

## **Kommunernes stilling i etablering af en effektiv ladestanderinfrastruktur**

Bilkommissionen udkom 7. september med sine anbefalinger til en reform af beskatningen af personbiler, så der kan ske en grøn omstilling af bilparken.

Selvom beskatning og finansiering er den største politiske udfordring for den grønne omstilling af persontransporten, så er Kommissionen meget tydelig omkring, at en effektiv ladestanderinfrastruktur er en forudsætning for, at elbiler kan være et attraktivt. Det er forventningen, at Bilkommissionen udkommer med en særskilt rapport om udrulning af elladestanderinfrastruktur i december 2020. KL er i tæt dialog med kommissionen frem mod udgivelsen af rapporten.

KL arbejder for, at der fastlægges klare målsætninger på området, samt at ansvarsfordelingen mellem stat, kommuner og marked præciseres. KL arbejder tillige for, at den nødvendige regulering og de medfølgende hjemler og finansiering tilvejebringes. Dette er en afgørende forudsætning for, at kommunerne og øvrige aktører kan bidrage til at løfte opgaven med at udrulle en landsdækkende ladestanderinfrastruktur.

KL har efterspurgt mere klarhed om de *nuværende* (september 2020) rammer og regulering ift. kommunernes udrulning af elladeinfrastruktur hos de relevante statslige myndigheder. Det samlede indtryk er, at den nuværende regulering kun i begrænset omfang understøtter udvikling og etablering af en effektiv ladestanderinfrastruktur. I det følgende gennemgås de svar KL har modtaget fra de relevante ministerier. For uddybende information henvises til de vedlagte bilag og links.

### **1) Ladestanderbekendtgørelsens krav til opstilling af ladestandere**

Det er KL's overordnede vurdering, at den nuværende ladestanderbekendtgørelse fra marts 2020 hovedsageligt sigter efter en rettidig implementering af EU's bygningsdirektiv i dansk lov. Selvom bekendtgørelsen og tilhørende vejledning anviser retningslinjerne for, hvordan kommunerne på nuværende tidspunkt kan opfylde den gældende lovgivning, er det KL's vurdering, at ladestanderbekendtgørelsen ikke sikrer, at der bliver etableret en effektiv ladestanderinfrastruktur, der sikrer mobiliteten for elbiler i hele landet.

#### **a) Bekendtgørelsens krav til etablering af ladeinfrastruktur til kommunens eget behov og på egne arealer**

Kommunen har både ret og pligt, jf. ladestanderbekendtgørelsen fra marts 2020, til at opsætte ladestandere på egne arealer og til at sikre opladning af egne elbiler.

Dato: 10. september 2020

Sags ID: SAG-2019-05296  
Dok. ID: 2968879

E-mail: KSL@kl.dk  
Direkte: 3370 3194

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 4

Det er Transportministeriets holdning, at der af ladestanderbekendtgørelsen ikke kan udtrages en generel hjemmel til, at kommunerne kan give andre biler end kommunens egne adgang til opladning ved kommunens ladestandere. Andre bilers adgang til kommunale ladestandere adresseres nedenfor.

b) **Bekendtgørelsens krav til etablering af ladestandere på øvrige arealer**

Ladestanderbekendtgørelsen implementerer ligeledes Bygningsdirektivets krav til etablering af ladestandere på parkeringsarealer tilknyttet private boliger og erhvervsliv. Kommunerne skal håndhæve disse krav ifm. den almindelige byggesagsbehandling.

2) **Kommunens nuværende mulighed for at kunne tilbyde kommunal ladekapacitet til øvrige elbiler**

Social- og Indenrigsministeriet tolker kommunalfuldmagtsreglerne således, at kommunerne ikke må udføre erhvervsvirksomhed uden specifik lovhjemmel. Ministeriet er endvidere af den opfattelse, at

*"...drift af el-ladestandere til brug for private efter Social- og Indenrigsministeriets opfattelse under alle omstændigheder [er] erhvervsvirksomhed. Det betyder, at kommuners varetagelse heraf eller tilskud hertil kræver hjemmel i den skrevne lovgivning."*

