsgrundlaget, at stiktyper skal opfylde AFI-direktivets<sup>1</sup> bestemmelser, og at det vil være op til ansøger at redegøre for, hvordan deres projekt herunder de tekniske forhold, understøtter flest mulige eldrevne køretøjer.*

---

<sup>1</sup> EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer