

## KL's hørings svar til supplerende høring af udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

Transportministeriet har den 8. november 2021 udsendt en supplerende høring af udkast til lovforslag om ny AFI-lov. Baggrunden for den supplerende høring er en politisk aftale om regulering af ladestandermarkedet af 28. oktober 2021 og som opfølgning på modtagne hørings svar til det tidligere udsendte udkast til en ny AFI-lov.

KL fremsender hermed sit hørings svar til supplerende høring af udkast til lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven). Det har ikke været muligt for KL at foretage en politisk behandling af hørings svaret inden for høringsfristen. Der tages derfor forbehold for den efterfølgende politiske behandling af hørings svaret.

### Generelle bemærkninger

KL vil indledningsvist kvittere for, at en række bemærkninger i KL's hørings svar af 16. august 2021 er imødekommet med det supplerende lovforslag. Det gælder bl.a. kommunernes mulighed for medfinansiering, samt at reglen, om at planlagte nye ladepladser som hovedregel skal offentliggøres to år i forvejen, er udgået.

KL finder det imidlertid stærkt beklageligt, at bestemmelsen om offentlighedens adgang til kommunale ladestander fra den politiske aftale af 28. oktober 2021 om regulering af ladestandermarkedet ikke er taget med i selve lovforslaget. KL henstiller til, at lovforslaget følger aftalen.

### Bemærkninger til lovforslaget

#### *§ 80 i lov om offentlige veje*

Det fremgår af § 4 stk. 2, at når AFI-loven træder i kraft, vil kommunen ikke længere kunne give tilladelse til etablering af offentligt tilgængelige ladestander på det offentlige vejareal efter § 80 i lov om offentlige veje. KL gør opmærksom på, at der bør henvises til lovforslagets § 19, hvor overgangsbestemmelserne fremgår. KL opfordrer endvidere til, at det angives, hvorledes udløb af eksisterende tilladelser efter vejlovens § 80 skal håndteres i forhold til AFI-lovens øvrige bestemmelser.

#### *Præcisering og udvidelse af § 5 om kommunal medfinansiering*

§ 5 er i sin helhed formuleret som en kumulativ bestemmelse, da der ikke er indsat et "eller" mellem punkterne 1-5. Det betyder, at samtlige betingelser skal være opfyldt, for at der må ydes betaling til operatøren. KL finder dog, at dette må være en - ikke uvæsentlig - fejl, som ikke har været intentionen, da litra to og tre ikke begge kan være opfyldt samtidig, og da der i stk. 2. indikeres, at transportministeren kan fastsætte yderligere beføjelser til kommunerne. KL foreslår, at der i § 5 tilføjes et 'eller' mellem litra 1-5.

Dato: 21. november 2021

Sags ID: SAG-2019-05296  
Dok. ID: 3150414

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 4

Det fremgår af § 5, pkt. 4, at kommunalbestyrelsen kan yde betaling til operatøren af ladestandere, såfremt ladestanderen primært anvendes til opladning af kommunernes egne elektriske køretøjer. KL opfordrer til, at 'primært' præciseres, så det fremgår, om bestemmelsen udelukkende gælder ladestandere til brug for kommunens egen bilflåde, eller om bestemmelsen også rummer mulighed for finansiering af ladestandere, der tjener flere formål, herunder opladning af kommunens, borgernes og medarbejdernes elbiler.

*Kommunernes muligheder for at stille kommunale ladestandere til rådighed Af Aftale om regulering af ladestandermarkedet mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet af 28. oktober 2021 fremgår det, at "kommuner og regioner af hensyn til at udnytte kapaciteten til opladning på offentlige arealer i videst muligt omfang bør stille deres ladepladser til rådighed for offentligheden, således at ladepladser ikke udelukkende dedikeres til brug for opladning af kommuners og regioners egne køretøjer."*

KL kvitterede kort efter aftalen for bestemmelsen, som skulle medvirke til, at der ville blive sikret en højere udnyttelsesgrad og dermed bedre forrentning af de offentlige midler, der er investeret i de kommunale ladestandere. KL er derfor ærgerlig over at se, at bestemmelsen ikke er kommet med i lovforslaget, som dermed ikke afspejler den brede politiske aftale.

