

KOMMUNALE HANDLEMULIGHEDER FOR FREMME AF ELBILER

INDHOLD

1	Baggrund	1
2	Eldrup-kommissionens 2. delrapport	2
3	Kommunernes nuværende handlemuligheder	3

1 Baggrund

Der ses i øjeblikket en hastig udvikling i antallet af elbiler på de danske veje og andelen af nye solgte elbiler har i 2020 slået forventningerne. Stort set alle bilproducenter har introduceret, eller er nu på vej med fuldelektriske og/eller plug-in-hybrid-bilmodeller i forskellige produktsegmenter.

Rækkevidden og ladehastigheden har for eksempel over de seneste 10 år gennemgået en betydelig teknologisk udvikling og således har de fleste fuldelektriske elbiler i dag en rækkevidde med fuldt opladet batteri på over 300 km, og nogle modeller det dobbelte.

Faldende produktionsomkostninger, herunder særligt batteriproduktion, og bilfabrikkernes storskalaproduktion, medfører at prisforskellen imellem elbiler og konventionelle benzin-/dieselmotorer til stadighed mindre. Det gør det langt mere attraktivt og praktisk muligt at skifte til elbil, end for blot nogle år siden. Derfor er forventningen også at omstillingen til elbiler, accelereres i de kommende år.

Kommunen kan derfor have en vigtig rolle som facilitator og agent for udbredelse af ladeinfrastruktur og udbredelse af viden og information om elbiler og ladeinfrastruktur i lokalområdet, bl.a. gennem en screening af de kommunale arealer for lokationer, hvor der kan opstilles ladeinfrastruktur eventuelt i samarbejde med sektoren. Kommunerne må dog, med henvisning til

PROJEKTNR.

DOKUMENTNR.

A225602

001

VERSION

UDGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KONTROLLERET

GODKENDT

1.0

22-02-2021

Elbiler og ladeinfrastruktur

PKSC/CKJN

UKJ

PKSC

kommunalfuldmagten, ifølge Social- og Indenrigsministeriet "ikke foretage udbud eller indgå i et privat-offentligt samarbejde om el-ladestander til ansatte og gæster, eller til opførelse i det offentlige rum".

Kommunen skal dog i sin administration af bl.a. Byggeloven opfylde reglerne i ladestanderbekendtgørelsen, der trådte i kraft i marts 2020. Kravet til etablering af ladeinfrastruktur omfatter dels det bestående byggeri, dels renoveringer eller nyt byggeri. Ved eksisterende byggeri, der ikke er beboelsesbygning, med mere end 20 parkeringspladser gælder det, at kommunen er forpligtet til installation af mindst en ladestander inden den 1. januar 2025.

Det er Transportministeriets holdning, at der af ladestanderbekendtgørelsen "ikke kan uddrages en generel hjemmel til, at kommunerne kan give andre biler, end kommunens egne, adgang til opladning ved kommunens ladestander". Kommunen kan således heller ikke finansiere ladeinfrastruktur i fx. boligforeninger eller ved kulturhuse, idrætsforeninger og andre kommunale institutioner og bygninger, hvis det benyttes af andre end kommunen selv.

Mariagerfjord Kommune har heller ikke mulighed for at tilbyde gratis opladning fra kommunens egne opladere til borgeres og virksomheders el- og plug-in-hybridbiler jf. den nuværende lovgivning, da det er konkurrenceforvridende. Overskydende eller på visse tider ubenyttet ladekapacitet, der naturligt er opstået, kan dog stilles til fri afbenyttelse, hvis strømmen tilbydes på markedsvilkår.

Eldrup-kommissionen udkom i september 2020 med dens anbefalinger til en ny bilafgiftsstruktur i delrapport 1, "Veje til en grøn bilbeskatning", der hurtigt blev fulgt op af en politisk aftale i december 2020; "Aftale om grøn omstilling af vejtransporten". I februar 2021 er Eldrup-kommissionen udkommet med den 2. delrapport med anbefalinger til at udbygge ladeinfrastrukturen i rapporten: "Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur". Det åbner muligvis for en national politisk aftale, der øger kommunernes handlerum.

