



Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr.: s2020-253
Doknr.: d2020-4249-6.0
04-03-2020

Til Transportudvalget samt Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget

Danmark har et godt udgangspunkt for en grøn omstilling af transporten. Vi har relativt mange offentlig tilgængelige ladepunkter, og ladenetværket er åbent for alle elbilister uanset kunde-forhold. I februar var lidt over 7 pct. af bilsalget elbiler eller opladningshybridbiler, og vi forventer at denne interesse er kraftig stigende.

Det er meget positivt, og det betyder, at bestanden af elbiler forventes at blive fordoblet i 2020. Derfor skal ladenetværket være klart og udbygges hurtigt på de rigtige placeringer og med høj kvalitets ladeløsninger.

Med udsigt til det stigende antal elbiler i Danmark har branchen meldt sig klar til at foretage store investeringer i ladenetværket. Men hvis udbygningen alene skal ske for private midler, forudser branchen og forbrugerne en overhængende fare for, at det kommer til at gå for langsomt, så der opstår køer til ladestanderne på store rejsedage, og at der bliver områder i Danmark, som ikke får et tilstrækkeligt ladenetværk. Dette vil bremse elbilernes udbredelse og er ikke i den enkelte bilists interesse.

Med denne henvendelse ønsker repræsentanter for forbrugerne og branchen samlet at pege på behovet for, at staten og kommunerne deltager i udbygningen af et åbent ladenetværk i Danmark. Vi har følgende forslag til, hvordan det kan ske på en måde, som øger konkurrencen mellem ladestanderudbydere og som på sigt er udgiftsneutralt for staten og kommunerne.

1. Opladning langs motorvejsnettet

De mest attraktive placeringer for offentlig tilgængelige ladestanderer er rasteplasser langs motorvejsnettet, som i vidt omfang er ejet af Vejdirektoratet. Derfor er det også afgørende for tempoet i udbygning af ladenetværket hvordan og hvilket omfang Vejdirektoratet åbner rasteplasserne op for udbydere af ladeinfrastruktur.

Vi foreslår, at Vejdirektoratet fremmer antallet af lynladestanderer med en effekt på 150 kW eller mere langs motorvejene ved at investere i selve nettilslutningen af ladestanderne på Vejdirektoratets rasteplasser og forberedelserne af arealerne til ladestanderne. Man kan betragte det som en slags byggemodning.

Vejdirektoratet kan derefter lave udbud, hvor ladeoperatører byder på retten til at benytte tilslutningen til elnettet og retten til at opsætte ladestander på rastepladsen. Det bør ske på en måde, så mange operatører får mulighed for at opsætte ladestander på de samme rastepladser i såkaldte ladeparker, som kendes fra Norge. Det vil gøre det lettere for nye aktører at komme ind på markedet og øge konkurrencen om prisen på opladning. Samtidig styrker det hurtigt adgangen til den nødvendige ladeinfrastruktur for elbilsejere, der skal køre langt.

Ladestandeoperatører er typisk kun garanteret råderetten over rastepladsen i op til 10 år ad gangen, mens nettilslutningen kan bruges i 40-50 år. Derfor er det fornuftigt at dele investeringen op i to dele, hvor den langsigtede investering foretages af staten, mens ladestanderoperatøren investerer i selve ladestanderen. Effekten af, at investeringen i tilslutning afskrives over 40 år af Vejdirektoratet frem for 10 år af ladestanderoperatøren er, at operatørens udgifter og dermed pris sænkes med 1,8 kr. pr kWh fra 7,1 kroner til 5,3 kroner per kWh eksklusiv moms med de aktuelle anvendelsesgrader for ladestanderne. På længere sigt, når ladestanderne benyttes mere intensivt, vil investeringen i elnettilslutning kunne fordeles over flere kilowatt-timer og betydningen af forslaget mindskes til cirka 40 øre/kWh. **Se figur 1 og 2 i bilag 1.**

2. Opladning i yderområder

Uden for de større byer bor de fleste i boliger med egen parkeringsplads, således at man kan opstille en privat ladestander. Det gør hverdagen med en elbil meget let, men betyder samtidig også, at grundlaget for at opstille offentlige ladestander på markedsvilkår kan være ret begrænset, simpelthen fordi offentlige ladestander kun vil blive brugt af turister, gæster og de relativt få som bor i etageejendomme.