For kommunerne er det vigtigt at kunne stille den kommunale ladeinfrastruktur til rådighed for andre end deres egne køretøjer, hvis der er steder, hvor der er ledig kapacitet. For mange kommuner vil de kommunale ladestandere også spille en vigtig rolle i at opnå et veludbygget ladenetværk i de områder, hvor den kommercielle interesse lige nu er begrænset. Jf. kravene i ladestanderbekendtgørelsen vil der f.eks. være mange placeringer, hvor kommunerne er pålagt at opstille ladeinfrastruktur, uden at de som bilflådeejere reelt har behovet for at kunne lade bilerne op. Det kan f.eks. være ved en børnehave, hvor ladekapaciteten bør komme lokalsamfundet og børnehavens medarbejdere til gode.

Af lovforslaget fremgår det, at kommunerne med hjemmel i AFI-loven kan gøre en ladestander etableret til brug for egne køretøjer eller som følge af ladestanderbekendtgørelsen offentlig tilgængelig, såfremt ladestanderen er placeret på et offentligt areal, og kommunen indgår aftale med en operatør efter lovforslagets § 3 og § 4, stk. 1. KL bemærker, at såfremt der skal skelnes mellem kommunernes muligheder på offentlige og semi-offentlige arealer, må der ikke være nogen tvivl om, hvordan disse kategoriseres i loven. Hos langt de fleste kommuner vil der f.eks. være parkeringsarealer tilknyttet deres ejendomme, som i kontortiden er reserveret til medarbejdere og gæster, men som uden for kontortiden er til fri afbenyttelse af offentligheden.

Kommunerne kan ikke med hjemmel i AFI-loven tilbyde deres medarbejdere og gæster adgang til lade faciliteter. I lovforslagets bemærkninger begrundes det med, at kommuner ikke med hjemmel i kommunalfuldmagtsreglerne kan etablere ladestandere med henblik på at tilgodese bestemte persongrupper. KL mener, at kommunerne som Danmarks samlet set største arbejdsplads

Dato: 21. november 2021

Sags ID: SAG-2019-05296  
Dok. ID: 3150414

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 4

skal sidestilles med private arbejdspladser og dermed have ret til at stille ladefaciliteter til rådighed for medarbejderne.

KL er enig i, at kommunernes ageren på området ikke skal være konkurrenceforvridende, men det bør være indarbejdet i lovgivningen, at kommunerne på den mest enkle måde kan stille den kommunale ladeinfrastruktur til rådighed for både borgere, medarbejdere og gæster. KL er opmærksom på, at der i lovforslaget bl.a. henvises til kommunalfuldmagtsreglerne som en hindring for dette. KL opfordrer derfor Transportministeriet og Indenrigs- og boligministeriet til at samarbejde om at få tilvejebragt den rette hjemmel.

#### *Kommunal medfinansiering på kommunens arealer*

Det foreslås i § 5, stk. 2, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ud over de i § 5, stk. 1, nr. 1-4, nævnte tilfælde inden for visse rammer kan yde betaling i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4. Der lægges dermed op til, at vilkårene fastlægges i en bekendtgørelse.

KL henstiller til, at den kommende bekendtgørelse følger aftalen af 28. oktober 2021, hvor det fremgår: "... parterne enige om, at lovforslaget justeres således, at kommuner og regioner får mulighed for at yde medfinansiering i udbud af ladeinfrastruktur på deres egne arealer." KL bemærker, at bekendtgørelsen bør udsendes snarest af hensyn til tidsperspektivet frem mod 1. april 2022, hvor AFI-loven forventes at træde i kraft.

Samtidig opfordrer KL til, at § 5 præciseres således, at det fremgår tydeligt, at kommunerne med den kommende bekendtgørelse får mulighed for medfinansiering på egne arealer indtil videre frem til og med 2024.

#### *Disponering af midler til kommunal medfinansiering*

Under bemærkningerne til § 5 fremgår det, at kommunalbestyrelsen ikke forlods må afsætte medfinansiering til et konkret udbud. Kommunalbestyrelsen må først disponere midler til at yde betaling, såfremt kommunalbestyrelsen efter afholdelsen af udbud af aftale om ret til at virke som operatør af ladestandere efter § 3 har kunnet konstatere et behov for betaling. KL har to bemærkninger hertil.

