



Vidensbank om kommunale udbud af ladestandere:

# Erfaringer og anbefalinger fra Regional Taskforce i Region Sjælland

---

Grøn Omstilling Sjælland

---

**Udarbejdet af**

Kenneth Jørgensen, Gate 21 med juridisk assistance fra  
Magnus Bjerre Clausen & Henriette Storr Andersen, Poul  
Schmith/Kammeradvokaten

Med involvering af:

Kommunernes Landsforening  
Copenhagen Electric i Region Hovedstaden

Sammen med følgende kommuner i den regionale Taskforce:  
Faxe, Vordingborg, Guldborgsund, Lolland og Holbæk.

**Udgivet af**

Gate 21 i forbindelse med projektet  
Grøn Omstilling Sjælland i Region Sjælland.

Udgivet som e-publikation i februar 2024

---

# Indhold

Indledning .....	2
Introduktion til Taskforcen .....	4
Vigtige begreber .....	6
Fælles rammesætning for Taskforcen .....	9
Særlige aktuelle emner og problemstillinger.....	11
Søg at tydeliggøre ejerforholdet i dine kontrakter .....	12
Overvej misligholdelsesbeføjelser og adgang til opsigelse i din kontrakt .....	14
Rimelige og ikke-diskriminerende priser, herunder prissætning og aftalevilkår .....	15
Overgør ikke din kravspecifikation.....	18
Evaluering – hvordan findes den bedste tilbudsgiver? .....	21
Grønne indkøbsovervejelser i et koncessionsudbud .....	24
Behov for flere ladestanderer under samme kontrakt – hvordan? .....	25
Bedst brug af ladestanderdata i udbud.....	27
Planlægning af ladeinfrastruktur til elbiler.....	29

---

# Indledning

Denne vidensbank er en opsamling af erfaringer med gennemførte ladestanderudbud i Region Sjælland, og anbefalinger til at gennemføre koncessionsudbud for etablering af offentligt tilgængelige ladestandere. Anbefalingerne er udarbejdet i det 2-årige projekt Grøn Omstilling Sjælland (2022-2023), støttet af Region Sjælland.

I denne forbindelse er der blevet nedsat en regional Taskforce for etablering af ladestandere i Region Sjælland (herefter "Taskforcen"), som har involveret et afgrænset antal kommuner i Region Sjælland omkring etablering af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur på kommunale arealer (herefter "Taskforce-samarbejdet").

Formålet med vidensbanken er:

- **At lave et vidensgrundlag med foreløbige observationer af de kommunale erfaringer fra gennemførte koncessionsudbud for de involverede kommuner i Taskforce-samarbejdet.** Dette omfatter særlige problemstillinger, som kommunerne har oplevet i forbindelse med planlægning og udbud af ladestandere. Vidensbanken behandler ikke alle emner og mulige problemstillinger i forbindelse med at gennemføre et ladestanderudbud, men fremhæver særligt nogle typiske udbudsretlige forhold, som i et vist omfang også kan være af relevans for flere kommuner.
- **At opstille anbefalinger til ladestanderudbud.** Anbefalingerne vil i et vist omfang også kunne bruges i forbindelse med etablering af ladestandere i andre kommuner, da flere af de planlægnings- og udbudsretlige betragtninger vil være de samme. Det kan f.eks. være i forhold til, hvordan lovkravet om rimelige og ikke-diskriminerende priser for elbilsten i praksis kan efterleves.

Vidensbanken indledes med et afsnit om baggrunden for etablering af Taskforcen, og hvad rammesætningen har været. Herefter dykker vi særligt ned i udvalgte emner og problemstillinger af juridisk karakter, som har været berørt i Taskforce-samarbejdet. Hvert emne søges opsamlet med en række anbefalinger til arbejdet med kommunale ladestanderudbud. Udover de juridiske aspekter så kommer vidensbanken også ind på, hvordan kommunerne forud for et ladestanderudbud kan arbejde med en ladestanderstrategi for e-mobilitet, og der vil være et særligt aspekt omkring ladestanderdata, som bør håndteres i forbindelse med et koncessionsudbud, og som er væsentligt for at kunne lette planlægning, anlæg, udbud, kontraktstyring, vedligehold og formidling både internt og eksternt.

