

**Fra:** Lærke Flader [mailto:lfw@danskenergi.dk]

**Sendt:** 20. maj 2020 13:05

**Emne:** Opfølgende bemærkninger til spørgsmål fra medlemmerne af transport- og klimaudvalgene på møde den 19. maj 2020

Kære Transportudvalget samt Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget,

Tak for de gode spørgsmål ved udvalgsrådet i går. Der var ikke meget tid til at svare, så derfor har vi valgt at sende disse opfølgende svar.

### **1. Kan energiselskaberne investere i ladestander?**

Ladeoperatørene og el-selskaberne investerer i dag milliarder i ladeinfrastrukturen. Samtidig støtter danske el-selskaber tilslutningen af ladestander i det omfang, de må indenfor elforsyningsloven. Med differentierede nettariffr har el-selskaberne ligeledes mulighed for at belønne fleksibelt forbrug, så som opladning af elbiler. Energiselskaberne spiller derfor allerede og skal fortsat spille en stor rolle i udrulningen af et effektivt lade-netværk.

Frem mod 2030 skal der investeres 3-4 mia. i yderligere offentlig infrastruktur. Det er primært det private marked, der skal foretage disse investeringer.

Tempoet i elbilsalget er imidlertid så stort - koblet med det politiske mål om at det skal være slut med salg af fossile biler i 2030 - at markedet ikke alene kan klare opgaven med at investere i 30.000 offentlig og semioffentlige ladestander (udover de ladeudtag, der skal sættes op ved danskernes private bolig). Høje investeringsomkostninger er i dag en hæmsko for opsætning af det massive behov, der er for ladestander i det offentlige rum *på forkant*. De steder hvor operatørene har opstillet ladestander afspejler investeringen sig helt naturligt i ladeprisen.

Det er dyrt for samfundet og det hæmmer den grønne omstilling af vores biler, hvis der opstår for lange køer (som vi ser i Norge) ved ladestanderne. For at undgå køer er investeringerne i ladestander derfor nødt til at være foran elbilsalget og det er svært at finansiere på rene kommercielle vilkår.

Det er baggrunden for Dansk Elbil Alliance og FDMs henvendelse til Transportudvalget og Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget, hvor vi argumenterer for en model, hvor staten **yder en "lånepakke"**, og således lægger ud for finansieringen af den underjordiske investering (kabel-lægning og tilslutning til elnettet) for at holde priserne pr. kWh ved ladestanderne nede. Tanken er, at staten eller kommuner dernæst afskriver investeringen over lejen eller ved en omsætningsafgift, som forbrugerne løbende betaler ved brug. På den måde finansierer lejeindtægterne puljen (et såkaldt "hvile-i-sig-selv princip).

Der er flere forhold, der taler for, at staten medvirker i en sådan model. Vi anser ladeinfrastruktur (og forsyningsinfrastruktur i det hele taget) som kritisk infrastruktur, der skal være åbent og tilgængelig for alle. Statens investering under jorden holder ca. 40-50 år og kan i den periode lejes ud 4-5 gange for 10 år ad gangen til forskellige udbydere. Ved at staten finansierer en del af den underjordiske investering, ser vi også, at prisen pr. kWh på ladestanderne vil være markant lavere. Det ved vi, fordi FDM for nylig har vundet et udbud i Bornholms Regionskommune, hvor FDM sætter et stort lade-netværk op. Prisen pr. kWh vil her være 3,25 kr./kWh, hvilket er en markant lavere pris, end vi ellers ser i Danmark.

Selv med den lave pris er projektet økonomisk bæredygtig for FDM. Den lave pris kan dog kun lade sig gøre, fordi Bornholms Regionskommune med EU-midler finansierer den dyre underjordiske investering. Kommunen henter løbende en del af investeringen hjem ved at opkræve en mindre omsætningsafgift, som indgår i den lave pris. Vi kalder modellen for 'Bornholmermodellen' og ser den gerne udbredt til hele landet til gavn for forbrugerne, for konkurrencen og ikke mindst for den grønne omstilling.

### **2. Hvorfor skal det koste 50-60 øre/km at oplade en elbil, når det koster 41 øre/km at køre i en hybridbil?**

Prisen på 6 kr pr kWh skyldes høje kapitalomkostninger og få elbiler til at benytte og betale for ladestanderne. Hvis en "låne-pulje" betaler de store investeringer i nettilslutning upfront (som tilbagebetales over 40 år i stedet for 10 år) og der kommer mange flere elbiler til at betale for ladestanderne, vil priserne komme meget længere ned, jf eksemplet fra Bornholm.

### **3. Hvad gør vi ved den tunge transport, kan den elektrificeres?**

Der er i dag elektriske lastbiler og varebiler på markedet, men særligt batteridrevne tunge køretøjer har begrænset rækkevidde, og derfor er fremtidens tunge transport nok en kombination af lastbiler, der både kører på brint og el, eventuelt electrofuels eller el fra køreledninger over motorvejene. Daimler/Mercedes peger på kombinationen af brint og el som fremtidens drivmidler, fordi man så kun skal udvikle en lastbil med elmotor og derefter kan det være op til kunden om lastbilen skal forsynes med brændselsceller der producerer el vha. brint, og/eller batterier og/eller pantografer som trækker strøm fra køreledninger afhængig af hvordan lastbilen skal køre. I forhold til distribution af varer i byerne er eldrevne varebiler og ellastbiler dog en mulig løsning allerede i dag. Det ser vi både fra Aarstiderne, Citylogistik og Bring.

Med venlig hilsen

Lærke Flader  
Branchechef - Dansk Energi/Dansk Elbil Alliance  
+45 22 75 04 15

[Dansk Energis privatlivspolitik](#)



Venlig hilsen

**Ilyas Dogru**  
Forbrugerøkonom



T: +45 45 27 07 12  
M: +45 51 15 49 44  
[ido@fdm.dk](mailto:ido@fdm.dk) · [fdm.dk](http://fdm.dk)  
Firskovvej 32  
2800 Kgs. Lyngby