
BRANCHEAFTALE om et ENKELT og SIKKERT ladenetværk i HELE DK

DEA – februar 2021



BRANCHEAFTALE om et enkelt og sikkert ladenetværk i hele DK

- ❑ Flere og flere danskere vil købe elbiler i de kommende år. I 2020 ser vi en eksponentiel vækst i salget, og den rivende udvikling forventes at fortsætte. Dermed vokser presset også i byerne, på landet og langs motorvejsnettet for at skabe tilstrækkeligt med ladestandere.
- ❑ Når væksten i salget af elbiler bliver meget høj, stiller det nye krav til branchen om at skabe tryghed, høj kvalitet og gode kundeoplevelser i *hele* landet.
- ❑ Der eksisterer i denne sammenhæng ikke national lovgivning eller en national strategi, der sikrer et effektivt, tilstrækkeligt og bæredygtigt ladenetværk, og dermed tryghed, høj kvalitet og gode oplevelser for kunderne.
- ❑ *Elbilbranchen ønsker derfor med denne aftale at fastlægge brancheinitierede frivillige rammer for et stærkt ladenetværk, der sætter kunden i centrum, og sikrer gode kundeoplevelser i hele Danmark.*
- ❑ Brancheaftale definerer de betingelser, der skal være opfyldt for, at ladenetværket er effektivt og enkelt at bruge, og som dermed opfylder kundernes behov.
- ❑ Derudover er der brug for at også staten, kommunerne og energiselskaberne etablerer gode rammevilkår, som i et stærkt samarbejde mellem kommunerne, staten, energiselskaberne og branchen vil sikre et effektivt ladenetværk.
- ❑ I denne brancheaftale beskrives således både branchens egne initiativer, samt oplæg til hvad kommuner, staten og energiselskaberne kan løfte af tiltag, så vi sammen skaber det stærke effektive ladenetværk i *hele* Danmark.



Kundernes mest almindelige udfordringer ift. opladning i det offentlig rum samt ansvarsfordeling

Februar 2021

De 10 mest almindelige udfordringer*	Staten	Kommuner	Energi-selskaber	Elbil-branchen
1. Der er kø til ladestanderen, fordi der ikke er nok ladestandere i Danmark.	X	X	X	X
2. Den geografiske udrulning af ladestandere i Danmark er for skæv.	X	X	X	X
3. Ladepladsen (p-pladsen) er optaget af en fossilbil eller en elbil, der ikke lader.		X		X
4. Ladestanderen virker ikke, og man får ingen advarsel.				X
5. Min bil lader langsommere end de kW, der står på ladestanderen.				X
6. App'en viser ukorrekte oplysninger om, at ladestanderne er optaget.				X
7. Ladestanderen er svær at finde på adressen og står dårligt placeret.	X	X		X
8. Det er besværligt at få adgang til at oplade, når man ikke er kunde i forvejen (- roaming).				X
9. Prisen på opladning er ikke tydelig, og man får opgivet en forkert pris på app.				X
10. Det er svært at gennemskue prisstrukturen mellem forskellige lade-abonnementer.				X
<i>Note *: Brancheaftalen omfatter de grønne X'er. Dertil er forslået en række løsninger for, hvad staten, kommunerne og energiselskaberne kan gøre.</i>				

BRANCHEAFTALE 1:3

Februar 2021

Udfordring

Branchen forpligter sig til:

Udfordring 1

Der er kø til ladestanderen, fordi der ikke er nok ladestandere i Danmark på de særligt trafikerede veje. Kødannelse på store rejsedage giver dårlige kundeoplevelser og vil afholde borgere fra at vælge elbilen. Samtidig udgør kø ved ladestanderne en stor samfundsøkonomisk omkostning.

Branchen har en ambition om:

- at investere i 1.000 lynladere, 2.000 hurtigladere og 20.000 normal off. ladere inden 2025.
- at indsamle data i 1.+2. kv 2021 om danskernes mulighed for at oplade på deres arbejdsplads, hvilket mindsker behovet for ladestandere i byrummet.
- at udarbejde en digital platform, der nudger danske virksomheder til at etablere ladestandere til deres ansatte, gæster, og borgere i lokalområdet udenfor arbejdstid, hvilket dermed mindsker ladebehovet på offentlig vej. Ansvarlig: DEA/DE i 2021.

