

Ringkøbing, den 9. juni 2020

Til Vejdirektoratet

Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om pulje til udbredelse af ladeinfrastruktur til elbiler (jnr. 20/05067-5)

I Elbilforeningen FDEL er vi glade for, at der er indgået forlig om en pulje til udygning af ladeinfrastrukturen i Danmark, og vi takker for invitationen til at deltage i høringsprocessen. Vores detaljerede høringssvar findes på de følgende sider.

Elbilforeningen står gerne til rådighed for spørgsmål og yderligere uddybning.

Med venlig hilsen



Elbilforeningen FDEL

Anna Hilden, formand

anna.hilden@fdel.dk

Tlf.: 3035 8856

Elbilforeningen FDEL er de danske elbilisters forbrugerorganisation. Vi arbejder for flere elbiler på de danske veje og for den grønne omstilling af transporten. FDEL har ca. 1000 betalende medlemmer og mere end 4500 følgere i hele Danmark. Se mere på www.fdel.dk og følg os på Facebook, Twitter, Instagram og LinkedIn.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

§2, Puljens anvendelsesområde

Andre end ladeoperatører og partnerskaber skal kunne søge

Ifølge udkastet er det kun ladeoperatører og – for byerne – partnerskaber, der kan søge puljemidler. Dette mener Elbilforeningen er en uheldig og unødvendig begrænsning. En (privat eller offentlig) grundejer, virksomhed eller bygherre bør for eksempel også kunne søge, når blot ladeinfrastrukturen er offentligt tilgængelig. Dertil kommer, at det er uklart, hvad der menes med partnerskaber.

Vi foreslår derfor følgende ændring:

§ 2. Der kan søges tilskud til opsætning eller opgradering af ladeinfrastruktur til elbiler langs vejnettet, jf. § 3, stk. 1, samt til udvikling og demonstration af koncepter for opsætning af ladeinfrastruktur i byer.

Vi er opmærksomme på, at begrænsningen og begrebet partnerskaber hidrører fra forligsteksten.

Destinationsladere i byerne skal også kunne støttes

I byerne, især i boligområder med etagebyggeri uden egen parkering, er destinationsladning (dvs. AC-opladning med op til 22 kW, også kendt som normalladning) rygraden i ladeinfrastrukturen. Destinationsladere muliggør, at beboerne kan lade op, mens bilen står parkeret. Vi ønsker på elbilisternes vegne, at tilskud til opladning i byerne også kan omfatte destinationsladere, og foreslår derfor følgende ændring:

Stk. 1. Som tilskudsberettiget ladeinfrastruktur uden for byerne er kun lyn- og hurtigladestanderne omfattet.

Med ændringen vil puljen også gavne bilister med plug-in-hybrider, idet de fleste modeller af plug-in-hybrider kun kan oplade med AC.

Lynladere langs motorvejene – jatak, men opgraderingsmulighed bør være tilstrækkeligt for støtte

Vi bifalder ønsket om at fremtidssikre ladeinfrastrukturen langs motorvejene ved at kræve, at ladestanderne skal kunne yde 150 kW for at opnå tilskud. I øjeblikket er det dog kun nogle få, dyre bilmodeller, der kan udnytte en effekt på 150 kW eller derover. Kravet kan dermed betyde, at den samfundsmæssige effekt af puljemidlerne bliver for lille, da lynladere er meget dyre at opstille og tilslutte. Hvis man derimod nøjes med at kræve, at laderne kan opgraderes til 150 kW (hvilket nogle modeller kan ved tilføjelse af et ekstra modul), vil man kunne få mere infrastruktur for pengene og samtidig fremtidssikre investeringen. Vi foreslår derfor følgende ændring:

Stk. 2. Der vil til projekter langs motorvejsnettet udelukkende ydes tilskud til opsætning eller opgradering af lynladestanderne eller hurtigladestanderne, der kan opgraderes til lynladestanderne.

Stiktyper bør præciseres

Det bør præciseres, at hurtig- og lynladere skal supportere ladning med CCS (også kaldet Type 2 Combo) og derudover eventuelt ChaDeMo og/eller Type 2. Destinationsladere (normalladere) skal supportere ladning med Type 2. Ved supportering af Type 2 får man tilgodeset plug-in-hybrider, se ovenfor. Vi foreslår derfor tilføjelse af følgende:

Stk. 4. Tilskudsberettigede hurtig- og lynladestandere skal supportere jævnstrømsladning med CCS og kan derudover supportere jævnstrømsladning med ChaDeMo og/eller vekselstrømsladning med Type 2. Tilskudsberettigede ladestandere, der ikke er hurtig- eller lynladere, skal supportere vekselstrømsladning med Type 2.

Ladestanderne skal være til offentlig afbenyttelse

Det bør præciseres, at ladeinfrastrukturen skal kunne være tilgængelig for og kunne benyttes af alle elbilister for at være støtteberettiget. Vi anbefaler derfor følgende tilføjelse:

Stk. 5. Tilskudsberettiget ladeinfrastruktur skal være til offentlig afbenyttelse.

§3, Statslig tilskudspulje

Hvis man vælger at ændre §2 Stk. 2 som anført ovenfor, bør *lynladestandere* ændres til *lynladestandere eller hurtigladdestandere, der kan opgraderes til lynladestandere* i §3 Stk. 3 og 4.

§6, Ansøgning om tilskud

Som nævnt ovenfor ønsker vi os, at også andre end ladeoperatører og såkaldte partnerskaber skal kunne søge støtte. Vi foreslår derfor, at paragraffen omformuleres således:

§ 6. Ansøgning om tilskud til de tre puljer, jf. § 3, stk. 1, indgives til Vejdirektoratet.

§8, Forligskredsens behandling af indkomne ansøgninger

Elbilforeningen glæder sig over, at administrativt lige adgang for kunderne samt maksimal kWh-pris for ikke-abonnenter er på listen over evalueringskriterier for støtte.

Vedrørende administrativt lige adgang er det vigtigt at sikre, at også udenlandske gæster kan benytte laderne. Vi foreslår derfor, at Stk. 2 pkt. 2 ændres:

2) Hvordan der sikres en administrativt lige adgang for kunderne, herunder kunder uden mulighed for at benytte danske betalingsløsninger

Vedrørende projekternes CO₂-påvirkning forstår vi det politiske ønske om at medtage dette som evalueringskriterium. Vi tænker dog, at det kan være vanskeligt og bekosteligt for ansøgere at vurdere

denne og foreslår, at Vejdirektoratet hjælper ansøgerne med vejledning, skemaer m.v. Eventuelt kan man opstille nogle standardværdier for CO₂-belastning af forskellige typer hardware og tilslutning, samt for CO₂-besparelse i forhold til forventet brug af laderne og hvad dette betyder for omstillingen fra fossile biler til elbiler, strømme sammensætning m.m.