

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 rådhus, 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