Udfordring 2

Den geografiske udrulning af ladestandere er for skæv. Problematisk fordi det forsinker omstillingen til elbiler i hele landet, idet markedet opsætter, hvor betingelserne er gunstige. Det forhindrer arbejdsmobilitet, samt besværliggør det for besøgende og turister i landet.

Branchen forpligter sig til:

- at min. 100 af de 1000 lynladestandere er opsat i 2025 med en geografisk fordeling svarende til at hele landet er dækket.
- at anvise A- (gode) og B-(mindre gode)-lokationer baseret på en fælles branchestandard, som branchen definerer, og som Vejdirektoratet og kommunerne kan bruge i deres udbud. Ansvarlig: DEA i samarbejde med operatørerne, FDM, FDEL, VD og KL i 1. kv. 2021.

Udfordring 3

Ladepladsen (p-pladsen) er optaget af en fossil bil eller en elbil, der ikke lader. Problematisk fordi det gør det besværligt for kunden, og det mindsker udnyttelsesgraden og dermed incitamentet for de kommercielle aktører til at sætte ladestandere op i byrummet.

Branchen forpligter sig til:

- at udarbejde forslag til fælles p-regler for elbiler på tværs af landet, som samtlige kommuner via KL opfordres til at anvende. Dette omhandler krav om tidsbegrænsning (3 timer i tidsrummet 8-17 på hverdage) og krav om samtidig opladning på til ladestanderen. Ansvarlig: DEA samt operatørerne.
- at understøtte eksterne aktører i at drive parkeringsovervågning, som på en ensartet måde sender signal til p-vagter om aktiv og inaktive opladninger.
- at beskrive en best practice guide til kommunerne om implementering af ladeinfrastruktur, som hjælper kommunerne i beslutningsprocessen. Ans: DEA.

BRANCHEAFTALE 2:3

Februar 2021

Udfordring

Branchen forpligter sig til:

Udfordring 4

Ladestanderen virker ikke, og man får ingen advarsel. Problematisk fordi det giver dårlige kundeoplevelser, og skaber usikkerhed ved fremtidige lange ture.

Branchen forpligter sig til:

- at sikre at kunderne via apps informeres om defekte ladestandere via ensartede symboler på tværs af operatørerne. Ansvarlig: operatørerne primo 2021.
- at der altid opstilles minimum 4 ladeudtag på alle sites, hvor det er muligt, så ladenetværket bliver mere robust. Ansvarlig: operatørerne primo 2021
- at udarbejde et fælles forslag til kvalitetsstandarder (opptider, std. mv), som kan anvendes i udbudsmateriale hos kommuner og stat. Ansvarlig DEA inden marts 2021.

Udfordring 5

Min bil lader langsommere end de kW, der står på ladestanderen. Problematisk fordi det skaber dårlige oplevelser, og gør planlægning af opladning besværlig.

Branchen forpligter sig til:

- at samarbejde med bilforhandlerne om tydelige informationer om ladetid ved køb af elbiler, herunder at skabe transparens om forskellige ladeprofiler og reelle ladetider iht. batteriet tilstand. Ansvarlig: Bilmærkerne + DEA i 2021
- at dele information om bilmærkernes informationsmateriale ift. sammenhængene mellem kW, ladeprofiler og ladetid. Ansvarlig DEA i 2021

Udfordring 6

App'en viser ikke korrekte oplysninger om ladestanderen er optaget, eller om der er fejl på ladestanderen. Det er problematisk, fordi kunderne kører forgæves, og ladenetværket ikke bliver udnyttet optimalt.

Branchen forpligter sig til:

- at sikre løbende forbedring af datakvaliteten, der skal sikre stadig mere retvisende status, herunder udvikle en ensartet branchestandard for notifikationer og alternativer ruter til andre ladestandere, når man er undervejs. Ansvarlig: ladeoperatører primo 2021.
- at dele informationer om driftsstatus mv. med roamingtjenester. Ansvarlige: operatører inden marts 2021.
- at udarbejde informationskampagne om tilgængeligheden af disse oplysninger. Ansvarlig: DEA.

BRANCHEAFTALE 3:3

Februar 2021

Udfordring

Branchen forpligter sig til:

Udfordring 7

Ladestanderen er svær at finde på adressen og står dårligt placeret. Problematisk fordi det skaber usikkerhed, manglende synlighed og dårlige kundeoplevelser, når ladestanderne er gemt væk på mørke eller ufremkommelige steder.

