



KLIMA- OG  
ENERGIMINISTERIET

**Klima- og energiministerens besvarelse af samrådsspørgsmål M om regeringens planer for udrulning af en infrastruktur til opladning af elbiler i Folketingets Energipolitiske Udvalg den 1. marts 2011 – åbent samråd.**

Stormgade 2-6  
1470 København K  
Tlf. 3392 2800  
Fax 3392 2801  
kemin@kemin.dk  
www.kemin.dk

Spørger: Anne Grete Holmsgaard (SF)

---

**Spørgsmål M:**

"Vil ministeren redegøre for regeringens strategi, prioriteter, tidsplan og konkrete initiativer til udrulning af infrastrukturen til opladning af elbiler?"

Dato 1. marts 2011  
DEP j.nr. 2011-815

**Regeringens planer for elbiler**

Det er regeringens mål, at Danmark skal være uafhængig af fossile brændsler i 2050.

I energisektoren vil omstillingen i væsentligt omfang skulle baseres på vindkraft. El bliver dermed den dominerende energibærer, og vi forventer, at elbilen kommer til at spille en ikke ubetydelig rolle.

Derfor bad jeg sidste år en arbejdsgruppe under Energistyrelsen om at kortlægge behov og rammebetingelser for infrastrukturen til opladning af elbiler i det offentlige rum.

Det fremgår af den redegørelse, som jeg for nylig modtog fra arbejdsgruppen, at en række kommercielle elbilaktører allerede i

dag opstiller ladestandere til elbiler såvel privat som i det offentlige rum.

Typisk følger der en ladestander med en elbil til opsætning i garage eller carport, hvis det er muligt.

Tilsvarende installeres der ladestandere på arbejdspladser, på offentlige p-pladser og på gaden i byområder og ved boligkvarterer.

Det eksisterende elnet danner rygraden og infrastrukturen bag denne udvikling.

Arbejdet med at etablere ladestandere - i såvel i det private hjem som i det offentlige rum - er altså allerede godt i gang i Danmark.

Men analysearbejdet har også påvist, at økonomien er noget anstrengt for aktørerne, når det gælder ladestandere i det offentlige rum. Ikke mindst fordi der endnu kun er meget få elbiler - og dermed få kunder på den enkelte ladestander.

Opstillere af ladestandere har tydeligvis nogle økonomiske udfordringer indtil antallet af elbiler på gaden øges.

Regeringen vil gerne medvirke til at kickstarte og fremme arbejdet med at etablere den nødvendige infrastruktur ved at støtte

op om økonomien i den første udviklingsfase.

Regeringen har derfor foreslået, at der etableres en pulje til statslig medfinansiering til opstilling af ladestandere. En pulje hvor de kommercielle elbilsaktører kan søge om støtte til opstilling af lade-standere.

Det har været foreslået at lade de monopolregulerede elnetvirksomheder få mulighed for at agere opstillere af ladestandere i det offentlige rum.

Analysearbejdets beregninger og konkrete erfaringer viser, at omkostningerne til opstilling af ladestandere i det offentlige rum ikke fuldt ud kan dækkes af den enkelte elbilejer (brugerfinansiering) gennem brugen af ladestanderen.

Der vil derfor i givet fald være brug for at øge eltarifferne for de øvrige elforbrugere.

Det er imidlertid ministeriets vurdering, at det ikke lade sig gøre inden for lovens rammer. Det er ganske enkelt ikke lovmedholdigt at finansiere ladestandere til elbiler over alle elforbrugernes tariffer, når det kun kommer en del af forbrugerne til gode.

Det har i lignende sager været den juridiske vurdering, at en egentlig omfordeling,

som ikke kommer betalerne som helhed til gode i henhold til Grundloven kun kan ske ved opkrævning af skat.

Regeringen har derfor valgt at foreslå, at der ydes direkte tilskud til, at kommercielle selskaber kan opstille ladestandere i det offentlige rum i takt med udviklingen.

Der er jo ikke en direkte sammenhæng mellem antallet af ladestandere i det offentlige rum og antallet af elbiler på gaden.

Hvis danskerne i større omfang skal investere i elbiler, forudsætter det først og fremmest, at elbilen bliver konkurrencedygtig i forhold til andre transportmidler.

Og her må vi desværre konstatere, at elbilen fortsat har nogle væsentlige teknologiske udfordringer. Det drejer sig særligt om batteriteknologien og elbilens rækkevidde.

Det er vanskeligt at forudsige, hvor udbredt elbilen bliver på både kort og lang sigt. Prognoser fra elbilbranchen pegede tidligere på, at der kunne forventes op mod en halv million elbiler på gaden i Danmark i 2020.

Så sent som for et år siden fremsatte Socialdemokratiet et beslutningsforslag om at afsætte i alt 400 mio. kr. i årene 2010-2011 med henblik på at etablere mere end

20.000 ladestationer. Målet var 100.000 elbiler i 2015.

I Danmarks VE-handlingsplan fra 2010 - vurderes markedsudvikling at føre til en elbilbestand på ca. 80.000 i 2020 – men det tal var særdeles usikkert.

I de seneste prognoser tales der om ca. 15.000 i 2015 - og meget taler således nu for et lavere tal end 80.000 elbiler i 2020.