2 Eldrup-kommissionens 2. delrapport

Eldrup-kommissionens 2. delrapport, "Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur." gennemgår flere problematikker, jf. det ovenfor beskrevne, bl.a. fordelt på hhv. det statslige, offentlige, semioffentlige og private områder. Rapporten opstiller forskellige løsningsmuligheder, idet kommissionen anerkender, at der p.t. opstår en konflikt mellem, hvad man i kommunalt regi har lovhjemmel til, og hvad der stilles af krav i f.eks. ladestanderbekendtgørelsen. Kommissionen anbefaler bl.a., at:

- > Kommunerne i samarbejde med ladeoperatørerne screener de kommunale arealer for lokationer, hvor der kan opstilles ladeinfrastruktur.
- > Kommunerne får hjemmel til at gennemføre udbud af anlæg af ladeinfrastruktur på egnede lokationer i det omfang markedet ikke af sig selv kan levere en tilstrækkelig dækning
- > Kommunerne (og regionerne) får hjemmel til at gennemføre udbud af etablering af offentlig tilgængelig infrastruktur ved de af kommunernes egne

bygninger, hvor der skal etableres ladeinfrastruktur som følge af ladestanderbekendtgørelsen, og får herunder mulighed for at give tilskud ved udbud på de lokationer ved egne bygninger, hvor der ikke er tilstrækkelig kommerciel interesse.

- > Kommunerne får i deres planlægning mulighed for at stille krav til opsætning af ladeinfrastruktur på parkeringsarealer reserveret hertil gennem en justering af planloven.

Vedrørende planloven vurderer kommissionen, at der i dag er hjemmel til, at kommuner kan reservere arealer til ladeinfrastruktur i kommune- og lokalplaner, men at der ikke er hjemmel til, at de i deres planlægning kan stilles krav om opsætning af ladeinfrastruktur. Etableringen af en sådan hjemmel vil dermed øge kommunernes muligheder for at sikre opsætning af ladeinfrastruktur.

Kommissionen anbefaler også at kommunale arbejdsgivere kan afholde nødvendige udgifter forbundet med etablering af ladefaciliteter til medarbejdere, så offentligt ansatte ligestilles med privat ansatte med hensyn til opladningsmuligheder.

3 Kommunernes nuværende handlemuligheder

Kommunalfuldmagtsreglerne indebærer altså, at kommunerne i dag ikke har hjemmel til at etablere offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur, men kommunen har både nu og i fremtiden en vigtig rolle som facilitator og agent for udbredelse af viden og information om elbiler og ladeinfrastruktur i lokalområdet. Det peger Eldrup-kommissionens anbefalinger også på.

Kommunen har mulighed for at fremme udbredelsen af elbiler lokalt. Det gælder i kraft af kommunens rolle som planlægnings- og forvaltningsmyndighed og som samarbejdspartner med private og offentlige organisationer. Kommunen kan arbejde strategisk med planlægningen ved bl.a. at udpege egnede lokaliteter for opstilling af ladeinfrastruktur i det offentlige rum. Dette kan med fordel ske i sammenhæng med fx. de kommunale mobilitets-, udviklings- og parkeringsstrategier og -planer og evt. i dialog med ladeoperatørerne.

Kommunen kan også etablere parkeringspladser i det offentlige vejareal, der er forbeholdt elbiler og plug-in-hybridbiler, i det omfang politiet i øvrigt godkender dette. Endeligt kan kommunen udforme parkeringsreglerne, som tilgodeser elbilerne, fx. gennem indførelse af tidsbegrænset parkering på parkeringspladser forbeholdt elbiler og plug-in-hybridbiler, så de bidrager til en optimeret udnyttelse af den ladeinfrastruktur, der er opstillet på parkeringsområdet.

Som et tredje ben kan kommunen iværksætte informationskampagner og udarbejde vejledninger og guides til de lokale aktører. Der findes en del udmærkede vejledninger og materiale hos bl.a. Copenhagen Electric (Region Hovedstaden) og hos Foreningen af Danske Elbilister (FDEL), som kan være nyttigt for både kommunen, boligforeninger og borgere med interesse for elbiler og ladeinfrastruktur.