Derfor er der behov for egentlig støtte til opsætning af ladestander i disse områder. Vi foreslår, at der afsættes en pulje til støtte til ladestander i områder uden kommercielt grundlag for ladestander. Puljen kan også støtte opsætning af ladestander ved boligforeninger og andre steder, hvor det kan være svært at opsætte ladestander på markedsvilkår.

Vi håber, at vi med denne henvendelse kan indlede en konstruktiv dialog med udvalget om at sikre et robust og åbent ladenetværk i Danmark til de mange elbiler, vi forventer på vejene det kommende årti. Vi håber at kunne få mulighed for at uddybe dette brev på et møde i udvalget.

Med venlig hilsen

Torben Fog, COO, Spirii

Troels Kent Christensen, Head of Solutions Development, E.ON Drive Nordic

Pontus Liungberg,
Sales Director-Nordic Countries, Virta Nordic AB

Claus Amtrup Andersen, Direktør, FLEXCHARGE

Lærke Flader, brancechef i Dansk Elbil Alliance

Mads Harder-Lauridsen, BDO, CLEVER

Ilyas Dogru, Forbrugerøkonom

Bilag 1. Kortlægning af operatørernes omkostninger

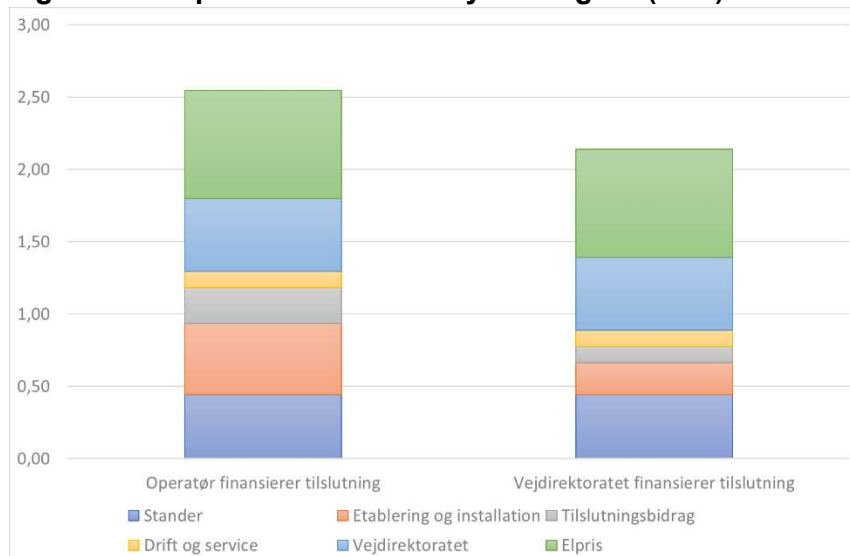
En stor del af udgifterne til ladestandere er faste, dvs. uafhængige af hvor meget lade standen benyttes. Det gælder afskrivninger på ladestanden, elnettilslutning, gravearbejde mv. Derfor er ladestanderoperatørernes udgifter pr. solgt kilowatt-time høje, når forbruget er lavt, hvilket er normalen i dag. I figur 1 og 2 er vist, hvordan omkostningerne per kWh er mere end 7 kroner ved en udnyttelsesgrad på 5%, dvs. at den benyttes lidt mere end 1 time pr. dag. Benyttes lade standen i gennemsnit 15% af dagen, svarende til 3½ timer, falder omkostningen pr. leveret kWh til 2½ kr.

Figur 1. kWh-prisen ved aktuel udnyttelsesgrad



Anm.: Ekskl. Udgifter til kundeservice, udvikling af betalingsløsninger, integration mod andre udbydere mv. Desuden ingen betaling for politisk og teknologisk risiko.

Figur 2. kWh-prisen ved fuld udnyttelsesgrad (15%)



Derfor har forslaget også meget stor effekt på omkostningerne og dermed priserne pr. kWh så længe, at der er relativt få elbiler. I ovenstående eksempel reduceres virksomhedernes

omkostninger med 1,8 kroner ved en lav udnyttelsesgrad på 5%, mens omkostningerne reduceres med 40 øre per kWh på længere sigt, når lade standen benyttes 15% af tiden.