

NYHED

LADESTANDERE



Foto : Christian Grunert Rantorp

Kommuner får nej til at finansiere ladestandere: Det risikerer at tage tempoet ud af den grønne omstilling

De skal spille en langt større rolle i udrulningen af ladeinfrastruktur til elbiler, men kommunerne skal ikke selv have penge op af lommen, mener regeringen. Det vil kommunerne ellers gerne.

Christian Grunert Rantorp, @grunert_rantorp

<https://pro.ing.dk/14411>

18. aug 2021 15:04

Antallet af offentligt tilgængelige ladestandere er ikke overvældende i Danmark, så der er i den grad brug for at få kridtet skoene og komme i gang, hvis vi som samfund skal nå i mål med vores klimamål.

Regeringen spiller i den forbindelse ud med et nyt lovforslag, som dels skal sikre bedre roaming, så ladestanderne kan tiltrække flest mulige elbilister, og dels give kommuner og

JOBFINDER

bandedanmark



Miljømedarbejdere
med fokus på VVM

bandedanmark



Site Manager med
solid teknisk
forståelse for data-
og telenetværk

bandedanmark



Broingeniør til
projektering af broer
og konstruktioner

[SE FLERE](#)[OPRET JOB](#)

regioner en større rolle i udrulningen.

Men det regeringen lægger op til, er slet ikke nok, mener blandt andet Kommunernes Landsforening (KL) og Dansk Elbil Alliance, som repræsenterer en række operatører af ladestandere.

Særligt spørgsmålet om offentlig finansiering af ladestanderne har regeringen fået helt galt i halsen, mener de.

Regeringen skriver i sit høringsbrev til lovforslaget, at man med henblik på at "*undgå fejlinvesteringer*" og for at gøre markedet "*mere gennemsigtigt*" for potentielle operatører af ladestandere vil nægte kommuner og regioner at bruge deres sparsomme drift- og anlægsmidler til at etablere og drive offentligt tilgængelige ladestandere.

En lille kattelerm åbnes der dog for, for hvis kommunen har udsigt til *indtjening* ved at få private til at sætte ladestandere op på kommunal grund, kan de penge godt indgå som offentligt tilskud til andre pladser.

Og så kan kommunalbestyrelsen yde tilskud, når tilskuddet er finansieret af staten eller af EU-midler.

Så kommunerne skal altså blandt andet sende ladestandere i udbud, frem for den nuværende praksis, hvor de blot tildeler retten til at etablere ladeinfrastruktur efter det såkaldte gæsteprincip (pølsevognsprincippet), og hvor det offentlige kun har meget lidt at skulle have sagt. Derudover skal kommuner og regioner nu varsle i god tid, to år, hvor de påtænker at få sat standere op.

Men kommunerne må altså ikke selv yde tilskud, og det er skudt helt ved siden af, mener KL.

»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,« lyder det i KL's høringsvar.

KL: Kommuner bør kunne give tilskud nogle steder

Kommunerne bemærker blandt andet, at det langt fra vil være alle kommuner, der har tilstrækkeligt med økonomisk attraktive placeringer, til at de kan dække alle de knap så rentable placeringer.

Dette understreger behovet for, mener kommunerne selv, at kommunerne får mulighed for at give tilskud, lyder det, og at de statslige puljer tager højde for at sikre, at der reelt opnås en effektiv og sammenhængende ladeinfrastruktur i alle dele af landet.

Det er således KL's anbefaling, at kommunerne får mulighed for at give tilskud, særligt de steder, hvor der ikke er tilstrækkelig kommerciel interesse. Her henviser man fra KL's side til, at dette også var en af anbefalingerne fra Anders Eldrups elbil-kommission i kommissionens anden delrapport, og så har regeringen i øvrigt også lovet at se på det i forbindelse med klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik i 2020, hvor det hed sig, at man ville "arbejde for at skabe en hjemmel til kommunalt tilskud til ladestandere".

Nemmere bliver det ikke af, at lovforslaget også lægger op til at fortsætte med den nuværende praksis i forhold til kommunalfuldmagten, som kort sagt betyder, at kommunerne vil være pålagt at investere i ladestandere ved rådhus, skoler, kultur- og idrætsfaciliteter, uden at kommunens borgere, gæster eller medarbejdere kan drage nytte af dem. Det skal, som det har gjort indtil nu, fortsat kun gælde kommunens egne køretøjer.

»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«.

Operatører: Det er bekymrende

I sit høringssvar til lovforslaget kommenterer Dansk Elbil Alliance også på regeringens bud på en ny rolle til kommunerne.

Og ej heller her er man tilfreds. Dansk Elbil Alliance henviser til, at det særligt vil være de større bykommuner, som kan tjene penge på udbud af ret til at virke som operatør af ladestandere på offentlige arealer, hvilket efterlader en større gruppe af kommuner med håret i postkassen.

De vil nemlig 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 der skal være nok ladestik i det offentlige rum til borgere, turister og andre besøgende.

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«.

København vil selv finansiere

En af de kommuner, som i den grad har luftet muligheden for at bruge en stor luns af kommunekassen til ladestandere er Københavns Kommune, hvor overborgmester Lars Weiss (S) i juni meldte ud, at han ville etablere op til 6.600 nye ladepladser og reservere flere offentlige parkeringspladser til elbiler frem mod 2025.

Læs også: Det går for langsomt med ladestandere i København: Nu vil overborgmester selv tage affære

Overborgmesteren havde dengang ikke lagt sig fast på, hvor stor en del af de nye ladestandere der i så fald skulle finansieres med offentlige midler, men det går under alle omstændigheder for langsomt, hvis udrulningstempoet skal dikteres af markedet, mener Lars Weiss.

»Det går i dag alt for langsomt med at få etableret ladestandere, fordi det er styret af de private udbyderes muligheder for at tjene penge,« siger overborgmesteren og fortsætter:

»Derfor håber jeg, at Christiansborg vil give os mulighed for selv at opstille ladestandere, så vi kan få skabt gode forhold for elbilister over hele byen – også i de områder, hvor der måske ikke er så mange elbiler endnu. Når der er adgang til tilstrækkelig mange ladestandere, er jeg sikker på, at endnu flere københavnere vil se fidusen i at køre på el,« sagde han til MobilityTech i juni.

Men den bøn synes ikke at være blevet hørt af regeringen og Weiss' partifæller.

Og den frustration mærker man også i høringssvaret fra Københavns Kommune, som frygter, at det vil hæmme kommunens grønne ambitioner.

»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 ladestandere, er stærkt begrænsede«.

Hvad med de ydre boligområder?

Det kan ifølge Københavns Kommune blandt andet dreje sig om boligområder i de ydre områder af København med etageejendomme, hvor der ikke er mulighed for etablering af ladestandere på egen grund.

Københavns Kommune vurderer, ligesom KL, at kravet om ladeinfrastruktur ved offentlige bygninger må følges op af muligheden for at dele den med andre. Man har i kommunen allerede omstillet nær ved 90 procent af kommunens egne personbiler til el og etableret den nødvendige ladeinfrastruktur til dem, lyder det.

Så hvis kommunen skal leve op til ladestanderbekendtgørelsen, vil det altså være nødvendigt, at kommunen enten får markedet til at finansiere den nødvendige ladeinfrastruktur og dermed gør det 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«.

LADESTANDERE

LADEINFRASTRUKTUR

POLITIK

Christian Grunert Rantorp

Redaktør på MobilityTech siden mediets start i 2018. Uddannet
cand.mag. fra Roskilde Universitet.
