

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V



j.nr. 21/07833-10

Dok. ansvarlig: JDP
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2022-9375
08-03-2022

Høringssvar vedr. lynladepladser langs motorvejen - ELLADER-2022 ”Udbud af etablering og drift af ladeparker – 2022”

Vejdirektoratet har den 22. februar 2022 sendt ”Koncessioner vedr. etablering og drift af el-ladeparker, 2022” i høring (udbudsnummer: ELLADER.2022). Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive bemærkninger hertil og for et godt og gennearbejdet høringsmateriale.

Vores høringssvar er delt op i to afsnit, dels generelle bemærkninger, og dels specifikke bemærkninger.

Generelle bemærkninger

- a. Udbudsmaterialet forekommer meget detaljeret mht. design af ladeparkerne. Vi har fuld forståelse for, at Vejdirektoratet (VD) gerne vil have de nye ladeparker i operation allerede i år, og derfor kan være nødt til at have en høj detaljeringsgrad ved dette udbud. Vi opfordrer dog til, at detaljeringsgraden ved kommende udbud mindskes, så operatørerne får større indflydelse på designudtrykket i de enkelte ladeparker. For mange operatører er det meget vigtigt at kunne bruge egne farver, egne tagkonstruktioner, eget design af flow gennem parken, ventearealer osv. Vi er bekendt med en operatør, som ikke ønsker at byde på etableringen i denne omgang, fordi der er for begrænsede muligheder for at påvirke designet.

- b. Vi bakker op om, at ladeparkerne skal være operative så hurtigt som muligt, men vi er også opmærksomme på, at leveringstiderne for ladestandere og transformerstationer kan være lidt lange i øjeblikket, og derfor er der en risiko for at kun de operatører, der har ladestandere på lager eller kan flytte ladestandere fra andre projekter kan levere indenfor de angivne korte tidsrammer.
- c. Der forekommer at være mange "strafmuligheder" i udbudsmaterialet, og vi vil generelt opfordre til, at antallet af strafpunkter både i dette udbud og kommende udbud reduceres.
- d. Vi opfordrer til, at der lægges mere vægt på grønne løsninger, der sikre at strømforsyningen kommer fra vedvarende energikilder og giver mulighed for at undgå at trække på elnettet i spidsbelastningsperioder.
- e. VD bør overveje at stille krav om, at operatørerne beskriver mulighederne for håndtering af parkeringsrestriktioner (fx en ekstra afgift ved ladning udover et vist tidsrum eller til et vist opladningsniveau), og det bør overvejes, hvordan dette kan indgå i vurderingen af de enkelte tilbud.
- f. Vi forstår udbudsmaterialet således, at det er muligt for to operatører sammen at drive en ladepark med hver deres ladestandere, med hver deres designmæssige udtryk, dog således at det samlede antal ladestandere ikke overskrides. Det beder vi VD bekræfte.

Specifikke bemærkninger

1. I kontraktudkastet side 5 anføres "Vejdirektoratet har endvidere foranstaltet etablering af adgang til el og betalingen af nettilslutningsbidrag til det relevante netdistributions-selskab"; mens der i "Bilag 1: Kravspecifikation" anføres i hovedpunkt 3 om "Krav til Leverandørens ydelser", pkt. 3.1 Generelle krav, underpunkterne 1.3 og 1.6, at Operatøren skal sørge for tilslutning til hovedforsyningen. Formuleringerne bør evt. tilrettes, så det sikres, at der ikke kan ske misforståelser om dette.
2. I kontraktudkast nederst side 5 er anført: "Operatøren opnår ved indgåelse af denne Kontrakt eneret til at drive Ladepark på ovenstående Rasteplads med de tekniske specifikationer, der fremgår af Bilag 1". Gælder dette også etablering af ladestandere til lastbiler i ladeparken? Og hvornår har VD planlagt etablering af lynladestandere til lastbiler?
3. I kontraktudkastet afsnit 6.2 om ladeparkens kapacitet bruges formuleringen "kapacitetsknaphed", og vi skal opfordre til, at dette defineres nærmere, når det samtidig er formuleret som en forpligtelse for operatøren at informere VD om tegn på en sådan knaphed.
4. I kontraktudkastet afsnit 6.3 om slutbrugerpriser henvises til en bekendtgørelse, der endnu ikke er klar. Det er fuldt forståeligt, men vi vil godt benytte lejligheden til at slå fast, at prisen helt og holdent bør fastsættes af markedet.

