

KL's hørings svar ang. Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

KL vil gerne kvittere for modtagelsen af høringsudkast til 'Lov om ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport' (herefter benævnt AFI-lov).

Kommunerne har i dag myndighedsopgaver relateret til fysisk planlægning, tilladelser, udbud og kontraktstyring i relation til ladeinfrastruktur. Herudover tager kommunerne et stort ansvar for klimahandling med kommunernes klimaplaner, hvilket indebærer en omstilling af transporten fra fossile til alternative drivmidler. Kommunerne støtter derfor helt på linje med EU-kommissionen en accelereret udrulning af ladeinfrastruktur, der kan understøtte overgangen til eldrevne køretøjer hos både borgere og virksomheder. Herudover hilser KL også transparens og konkurrence mellem ladeoperatører velkommen i form af flere betalingsmuligheder og visning af ladepriser.

KL bemærker, at kommunerne har en central rolle i den grønne omstilling og herunder også i at sikre en ladeinfrastruktur til den grønne transport. KL bemærker i den forbindelse, at udbudsprocesser ved udbud af arealer til ladestandere på offentlige arealer ofte er tunge og komplicerede. KL opfordrer derfor til, at disse gøres mere smidige og mindre ressourcekrævende.

For at understøtte den fortsatte udrulning af en ladeinfrastruktur ønsker KL, at tilskudsmulighederne til etablering ladestandere på offentlige arealer i form af statslige puljer og mulighederne vedrørende medfinansiering fortsættes.

KL vil desuden gøre opmærksom på, at KL gerne indgår i dialog med Transportministeriet om at skaffe data til afrapportering om udviklingen af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur i Danmark til EU-kommissionen.

KL har identificeret en række opmærksomhedspunkter, der kan være problematiske fra et kommunalt og/eller et fællesoffentligt perspektiv. KL's hørings svar er skrevet på baggrund af flere års analyser af ladestanderdataområdet, der bl.a. har resulteret i en [rapport for området](#) i regi af den fællesoffentlige digitaliseringsstrategi i 2021, samt efterfølgende softwareudvikling på området.

Opmærksomhedspunkterne dækker både specifikke og generelle bemærkninger.

Dato: 15. januar 2024

Sags ID: SAG-2022-02806
Dok. ID: 3409730

E-mail: SOKL@kl.dk
Direkte: 3370 3726

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 4

Dato: 15. januar 2024

Sags ID: SAG-2022-02806
Dok. ID: 3409730

E-mail: SOKL@kl.dk
Direkte: 3370 3726

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 4

Specifikke bemærkninger

Databehov til myndighedsbrug

Kommunerne er planmyndighed og har brug for data til forvaltning af deres ansvar på planlægnings- og udbudsområdet, så der kan træffes myndighedsbeslutninger på et oplyst grundlag.

Planlægningsopgaverne giver et stort behov for at vide præcis, hvor de *eksisterende* ladestanderer (defineret i AFI-lovudkastet som en ladestation) er placeret. Kommunen giver tilladelse til og anviser placering af de enkelte ladestanderer i det offentlige rum. Et geografisk punkt bør derfor ud fra et geodatafagligt perspektiv afspejle de fysiske anlæg over og under jorden, som vi kender det fra andre faciliteter som parkeringspladser, kanstene, fortove, skilte osv. Kommunernes planlægningsbehov giver også behov for at kunne registrere og udstille *planlagte* ladestanderer for at vejlede både elnet-selskaber, anlægssamarbejdspartnere og borgere om, hvor der anlægges ladestanderer. Alt sammen elementer der skal smidiggøre udrulningen af ladeinfrastruktur, hvor en række aktørers bidrag sørger for at ladestanderne bliver en realitet i løbet af en tidshorisont på et-to år.

Valget af den fællesoffentlige database GeoFA til ladestanderdata understøtter dette formål, da GeoFA sikrer fri adgang til data for flere typer aktører på både det kommunale, statslige og private område.