Der er dog, jf. ministeriets fortolkning, mulighed for at kommunen kan udbyde lovligt opstået overkapacitet til andre brugere på markedsvilkår. Det er på nuværende tidspunkt KL's vurdering, at det ikke er muligt at sige noget mere konkret om, hvad der skal forstås ved "lovligt opstået" eller "markedsvilkår", herunder hvilken prisstruktur der skal gælde. Social og Indenrigsministeriet konstaterer således at "det beror på en konkret vurdering, hvorvidt betingelserne for salg af overkapacitet er opfyldt" (jf. økonomi- og indenrigsministers svar af 30. august 2013 på Folketingets Kommunaludvalgs spørgsmål nr. 150 (alm. del) – se link)

Se nærmere om fortolkningen af reglerne på Indenrigsministeriets hjemmeside:

<https://resumedatabase.sim.dk/resumedatabasen/2020/2031-om-en-kommunes-mulighed-for-at-etablere-og-drive-el-ladestandere-paa-offentlige-arealer/>

Det følger af forbuddet mod at kommunerne driver erhvervsvirksomhed, at kommunerne ikke selv kan opstille og drive ladestandere på offentlige områder, jf. Social- og Indenrigsministeriets redegørelse.

Det følger ligeledes heraf,

*"...at en kommune ikke kan lave et udbud eller et privat/offentligt samarbejde om el-ladestandere til ansatte og gæster, eller til opførelse i det offentlige rum, jf. afsnit 3, da kommunen ikke selv har*

Dato: 10. september 2020

Sags ID: SAG-2019-05296  
Dok. ID: 2968879

E-mail: KSL@kl.dk  
Direkte: 3370 3194

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 4

*hjemmel til at etablere og drive el-ladestandere i forhold til de nævnte persongrupper eller i det offentlige rum.”*

I de områder hvor der kan ses at være et marked, må det forventes, at der vil være private virksomheder, der vil være villige til at opstille og drive ladestandere.

Der er således på nuværende tidspunkt ikke mulighed for, at kommunerne kan understøtte opstilling af ladestandere, så de f.eks. enten bliver sat hurtigere op eller bliver sat op i områder, hvor der ikke kan ses at være erhvervsinteresser i at etablere og drive ladestandere. Om kommunen kan stå for installation af rør, kabler, o.l. frem mod ladestanderen, er for nuværende uklart.

KL arbejder for, at de nødvendige lovhjemler og øvrige rammer herfor bliver tydeliggjort i lovgrundlaget.

### **3) Kommunernes nuværende mulighed for at stille krav om etablering af elladestandere mv. i kommune og lokalplaner**

KL har spurgt Erhvervsministeriet i hvorvidt og i hvilket omfang kommunerne har mulighed for at stille krav om etablering af elladestandere i deres kommune- og lokalplanlægning.

Erhvervsministeriet har ikke haft mulighed for at vende tilbage med en afklaring på nuværende tidspunkt.

### **4) Kommunernes nuværende muligheder for at reservere offentlige parkeringsarealer til ladestandere**

Erhvervsstyrelsen tolker planlovens regler således, at det allerede i dag er muligt at reservere parkeringspladser til elbiler, delebiler mv via planloven. Se bilaget

Det fremgår endvidere af transportministerens svar på et spørgsmål fra Folketingets Transportudvalg fra juni 2020, at det kun er politiets vurdering af de konkrete færdsels- og trafikforhold, der begrænser kommunernes mulighed for at reservere parkeringsarealer til f.eks. elbiler.

Transportministerens svar kan læses her:

<https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/tru/spm/488/svar/1668631/205876/index.htm>

Fremtidige behov for at kunne sikre, at ladestanderpladser bliver brugt hen sigtsmæssigt, er ikke adresseret tydeligt i den eksisterende lovgivning. KL vil derfor arbejde for, at kommunerne får de nødvendige rammer for at kunne sikre en optimal udnyttelse af ladestanderkapaciteten, bl.a gennem regler om parkering og håndhævelse.

Dato: 10. september 2020

Sags ID: SAG-2019-05296  
Dok. ID: 2968879

E-mail: KSL@kl.dk  
Direkte: 3370 3194

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 3 af 4



Hvis der ønskes en yderligere uddybning af ovenstående, kan der tages kontakt til konsulent i KL Teknik og Miljø Kristoffer Slottved på [KSL@KL.DK](mailto:KSL@KL.DK) eller telefon 3370 3194.

Dato: 10. september 2020

Sags ID: SAG-2019-05296  
Dok. ID: 2968879

E-mail: [KSL@kl.dk](mailto:KSL@kl.dk)  
Direkte: 3370 3194

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 4 af 4