5. I kontraktudkastet afsnit 13.2 om "Eventuel overdragelse af stikledning ved ophør" bør der tages udgangspunkt i, at Vejdirektoratet eller tredjemand er forpligtet til at overtage ejendomsretten til de omtalte kabler.
6. I BUT'en pkt. 3.4.2 angives i pkt. a) "Tilbudsgiver skal fremlægge referencer, der dokumenterer erfaring med etablering og drift af minimum 1 lynladestander med effekt på min. 300 kW". Vi gør opmærksom på, at mange operatører ikke kan opfylde dette krav i dag, og vi opfordrer derfor til, at minimumskravet fjernes helt, eller sænkes til 150 kW.
7. I BUT'en pkt. 3.4.2 angives i pkt. b) "Tilbudsgiver skal dokumentere erfaring med etablering og drift af minimum 6 ladestander pr. delaftale, tilbudsgiver vinder". Dette krav gør det svært for nye aktører at deltage i udbuddet. Markedet på området er endnu ungt, og firmaer, der ellers har ressourcerne og knowhow, risikerer at blive udelukket pga. dette krav. VD kunne overveje, at der i stedet bliver bedt om, at budgiver beskriver sin og underleverandørers og samarbejdspartneres erfaring og baggrund for at afgive bud på ladeparkerne?
8. Af konkurrencemæssige hensyn giver det god mening, at samme operatør ikke kan vinde begge nordsider på Fyn eller begge sydsider. Vi har dog oplevet, at ikke alle interessenter opfatter beskrivelserne i afsnit 5.5 på denne måde, og vi opfordrer derfor VD til at overveje en præcisering af formuleringerne.
9. Det fremgår ligeledes ikke om VD har regnet på konsekvenserne, hvis antallet af elbiler i 2030 bliver højere end 1 million (det har vi en begrundet formodning om, at det bliver – forudsat den samlede ladestanderinfrastruktur kan danne grundlag for dette).
10. Det fremgår endvidere ikke, om VD ved fastlæggelse af kapaciteten i Tappernøje V og Ø har taget hensyn til et forventet trafikspring ved åbningen af Femern Bælt-forbindelsen før udløb af kontraktperioden.
11. Vi opfordrer ligeledes til, at det tilføjes, at Operatøren på eget initiativ kan opføre flere lynladestander end angivet i kontraktudkastet afsnit 6.2. og at de investeringer i tilslutningen til elnettet som følger heraf overdrages til afskrevet værdi til tredjepart eller VD ved kontraktens udløb.
12. I "Bilag 1: Kravsspecifikation" er i afsnit 2.1 "Kapacitet (antal ladepunkter)" anført krav til antal ladepunkter, der skal etableres i 2022 henholdsvis medio 2025 på de enkelte rasteplasser. I BUT'en kapitel 2 "Orientering" er anført, at der er taget udgangspunkt i en estimeret vækst i antallet af elbiler op til 1 million i 2030. Såfremt dette mål nås, vil antallet af elbiler i november 2032 nærme sig 1,4 millioner elbiler, og det fremgår ikke, om VD har taget hensyn til dette.
13. I "Bilag 1: Kravsspecifikation" er i afsnit 2.1 "Kapacitet (antal ladepunkter)" anført krav til antal ladepunkter, der skal etableres i 2022 henholdsvis medio 2025 på de enkelte rasteplasser. I kontraktens afsnit 6.2 er anført, at VD kan udskyde etableringen af

ladestanderne, der skal etableres medio 2025 i op til 2 år. Vi opfordrer til, at der tillige indarbejdes en mulighed for, at operatøren egenhændigt kan fremskynde etableringen af de standere, der skal etableres i 2025, herunder at alle ladestanderne kan etableres i 2022, hvis operatøren finder det bedst.