Altså er usikkerheden stor om, hvor hurtigt elbilerne udbredes. Der er derfor også al mulig grund til at træde varsomt, når det gælder opsætningen af ladestanderne.

Jeg skylder også at nævne, at den videre udvikling af batteriteknologien vil gøre, at bilerne kan lade langt hurtigere end i dag og køre længere på en opladning. Det vil kunne reducere behovet for ladestanderne i det offentlige rum.

Samtidig ser vi ind i en fremtid, hvor der vil ske en teknologisk udvikling af ladestanderne, som forventeligt vil bringe dem ned i pris.

Jeg kan på den baggrund kun anbefale, at vi fra politisk hold bidrager til at sikre, at der opstilles ladestanderne i det offentlige rum i et tempo, som modsvarer det faktiske behov og antallet af elbiler på gaden.

Men hvis elbilen for alvor skal bidrage til at gøre Danmark uafhængig af fossile brændsler i 2050, så skal vi spille på flere strenge end ladestanderne.

Derfor er regeringens indsats for elbiler også flerstrengt.

(1) Med aftalen "En grøn Transportpolitik" blev der afsat i alt 284 mio. kr. frem til 2014 til konkrete transportinitiativer og -teknologier.

Transportministeren etablerede i den forbindelse i 2009 *Center for Grøn Transport* i Færdselsstyrelsen. Centret arbejder for at fremme energieffektive løsninger på transportområdet gennem en række konkrete tiltag, partnerskaber med erhvervslivet og kommuner samt forsøg og vidensudvikling, om blandt andet elbiler.

(2) Samtidig arbejder *Invest in Denmark* under Udenrigsministeriet målrettet på at tiltrække udenlandske virksomheder, der arbejder med teknologi til og omkring elbiler.

(3) Jeg vil også gerne nævne, at der med regeringens arbejdsprogram fra februar 2010 er lagt op til, at afgiftsfritagelsen for elbiler forlænges frem til 2015.

(4) Der er tidligere igangsat en forsøgsordning med elbiler, som har en bevilling på i alt 35 mio. kr. frem til 2012.

Energistyrelsen har inden for rammen givet tilskud til et større antal forsøgsprojekter, der skal vise, hvordan elbiler virker i praksis og kan spille sammen med elsystemet.

De støttede projekter omfatter personbiler, varebiler og lastbiler - og belyser eksempelvis, hvordan opladning af elbilerne indpasses i arbejdsgangene hos virksomheder og kommuner. I flere af forsøgene indgår intelligent ladning af bilerne, hvor opladningen styres efter prissignalerne på elmarkedet.

(5) I den sammenhæng vil jeg også gerne nævne, at jeg har mobiliseret et netværk af relevante eksperter fra hele branchen, der har fået en klar opgave: Kom med konkrete anbefalinger til, hvordan Danmark fremtidssikrer elnettet, så det kan håndtere op til 50 pct. fluktuerende vind-, sol- eller bølgeenergi i 2020. Jeg forventer, at elbilen kommer til at spille en ikke ubetydelig rolle i besvarelsen af dette spørgsmål.

(6) I international sammenhæng arbejder regeringen aktivt for hensigtsmæssige EU-regler i forhold til elbiler, herunder standardisering.

Der presses i EU på for udvikling af internationale standarder for tilslutning til elnettet og for kommunikation mellem elbiler og elsystemet.

Fælles standarder skal blandt andet sikre, at elbiler, batterier og stik passer sammen, så man kan køre over grænserne i EU.

Dette pres fra dansk side i EU foregår på alle relevante niveauer. Senest var et af de højest prioriterede danske forslag under energimødet den 4. februar i Det Europæiske Råd en opfordring til Kommissionen om at fremlægge et forslag til en samlet plan for hurtig udrulning af elbiler, inklusive ladestandere.

(7) Endelig vil jeg nævne, at Danmark i dag er hjemsted for et af verdens mest interessante forsøgsprojekter med elbiler og smart grid - Projekt Edison - med deltagelse af førende internationale virksomheder som Siemens og IBM. Projektet er delvist finansieret af Energinet.dk.

Formålet med projektet er at udvikle en intelligent infrastruktur, som muliggør kommunikation mellem elbiler og elsystemet, så elbiler kan oplades i et fleksibelt og intelligent samspil med fluktuerende vindkraft og elforbrug.



I år går projektet ind en ny fase, hvor resultaterne og infrastrukturen demonstreres og koncepttestes i praksis med elbiler på Bornholm.

Vi kan altså konstatere, at vi står over for en lang række udfordringer før elbilen vil kunne erstatte de benzin- og dieseldrevne biler.

Der er gang i en lang række initiativer, der alle skubber på for at få elbilen udbredt i det danske transportbillede.

Regeringens indsats på området er flerstrengt. Regeringen vil fortsat støtte de igangværende initiativer og aktørernes bestræbelser på opstilling af ladestanderer bl.a. gennem en pulje til statslig medfinansiering til opstilling af ladestanderer. Det er en model som ligger inden for loven, er på linje med branchens ønsker og økonomisk ansvarlig.

Tak for ordet.