

## Til Transportminister Benny Engelbrecht

23. november 2021

### Høringssvar vedrørende revideret udkast til AFI-lov

Elbilforeningen FDEL har modtaget det reviderede udkast til AFI-lov og har følgende bemærkninger.

Vi finder det særdeles positivt, at der sikres adgang til ad-hoc-betaling med betalingskort på højeffektladestandere, samt at normale ladestandere alene undtages fra kravet om at modtage betaling med betalingskort mod at give mulighed for roaming.

Vi finder dog anledning til at henvise til vores bemærkninger i vores høringssvar vedrørende det første udkast til AFI-lov for så vidt angår prisdannelsen. Det er af stor vigtighed, at kørsel i elbil ikke bliver dyrere end kørsel i benzin- og dieslbiler.

Særligt på markedet for normale ladestandere afgøres bilistens valg af ladestander oftest af tilgængelighed, hvorfor der i praksis kan opstå monopollignende tilstande: Hvis man bor i en lejlighed, hvor der alene er ladere fra én operatør i nærområdet, vil der ikke være noget reelt alternativ til den pågældende operatør.

Det bør derfor overvejes at sikre mulighed for regulering af priserne i form af et prisloft for det tilfælde, at priserne ikke giver tilstrækkeligt incitament til at køre på strøm. Dette gælder ikke mindst i forhold til at motivere ejerne af det meget store antal plug-in-hybrid-biler til at lade dem op i stedet for blot at anvende dem som benzin-biler med statstilskud.

Vi har naturligvis noteret os, at det i § 3, stk. 3, foreslås, at ordregiveren skal sikre sig, at de priser, der opkræves fra brugerne, er rimelige. Vi har imidlertid ikke i bemærkningerne til lovforslaget set det præciseret, at dette også indebærer en prissætning, der sikrer at det er mindst lige så billigt at køre på el, som på benzin eller diesel. Vi skal hermed opfordre til, at dette præciseres.

Vi har endvidere en bemærkning af mere teknisk karakter til definitionen af en ladestander i § 2, stk. 1, nr. 3. Det fremgår, at en ladestander defineres som en grænseflade, der er i stand til at oplade ét elektrisk køretøj ad gangen. I den forbindelse bemærkes, at langt de fleste kommercielle normale ladestandere indeholder to ladeudtag og dermed er i stand til at oplade to elektriske køretøjer ad gangen. Der findes endvidere også højeffektladestandere, der har mulighed for at oplade mere end ét elektrisk køretøj ad gangen.

Det synes umiddelbart u hensigtsmæssigt, såfremt én fysisk ladestander med to ladeudtag skal defineres som to ladestandere i AFI-lovens forstand, idet der jo uanset AFI-lovens definition reelt kun vil være tale om én fysisk ladestander. Det vil give stor risiko for misforståelser, eksempelvis i forbindelse med ansøgningsprocesser, hvor der vil være risiko for, at ansøgere ikke er opmærksomme på AFI-lovens definition og derfor søger på baggrund af det antal fysiske ladestandere, man ønsker, i den tro, at hver af disse kan have to ladeudtag.

Endvidere vil det være særdeles uhensigtsmæssigt, hvis definitionen fastholdes med den konsekvens, at der nogle steder etableres fysiske ladestander med kun ét ladeudtag. Da etableringsomkostningerne er stort set de samme, uanset om der etableres én fysisk ladestander med ét ladeudtag eller to ladeudtag, vil det være et stort spild af ressourcer at gennemtvinge etablering af ladestander med kun ét ladeudtag, hvilket kan blive konsekvensen af at fastholde det pågældende definition.

I den forbindelse henviser vi også til vores høringssvar af 28. oktober 2021 til Bolig- og Planstyrelsen vedrørende udkast til bekendtgørelse om tilskud til etablering af ladestander i fælles parkeringsanlæg tilhørende boligforeninger mv. og styrelsens svar til os af samme dato fra chefkonsulent Pia Scott Hansen. Ud fra styrelsens svar må det forstås således, at der kun kan ydes tilskud til ladestander med ét ladeudtag, hvilket må antages at skyldes den påtænkte definition i AFI-lovens § 2.

Med venlig hilsen

Christian Niolsøe Nielsen  
Forperson  
Elbilforeningen FDEL