Udbuds- og kontraktstyringsopgaverne giver behov for at berige ladestanderdata med forvaltningsdata som kontraktperioder, driftsstart og område-navne (defineret i AFI-forordningen som ladeparker). Kommunerne sikrer leverancer af ladestanderdata fra ladeoperatører via udbud.

KL bemærker, at AFI-forordning/lov har fokus på registrering af ladestanderdata med forbrugerfokus, dvs. softwareegenskaber, der kan levere realtidsdata til slutbrugere, IoT-kommunikation og ikke ovennævnte myndighedsbehov. I et kontraktstyringsperspektiv er der desuden behov for aggregerede data om forbrug, mønstre i anvendelse og ladepriser for forskellige typer slutbrugere.

Datalevering fra ladeoperatører

Det er KL's forståelse at AFI-forordning/lov vil understøtte et flow af dynamiske data, der skal udspringe fra ladeoperatørernes software, hentes til det nationale adgangspunkt (NAP) og herfra hentes videre til det kommende europæiske adgangspunkt (EAP). Herudover har KL erfaret, at Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur (SDFI) skal udvikle en udstillingsportal til samme data. Det er uklart for KL hvorfra og hvor mange datastrømme, der vil være fra ladeoperatørerne, og grundet 'opsamlingsstationerne' mellem realtidsinformationer fra selve ladepunkternes software til EAP'en, om data vil leve op til en sådan grad af realtid, at de er relevante for slutbrugere i både Danmark og udlandet. KL erfarer, at de fleste slutbrugere henter data fra operatørernes egne apps og roamingtjenester på tværs af grænser.

AFI-forordningen/loven introducerer adskillige begreber, som skal oversættes til specifikationer for det danske marked. Her skal et stigende antal ladeoperatører og andre aktører harmonisere datadefinitioner, dataformat og leverancehyppighed for diverse ladepunkter og tankstandere. På baggrund af erfaring med standardiseringsarbejdet og softwareudvikling på ladestandarddataområdet, er det KL's umiddelbare vurdering, at ladeoperatørernes omkostninger til udvikling af de nødvendige API'er vil overstige bagatelgrænsen på 4 mio. kr., da der allerede findes et tocifret antal operatører på markedet. KL er derfor enige med EU-Kommissionen i, at tilpasnings- og administrationsomkostninger bør overvåges nøje og løbende i Transportministeriets projekt for IT-løsning, fx i samarbejde med operatørernes interesseorganisationer, der kan give værdifulde bidrag ift. softwareudvikling i samspil med de kommercielle aktører, der allerede er etablerede på ladestandarddataområdet.

Dynamiske data fra ladeinfrastruktur og implementeringshorisont

Der mangler både i AFI-forordning og -lov en præcis definition af 'dynamiske' eller 'realtiddata'. Det er derfor KL's forventning, at de skitserede krav vil kræve en flerårig analyse- og implementeringsperiode.

I projektperioden kan Transportministeriet med fordel hente en række ladestandarddata fra den fællesoffentlige database GeoFA til brug for afrapportering til EU-Kommissionen vedr. udvikling i antallet af ladepunkter, samt deres egenskaber og geografiske fordeling. Det er KL's vurdering, at kommunernes dataløsning og Transportministeriets dataløsning på sigt vil sameksistere og gerne supplere hinanden, da de forskellige behov og krav til data skal imødekomme forskellige behov. KL kan med fordel konsulteres og inddrages i projektet ift. datakilder og softwareudvikling.

Datalevering – private aktørers erfaringer og infrastruktur

Det er KL's erfaring at de enkelte ladeoperatører har investeret i egne softwareplatforme til at analysere og udstille dynamiske data fra alle typer ladestandere. Nogle ladeoperatører har indgået partnerskaber med softwarevirksomheden [Monta](#), så denne styrer og udstiller statiske og dynamiske ladestandarddata som driftsdata, aktive ladestandere og ladevarighed for ladeoperatørerne selv og til slutbrugerne. Det kan derfor være en fordel at indhente erfaringer herfra. Ladeoperatørernes fælles interesse i at udstille dynamiske data for at tiltrække kunder er en væsentlig årsag til, at KL ikke har investeret midler i softwareudvikling til dette formål.