Branchen forpligter sig til:

- at sikre løbende udvikling og forbedring af last mile/præcisionsnavigation ud fra en fælles branchestandard. Ansvarlig operatørerne + DEA primo 2021.
- at sikre at oplysningerne bliver vedligeholdt samt uploadet på fælles kort, og delt med roaming tjenester.
- at opfordre kommuner og VD til at skilte bedre. Ansvarlig DEA.

Udfordring 8

Kunder opfatter det som besværligt at få adgang til at oplade, når man ikke er kunde i forvejen (manglende roaming). Problematisk fordi det giver kunderne en oplevelse af at være låst til én eller få udbydere og samfundsøkonomisk dyrt, da det øger behovet for ladestander generelt.

Branchen forpligter sig til:

- at sikre, at alle elbilister uanset kundeforhold via én app kan starte, stoppe og betale for opladning (samt modtage kvittering på mail, hvis de ønsker det) på hele det off. ladenetværk i Danmark via roamingtjenesten Hsubject (i skrivende stund). Betaling kan således ske via app'en direkte med kreditkort, MobilePay, Apple Pay mv.: Ansvarlig: Operatørerne 1. halvår 2021.
- at sikre, at der på samtlige lynladere er direkte mulighed for betaling med kreditkort med eller uden brug af apps mv. Ansvarlig: Operatørerne 1. halvår 2021.

Udfordring 9+10

Prisen på opladning er ikke tydelig. Der bliver opgivet forkerte priser på app. Og det er svært at gennemskue prisstrukturen mellem forskellige abonnementer. Problematisk fordi lademarkedet dermed ikke er transparent, hvilket skaber usikkerhed og myter, og kan hæmme konkurrencen.

Branchen forpligter sig til:

- at tillade roaming via én app, jf. ovenfor, hvormed forbrugeren altid vil være oplyst om prisen på den forbrugsafregnet opladning. Ans: operatørerne
- at informere på den enkelte ladestander om, hvordan man finder priser, eksempelvis henvisning til apps mm.
- at bakke op om neutrale parter, som laver prisportaler, som informerer om de forskellige priser, fx på FDM's hjemmeside

Her har vi brug for hjælp

Februar 2021

Udfordring	Initiativer fra regeringen	Sådan bidrager initiativet til at mindske udfordringerne
1 2	Fortsat lav elafgift på el til vejtransport.	Lav elafgift vil øge incitamentet til at opsætte ladestandere i det offentlige rum, samt øge incitamentet til at skifte fra fossile til eldrevne køretøjer.
1 2	Ladestandere ved eksisterende bygninger (jf. Byg.dir.) med mere end 20 parkeringspladser gøres til krav fra 2023.	Ifølge Ladestanderbekendtgørelsen er kravet først gældende fra 2025. Forslaget vil sikre at infrastrukturen er på forkant med efterspørgslen, idet det vil øge antallet af ladestandere og forbedrer muligheden for at lade ved arbejdspladser, ved indkøb og ved etageejendomme. Kræver ændring i ladestanderbekendtgørelsen.
1 2	Kommunernes beføjelser øges, så kommunerne kan understøtte markedsudrulningen.	Flere ladestanderoperatører får mulighed for at investere i offentlig ladeinfrastruktur, så der bliver flere lade standere og konkurrencen om kunderne øges. Kræver ændring i lov om infrastruktur for alternative drivmidler.
1 2	Lovgivning, der gør det muligt, at stikledning kan ejes af netselskabet.	Det bliver lettere for ladestanderoperatører at finansiere investeringer i ladestandere, så investeringerne og konkurrence øges. Kræver ændring i Elforsyningsloven.
2 7	Planlov der forpligter kommuner til at lave plan for ladestandere.	Kommunerne skal forpligtes til at analysere og planlægge udrulning af ladestandere, så ladeinfrastruktur opsættes hurtigt nok og i alle dele af kommunen, dvs. også i områder der ikke er kommercielt interessant også dækkes. Kræver ændring i Lov om planlægning (planloven).
1 2	Halveret tilslutningsafgift ved tilslutning af ladestander, støtte til ladestandere uden for byzone og i mindre byer, samt oprettelse af ladeparker. Finansieret af puljer til grøn transport	I Energiaftalen fra 2018 og Aftale om grøn omstilling af transporten fra december 2020 er der afsat to puljer med samlet 605 mio. kr. til grøn transport. DEA foreslår, at 270 mio. af disse puljer reserveres til halveret tilslutningsbidrag for ladestandere, støtte til ladestandere uden for byzone og byer under 15.000 indbyggere samt oprettelse af 5 ladeparker med minimum 50 lynladestandere langs statsvejsnettet. Det vil kunne bidrage væsentligt til udbygningen af ladenetværket for elbiler i perioden 2021-2023.
1	Ladestandere tilføjes listen af håndværksydelser, der kan opnå fradrag	Indtil 2018 kunne der opnås fradrag for "Installation af ladestik til elbiler" i Boligjob-ordningen. Det øger tilskyndelsen til at etablere ladestandere til elbiler og mindsker dermed behovet for offentlige standere.

