

[Kommentarer]

Dok. ansvarlig: SJA  
Sekretær:  
Sagsnr.: s2015-712  
Doknr.: d2022-315225-5.0  
22. april 2022

## **Dansk e-Mobilitets hørings svar vedr. bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.**

Færdselsstyrelsen har sendt udkast til bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v. i høring. Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive hørings svar.

### **Generelle bemærkninger**

Markedet for opladning af elbiler er grundlæggende europæisk, og rammerne for markedet defineres primært af EU's AFI-direktiv, den kommende AFI-forordning, europæiske standarder for ladestik mv. og udviklingen i OPCC-standard. OPCC-standard er den kommunikationsstandard ladestanderoperatører benytter til at kommunikere mellem ladestanderoperatørens it-system og ladestanderne. Ved at benytte OPCC-standard kan ladestanderoperatøren benytte ladestanderne fra mange forskellige producenter, sådan at de ikke gør sig afhængige af få producenter.

Europæiske producenter af ladeinfrastruktur udvikler deres ladestanderne, så de kan fungere i dette setup, det betyder, at de kan leve op til AFI-direktivet og den kommende AFI-forordning, sådan at ladestanderens software opdateres til den nyeste udgave af OPCC-standard.

### **Problemet med bekendtgørelsen er, at §§ 8-10 ikke er kompatibel med OPCC-standard.**

Det betyder, at nogle af de største producenter af ladestanderne ikke kan levere til det danske marked, og dermed begrænses konkurrencen, og priserne og ventetiden på ladestanderne øges. I sidste ende vil det også øge elbilisternes pris for opladning og forsinke udrulningen af ladeinfrastruktur. Andre ladestanderproducenter overvejer, på trods af det beskudte danske marked, at udvikle særligt software, som gør ladestanderne i stand til at leve op til de unikke danske krav. Dette vil dog fordyre udrulningen af lynladeinfrastrukturen og indebære en risiko for, at driften af ladestanderne forstyrres, hvis den danske sær-software ikke løbende opdateres af ladestanderproducenten.

Dansk e-Mobilitet opfordrer til, at de danske krav indrettes, så ladeoperatører kan indkøbe ladestandere, som er "hyldevarer" til det danske marked. Det kan gøres ved at fjerne kravet om at vise "den samlede købspris" for opladningen.

### **Bekendtgørelsen vil forhindre, at Tesla kan åbne sit ladenetværk i Danmark**

Tesla har Danmarks største netværk af lynladestandere, som i dag kun er tilgængeligt for Teslas egne biler. I løbet af 2022 planlægger Tesla at åbne sit netværk for elbiler fra andre bilproducenter i hele Europa og som udgangspunkt også i Danmark. Åbningen af ladenetværket vil give danske elbilister adgang til et stort netværk af lynladestandere og samtidig styrke konkurrencen både på kvalitet og pris på lademarkedet.

Bekendtgørelsens § 8 og 10 vil dog forhindre, at Tesla kan åbne sit ladenetværk i Danmark.

Teslas ladestandere har ikke noget display, derfor er det hverken muligt at vise ad hoc-pris eller samlet pris som krævet i § 8 og 10 på hver enkelt ladestander. Derfor har Tesla ikke mulighed for at leve op til bekendtgørelsen og dermed heller ikke mulighed for at gøre ladestanderne offentligt tilgængelige.

I AFI-forordningen stiller EU blandt andet krav om at vise ad hoc prisen ved ladeparken. Det muliggør, at der på en "kiosk" ved ladeparken etableres display og kreditkort betalingsløsning mv., som dækker en gruppe af ladestandere. Der stilles derimod ikke krav om at der er displays på hver enkelt ladestander, som i den danske regulering.

Dansk e-Mobilitet forstår og støtter hensigten med bekendtgørelsens §§ 8-10. Vi er dog ikke enige i, at ladestanderens display er det eneste rigtige sted at give prisinformation. Når en elbilist oplader sin bil på en lynlader, så tager det typisk 15-30 minutter, hvilket giver mulighed for at forlade bilen for at købe kaffe, gå på toilettet eller spise et hurtigt måltid. Alternativt vil de fleste sætte sig ind i bilen, mens bilen oplades. Det giver derimod ikke mening for elbilisten at stå ved ladestanderen i 15-30 minutter.

Derfor er det ikke relevant for kunderne at få information om opladningen på ladestanderens display. Det relevante for elbilisten er at få information på den app, som ofte anvendes til at starte opladningen eller via elbilens skærm. Den danske implementering bør derfor ændres, så visning af ad hoc prisen kan ske ved en "kiosk" der dækker en gruppe af ladestandere.

I løbet af 2022 vil flere danske ladeoperatører introducere "Plug&Charge", der er en åben standard, som muliggør, at opladning og betalingen foregår i en dialog mellem ladestander og bil uden brug af apps, RFID kort, kreditkort mv. Her vil prisen og anden information om lade-sessionen blive vist i bilens display. "Plug&Charge" svarer til det betalingssystem som kendes fra Tesla og understøttes blandt andet af VW, Mercedes, Ford m.fl. Ved at gøre bekendtgørelsen så specifik, som den er nu, risikerer man, at den ikke tager højde for fremtidig udvikling og dermed stiller krav, som ikke er relevante for kunderne, og som kun fordyrer opladningen.

Dansk e-Mobilitet anbefaler kraftigt, at §§ 8-10 i bekendtgørelsen udgår eller omformuleres, så det tager hensyn til ovenstående.

### **Øvrige bemærkninger**

Ad §11 og §14

Der er behov for en uddybning af, hvad kravet om "passende økonomiske grundlag", og at den digitale platform skal have "en rækkevidde på mindst en tredjedel af alle offentlige tilgængelige ladepunkter" betyder.

Dansk e-Mobilitet er enige i, at der skal findes en balance mellem, at virksomhederne har kompetencer og økonomisk grundlag for at være troværdige partnere i et roamingnetværk, samtidig med at nye virksomheder skal have adgang til at komme ind på det danske marked for at understøtte innovation og konkurrence i markedet. Det er dog uklart, hvad der skal til for at leve op til kravene om "kompetence", "passende økonomisk grundlag" mv.

§20 stk. 5:

Hvis §§ 8-10 fastholdes er der behov for udskydelse af deadline for etablering fra 31.12.22 til medio 2023, idet leveringstiden på ladestandere er meget lang, og i visse tilfælde kan allerede bestilte ladestandere først leveres i 1. halvår 2023.