Generelle bemærkninger

Kommunernes fællesoffentlige ladeinfrastrukturdata

Som KL har formidlet tidligere via mails og ved møde i Transportministeriet har kommunerne udviklet en løsning for ladestandarddata, se [kommunernes ladestandarddataprojekt](#):

- Begrebs- og datamodel for ladeinfrastruktur er udviklet i samarbejde med kommuner og ladeoperatører på basis af den internationale standard OCPI og har gennemgået formel [fælleskommunal](#) og [fællesoffentlig](#) kvalitetssikring via Digitaliseringsstyrelsen, hvor den er publiceret til bred offentlig anvendelse med integration til fællesoffentlige grunddata.

Dato: 15. januar 2024

Sags ID: SAG-2022-02806
Dok. ID: 3409730

E-mail: SOKL@kl.dk
Direkte: 3370 3726

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 3 af 4

- Løsningen er åben, gratis og tilgængelig for borgere, virksomheder og offentlige parter: [Dokumentation og vejledninger til GeoFA - geodanmark](#)
- Størstedelen af ladeoperatører har frivilligt forpligtet sig til at lægge deres data ind i databasen: [Aftale om registrering mellem KL og Dansk e-Mobilitet](#). Dette inkluderer data om semioffentlige ladestander, som kun er stillet til rådighed for myndigheder.
- Derudover høstes data via kommunernes krav til data i udbud – ligesom Danmarks Statistik ønsker at hente data fra databasen, så der spares tekniske og administrative ressourcer
- Løsningen giver rum for udviklingsmuligheder, herunder andre typer drivmidler og anlæg, og kan allerede i dag føre slutbrugere til markedets egne platforme, hvor realtidsdata kan ses.
- Løsningen dækker de relevante planlægnings- og analysebehov hos kommunerne, Danmarks Statistik og Sikkerhedsstyrelsen.
- Løsningen bygger på [den fællesoffentlige database GeoFA](#)
- Projektbeskrivelsen for løsningen findes [her](#).

Dato: 15. januar 2024

Sags ID: SAG-2022-02806
Dok. ID: 3409730

E-mail: SOKL@kl.dk
Direkte: 3370 3726

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 4 af 4

I den forbindelse er KL opmærksomme på, i hvilket omfang myndighedsaktører, herunder kommunerne, bør udvikle software, som markedet allerede har bygget eller er på vej med. Markedets parter er ved at harmonisere data, da alle aktører har interesse i at vise tidstro data om ladeinfrastruktur til slutbrugerne, der har behov for realtidsdata om pris, ledige ladestander etc.

KL vil gerne henlede opmærksomhed på de dataansvars- og databehandlingsrisici og byrder, som det offentlige påtager sig ved at blive udstillingspart for private aktører, hvis Transportministeriets IT-løsning skal udstille realtidsdata.

Hvis Transportministeriet ønsker at opbygge en stor database og udstillingsplatform, kan den med fordel bygge ovenpå kommunernes arbejde, og gerne i et fællesoffentligt projekt, så slutbrugere og markedsaktører kan se, at de offentlige aktører skaber værdi sammen. En evt. ny løsning kan hente data fra flere kilder, herunder GeoFA.

I det omfang det er relevant vil KL tilpasse definitionerne i den eksisterende begrebs- og datamodel for ladestanderdata, herunder kildehenvisning til AFI-forordning og -lov.

Økonomiske konsekvenser for kommunerne

KL ser frem til dialog om de økonomiske konsekvenser for kommunerne.

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen
Specialkonsulent

Sofie Kofoed Led
Konsulent

Klima og Tværkommunalt Samarbejde, KL