Her har vi brug for hjælp

Februar 2021

Udfordring Initiativer fra kommunerne

1 **2** Ensartede p-regler for p-pladser, defineret som ladepladser, med tidsbegrænsning på 3 timer og krav om opladning

3 Stærkere håndhævelse af p-regler på ladepladser

7 Anvisning af attraktive pladser til placering af ladestandere.

Udfordring Initiativer fra elselskaber

1 **2** Elnetselskaber er åbne for at få opgaven med at etablere stikledning til ladestandere i byer og finansiere det via særlig tarif på ladestandere

1 **2** Frisætte data. Data indberettes på en fælles platform og deles i anonymiseret form med tredjepart.

Sådan bidrager initiativet til at mindske udfordringerne

Lettere adgang til at lade op for elbilejere i byerne, og højere udnyttelsesgrad for ladestanderne så færre standere kan servicere flere elbiler. Det vil også reducere prisen for opladning.

Ved at sikre, at ladepladser holdes fri af parkerede fossil- og elbiler kan behovet for ladestandere mindskes og den enkelte stander kan servicere flere elbiler. Det mindsker prisen for opladning og adgangen til opladning.

Når ladestandere skal placeres i det offentlige rum bør kommunen anvise det mest attraktive del af parkeringspladsen, p-huset mv. til opstilling af ladestandere. Høj synlighed for ladestanderne gør elbilen mere attraktiv.

Sådan bidrager initiativet til at mindske udfordringerne

Flere ladestandere i det offentlige rum i et intensiveret tempo.

Let adgang til data gør det lettere for virksomheder at skabe nye, intelligente forretninger på opladning af elbiler, så opladning bliver billigere, værdien af grøn strøm øges og investeringsbehovet i elnettet reduceres.

Bilag. Erfaringer fra Norge og Holland

Status den 11. november 2020

Holland (ekstrem høj befolkningstæthed i byer og få med egen parkeringsplads)

- ✓ National Agenda 2030 – National strategi for ladenetværk, som sikrer et mål, interoperabilitet og smarte ladestandere (mangler cybersikkerhed)
- ✓ Kommuner medfinansierer ladenetværk i byer (70% har ikke adgang til egen ladestander), som operatører lejer sig ind på.
- ✓ Udbud som sikrer skalaafkast og A- (gode) +B (mindre gode) - lokationer
- ✓ Miljøzoner med forbud mod dieslbiler
- ✓ Roaming med én brik, men mangel på prisgennemsigtighed

Norge (lavere befolkningstæthed i byer og mange med egen parkeringsplads)

- ✓ Nationalt program: 2025 skal 100 pct. af nybilssalg være nulemissionsbiler.
- ✓ 2030: 100 pct. CO2 neutral.
- ✓ Boligforeninger: Kommuner har ydet støtte til boligforeninger (20% af grundinfrastrukturen), resten finansieres af beboerne
- ✓ Kantstensopladning: OPP samarbejder mellem kommuner og private operatører
- ✓ Ydreområder: Staten og energiselskaber medfinansierer
- ✓ Ladenetværk udrulles nu i store hubs på motorvejsnettet
- ✓ Betalingssystemerne fungerer ikke godt nok. Ønske om krav om kortbetaling
- ✓ Bompenge

Underskrivere af brancheaftalen:



Clever DTU

