

BEDRE RAMMER FOR LADEINFRASTRUKTUR



Transportministeriet sendte 8. juli 2021 et udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) i høring. Lovforslaget skal give kommuner og regioner mulighed for at fremme opstillingen af ladestander til elbiler, men der er for mange uafklarede elementer i lovforslaget, mener Laila Kildesgaard, direktør i KL.

Kommunalfuldmagtsreglerne giver i dag alene kommuner mulighed for at etablere og drive ladestander til eget brug. Kommunerne må ikke etablere og drive offentligt tilgængelige ladestander eller udbyde varetagelsen af opgaven til private. Derfor kan kommunerne ikke

være aktive medspillere i at udvikle ladeinfrastrukturen inden for de nuværende retlige rammer.

Transportministeriets lovudkast ændrer ikke på dette, men det bliver muligt for kommunerne at indgå aftale med private

om etablering og drift af offentligt tilgængelige ladestander på kommunens ejendomme.

KL har afgivet et kritisk høringssvar til udkastet til AFI-loven og fremhæver, 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.

Laila Kildesgaard, direktør i KL, mener, at kommunerne spiller en helt central rolle i udbredelsen af ladeinfrastrukturen, i Danmark, og at det i sidste, ende er et spørgsmål om forsyningsikkerhed:

“Kommunerne skal i en periode fungere som fødselshjælpere for at fremme udbredelsen af brugen af elbiler, indtil markeds kræfterne selv kan drive udviklingen, for det kan de ikke i dag. Hvor lang den periode skal være, kommer meget an på, hvordan markedet udvikler sig.”

Hun fortæller, at behovet for at understøtte udviklingen er størst i de områder, hvor der er mange turister og store

LADESTANDER-BEKENDTGØRELSEN

Ladestanderbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 181 af 5. marts 2020) fastsætter regler om etablering af ladestander ved bl.a. bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser. Ladestanderbekendtgørelsen indebærer, at kommunerne er forpligtede til at etablere ladestander ved rådhus, skoler, kultur- og idrætsfaciliteter mv. Bekendtgørelsen indeholder ikke en generel hjemmel til, at kommunerne kan give andre biler end kommunens egne adgang til opladning ved kommunens ladestander.

sæsonudsving, og hvor der derfor ikke er et stort træk på ladekapaciteten hele året.

SAMMENHÆNGENDE REGULERING

Laila Kildesgaard fremhæver, at kommunerne har behov for, at lovgivningen på området sammentænkes. Det skal sikres, at planlovgivningen, bygge- og vejlovgivningen passer med og understøtter AFI-loven.

For eksempel er planloven under evaluering, og her ser KL gerne, at klima kommer med ind i planlovens formålsbestemmelse, fordi det vil gøre det muligt at indarbejde krav om ladeinfrastrukturen i planlægningen. KL ser også gerne, at der i bygge- og vejlovens regler om parkering tilføjes bestemmelser om ladestander.

BEHOV FOR EN HURTIG OPSTART

Udkastet til AFI-loven indeholder en bestemmelse om, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre, på hvilke arealer den planlægger at tildele private ret til at virke som operatør af ladestander inden for de kommende to kalenderår. Bestemmelsen risikerer at udgøre en barriere for kommunerne i forhold til at kunne planlægge hurtigt og effektivt, mener Laila Kildesgaard.

“Der er behov for tempo på området, og lovforslaget bør justeres, så det to-årige planlægningskrav ikke er bindende. Kommunerne bør også have mulighed for at lave udbud, før de to år er gået.”

MANGLER GENEREL HJEMMEL TIL SALG AF OVERKAPACITET

Som en af de største udfordringer for udrulningen af en landsdækkende ladeinfrastruktur fremhæver Laila Kildesgaard samspelet mellem den

nugældende ladestanderbekendtgørelse og kommunalfuldmagtsreglerne.

Udkastet til lovforslag indeholder nemlig ingen lovhjemmel, der sikrer kommunerne adgang til at sælge overkapacitet fra ladestander eller i øvrigt stille ladestander til brug for andre. Udkastet lovfæster derimod de begrænsede muligheder, som kommunerne har efter kommunalfuldmagtsreglerne i dag.

Laila Kildesgaard bemærker, at der efter ladestanderbekendtgørelsen gælder et krav om, at kommuner – på lige fod med andre bygherrer – skal etablere eller forberede til ladestander ved offentlige bygninger. Men de må som udgangspunkt ikke stilles til rådighed for offentligheden.

“Der bør åbnes op for, at kommuners ladestander kan anvendes af andre end kommunerne til egen kørsel. Til sammenligning må private arbejdspladser, der har opstillet ladestander, frit stille ladestanderne til rådighed for deres ansatte, kunder og andre bilister. Det er spild af offentlige ressourcer, at kommunerne stiller ladestander op, der ikke må benyttes af alle.”

VIDENDELING ER AFGØRENDE

KL skriver i sit høringssvar, at det er en forudsætning for en effektiv udrulning af en landsdækkende ladeinfrastruktur, at der oprettes et nationalt center for innovation og videndeling. Det er tanken, at videncenteret bl.a. kan bruges til at udveksle erfaringer med at gennemføre udbud og eventuelt genudbud af aftaler efter den nye lov. Videncenteret skal også facilitere teknologisk videndeling, så det er muligt at udveksle erfaringer om, hvordan teknologien på området udvikler sig.

“Videncenteret skal være åbent for alle aktører, både kommunerne, markedet og staten, så vi kan samle og dele den viden, der er vigtig på området”, fortæller Laila Kildesgaard, der også godt kunne tænke sig, at navnet på loven bliver ændret, fordi det sender et forkert signal: “Ordet ‘alternativt’ bør på sigt udgå af lovens titel, fordi elektricitet i 2030 ikke længere bør anses som et alternativt drivmiddel” ■

POLITISK AFTALE OM REGULERING AF LADESTANDERMARKEDET

Efter interviewet med Laila Kildesgaard indgik regeringen og et politisk flertal en ny politisk aftale om regulering af ladestandermarkedet 28. oktober 2021.

Den politiske aftale medfører, at udkastet til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler justeres på flere punkter. Af aftalen fremgår bl.a.:

- At kommuner og regioner inden for klare rammer får mulighed for at yde medfinansiering i forbindelse med udbud af ladeinfrastruktur på deres egne arealer.
- At bestemmelsen om, at kommuner og regioner skal varsle deres planer om at etablere ladestander to år i forvejen, udgår, men at det skal beskrives i lovbemærkningerne, at planer for etablering af ladestander skal offentliggøres.
- At kommuner og regioner for at udnytte kapaciteten til opladning på offentlige arealer i videst muligt omfang bør stille deres ladepladser til rådighed for offentligheden, så de ikke udelukkende dedikeres til brug for kommuners og regioners egne køretøjer.

Ifølge lovprogrammet for folketingsåret 2021-2022 forventes forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport fremsat i december 2021, og den nye lov forventes at træde i kraft 1. april 2022.



Laila Kildesgaard er direktør i KL og har ansvaret for bl.a. trafik- og infrastrukturområdet, energi- og forsyningsområdet samt klima- og miljøområdet.

Hun tiltrådte som direktør i KL i 2016 og har en baggrund som kommunaldirektør i Bornholms Regionskommune, som direktør i Helsingør Kommune og som sekretariatschef i Københavns Kommune. Laila er uddannet cand. scient. i geografi og historie.



Rikke Søgaard Berth
Partner, advokat
rsb@horten.dk



Tue Trier Bing
Specialistadvokat
ttb@horten.dk