KL henstiller til, at det i lovforslaget præciseres, at kommunalbestyrelsen forlods gerne må afsætte en økonomisk ramme eller pulje til medfinansiering, som embedsværket efterfølgende administrerer uden yderligere politisk behandling. Dermed kan embedsværket fra denne ramme vælge at medfinansiere etableringen af ladeinfrastruktur på lokaliteter, hvor der uden succes har været afholdt et udbud. Det er KL's vurdering, at det vil hæmme og trække udrulningen af ladeinfrastruktur i langdrag, hvis de enkelte lokaliteter skal genbehandles politisk efter afholdelse af udbud. Som et alternativ til at afsætte midler på budgettet specifikt til medfinansiering af ladestandere, foreslår KL, at kommunen kan afsætte midler til en overordnet klimapulje, som embedsværket efterfølgende kan administrere inden for nogle klare rammer, hvor en andel bl.a. vil kunne gå til medfinansiering af ladestandere.

KL bemærker endvidere, at der er behov for præcisering, således at disse regler alene gælder kommunens egne drifts- eller anlægsmidler og ikke de

Dato: 21. november 2021

Sags ID: SAG-2019-05296  
Dok. ID: 3150414

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 3 af 4



midler, der kan søges fra puljer mv. Såfremt der først kan ansøges om puljemidler efter, der er lavet udbud, vil det trække processen ud og virke hæmmende på udrulningen.

#### *Indsamling og udstilling af data*

§§ 12 og 13: KL støtter op om, at data indsamles på tværs af alle ladeoperatører, og at måle- og stamdata skal kunne indsamles til brug for planlægning af fremtidige arealer til offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

#### *Grøn transportpulje I*

I 2022 er der afsat en pulje på 150 mio. kr. til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale, regionale og private arealer. Aftaleparterne skal i efteråret 2021 fastlægge vilkårene for udmøntning af midlerne. KL henstiller til, at der tages højde for de områder, hvor operatørerne på nuværende tidspunkt er mindre tilbøjelige til at byde på et udbud. Det drejer sig bl.a. om yderområder, områder med sæsonbestemt turisme, nye byudviklingsområder, mobilitetsprojekter osv.

#### *Låneadgang til etablering af ladestandere*

Kommunalbestyrelsen vil i nogle tilfælde kunne opnå indtjening ved tildeling af ret til at virke som operatør af ladestandere. Indtjeningen kan efterfølgende medgå som offentligt tilskud ved udbud. KL støtter op om denne mulighed, men bemærker at mange kommuner ikke vil have tilstrækkeligt med rentable placeringer, til at de kan dække alle de ikke-rentable placeringer. Der vil derfor være en stor andel af kommunerne, der står over for at skulle bruge forholdsvis mange midler på udrulning af ladeinfrastruktur.

KL er tilfreds med, at der med Grøn transportpulje I er afsat midler til finansiering af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur på bl.a. kommunale arealer i 2022. Puljen skal som bekendt udmøntes i 2022, og der er på nuværende tidspunkt ikke lagt op til, at der afsættes flere puljemidler de kommende år, hvor behovet for udrulning af offentlig tilgængelig infrastruktur fortsat må forventes at være nødvendig.

KL anbefaler derfor, at kommunerne sikres automatisk låneadgang til etablering af ladestandere. Låneadgangen skal kunne finansiere anlægsudgifterne og bør minde om den låntagning, der er til rådighed for kommunerne bl.a. på forsyningsområdet, jf. §2, stk. 1 i Bekendtgørelse om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier m.v.

Tanken er, at lånet til investeringen efterfølgende afskrives over lejen eller ved en omsætningsafgift fra den operatør, der råder over anlægget. På den måde finansierer området sig selv ud fra et omkostningsneutralt 'hvile-i-sig-selv'-princip, samtidig med at der sikres en effektiv og landsdækkende udrulning af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur.

#### *Økonomisk høring*

KL bemærker slutteligt, at der ikke er modtaget økonomisk høring på sagen og tager derfor forbehold for eventuelle driftsøkonomiske konsekvenser i kommunerne.

Venlig hilsen  
Julie Leth

Dato: 21. november 2021

Sags ID: SAG-2019-05296  
Dok. ID: 3150414

E-mail: JLET@kl.dk  
Direkte: 3370 3866

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 4 af 4