14. I "Bilag 1: Kravspecifikation" i afsnit 2.21 bør det gøres tydeligt, om punktet handler om ladestanderens effekt i kW eller antallet af ladestanderne.
15. I fremtidige udbud opfordrer vi til, at planlægningen af kapaciteten/antal ladestanderne i højere grad overlades til ladestanderoperatøren og at der i stedet stilles krav til eksempelvis ventetid til ladestanderne. Det vil give operatørerne mulighed for at mindske spidsbelastninger ved eksempelvis at sænke prisen uden for myldretiden og på den måde forbedre anvendelsesgraden.
16. I "Bilag 1: Kravspecifikation", afsnit 3.1 bør ændres, da det er VD, der anlægger hel- lerne, og derfor er det VD som bør sikre, at disse anlægges, så det er muligt for personer med nedsat funktionsevne, herunder for kørestolsbrugere, at tilgå ladestanderne.
17. I "Bilag 1: Kravspecifikation", afsnit 3.2 "Krav til lynladere", underafsnit 2.1 anføres at "Lynladere skal hver især kunne levere minimum 350 kW ladeeffekt". VD bør overveje, om dette minimum bør sænkes. Eksempelvis leverer Tesla ladestanderne med effekt op til 250 kW og producenten Alpitronic leverer ladestanderne op til 300 kW. Derfor kan kravet udelukke visse ladestanderoperatører fra at byde på ladeparkerne. Vi foreslår, at der i stedet stilles krav om minimum 150 kW pr. ladeudtag og minimum 250 kW pr. ladestander. Samtidig bør der gives point for højere effekter, således at operatører der tilbyder højere effekter belønnes for dette.
18. I "Bilag 1: Kravspecifikation", afsnit 3.2 "Krav til lynladere", underafsnit 2.1 anføres at "Lynladere skal hver især kunne levere minimum 350 kW ladeeffekt", men i underafsnit 2.2 kræves at der skal etableres mindst et ladeudtag af typen CHAdeMO. Vi gør opmærksom på, at det ikke forekommer hensigtsmæssigt, at etablerer et CHAdeMO udtag med mere end 100 kW ladeeffekt. Denne type er i øvrigt på vej ud af markedet og bør derfor etableres som en del af 2022-etablering, hvis VD ønsker at opretholde kravet om mindst et ladeudtag af denne type.
19. I "Bilag 1: Kravspecifikation", afsnit 3.2 "Krav til lynladere", underafsnit 2.14 nævnes, at "Powerfactor (cosphi) skal være 0,94 eller bedre" og andre meget specifikke krav til tilslutningen. Det er vores indtryk, at der er ændrede og lidt mere lempelige regler på vej på området, og bilaget bør derfor blot henvise til "Netselskabernes tekniske betingelser for nettilslutning af forbrug" på etableringstidspunktet.
20. I "Bilag 1: Kravspecifikation", afsnit 3.3 "Ladepladser og adgang", underafsnit 3.4 nævnes, at det er en konkurrenceparameter, at der tilvejebringes spande/svampe til vask af bilruder samt løbende opfyldning. Vi opfordrer til, at dette kriterium udvides og formuleres som fx "serviceydelse, fx vask af bilruder og støvsugning af bil mv.", og at VD overvejer, om der kan fremføres vand til ladestanderne.

21. I regneeksemplet for evalueringsmodel i afsnit 3.5.3 i BUT'en øverst på side 5 defineres TF som $0,043 \cdot B$. VD bør overveje om forklaringen på faktoren 0,043 bør uddybes.

22. I regneeksemplet for evalueringsmodel i afsnit 3.5.3 i BUT'en i boksen øverst på side 8 har der vist indsneget sig en slåfejl, idet "(=5*0,3)" i den tekstlinje, der starter med "En karakter på 8 ..." forekommer at skulle have været "(=8*0,3)".

Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af vores høringssvar.

Med venlig hilsen
Dansk e-Mobilitet

John Dyrby Paulsen
Direktør

Søren Jakobsen
Chefkonsulent