Vidensbanken er udarbejdet af partnerskabsorganisationen Gate 21 i projektet Grøn Omstilling Sjælland. Poul Schmith/Kammeradvokaten har ageret juridisk ressource i projektet.

---

Tak til Kathrine Fjendbo Jørgensen fra CPH Electric i Region Hovedstaden, som har bidraget til afsnittet vedr. planlægning for e-mobilitet i kommunen. Herudover en tak til Sofie Kofoed Led fra Kommunernes Landsforening, som har bidraget til afsnittet omkring ladestanderdata. Og en særlig tak til de deltagende kommuner i Taskforcen, som har bidraget med deres erfaringer og konstruktive kommentarer til færdiggørelse af nærværende vidensbank.

# Introduktion til Taskforcen

Behovet for en taskforce er opstået på baggrund af ladestanderbekendtgørelsen (bekendtgørelsen nr. 181 af 5. marts 2020), som stiller krav til danske kommuner om forberedelse og etablering af ladeinfrastruktur til elbiler ifm. kommunale bygninger og beboelsesejendomme inden 2025.

Bekendtgørelsen trådte i kraft den 10. marts 2020 og omfatter følgende krav:

	Eksisterende	Ombygning	Nybyggeri	Antal P-pladser
Kommunale ejendomme/ erhverv SMV'er undtaget	Ingen krav			1-10
	Ingen krav	Mindst 1 ladestander skal etableres og hver 5. plads skal forberedes til ladestandere		10+
	Mindst 1 ladestander skal etableres inden 2025			20+
Beboelse	Ingen krav			1-10
	Ingen krav	Alle pladser skal forberedes til ladestandere		10+
				20+

Taskforcen har haft fokus på de krav i ladestanderbekendtgørelsen, som omfatter kommunale ejendomme. Der har hovedparten af de involverede kommuner i Taskforcen set udover kravene i ladestanderbekendtgørelsen og søgt at etablere flere ladestandere, end bekendtgørelsen stiller krav om.

De følgende aktører har i projektperioden deltaget i Taskforce-samarbejdet:

- Projektejer: Region Sjælland, herunder
- Operatør i projektet: Gate21
- Kommunale deltagere:
  - Faxe Kommune
  - Guldborgssund Kommune
  - Holbæk Kommune
  - Lolland Kommune
  - Vordingborg Kommune
- Juridisk ressource: Poul Schmith/Kammeradvokaten
- E-mobilitet ressource: CPH Electric i Region Hovedstaden

---

For at optimere Taskforcens ressourcer og øge dybden af samarbejdet så har der været tilbudt et begrænset antal pladser i Taskforcen med op til seks deltagende kommuner, som skulle i gang med at gennemføre et udbud af ladestandere. Herudover er de øvrige kommuner i Region Sjælland blevet tilbudt at deltage på en række tema-webinarer for at skabe grundlag for vidensdeling i perioden 2022-23. Kommunerne Kalundborg, Lejre, Odsherred, Solrød og Sorø har deltaget.

Forløbet med de deltagende kommuner i Taskforce-samarbejdet har understøttet opsætningen af mere end 1.500 ladepunkter. De vil blive opsat i 2023 og i begyndelsen af 2024 for de i alt seks kommuner. I de involverede kommuner i Taskforce-samarbejdet har følgende ladeoperatører vundet udbuddene: OK, Clever, PowerGo og Ewii.

### **Pulje til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere ikke anvendt i stort omfang**

Det var i begyndelsen af projektet usikkert, hvorvidt kommunerne selv skulle bruge penge på opsætning af offentligt tilgængelige ladestandere, særligt i tyndt befolkede områder i regionen. Men der har været en overvældende interesse fra ladeoperatørerne, hvilket betyder, at de kommuner, som har deltaget i taskforcen, ikke har brugt penge på etablering af nye ladestandere, men har været godt hjulpet på vej af et stadigt stigende elbilsalg. Det har derfor ikke været nødvendigt for de deltagende kommuner i taskforce forløbet at ansøge til puljen på 98 mio. kr. til etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer. Puljen havde en ansøgningsfrist den 30. april 2023, og 11 kommuner har ansøgt på landsplan. Dog har én kommune ikke fået tilskud, da det ansøgte faldt uden for puljens område. Der er derfor blevet udbetalt i alt 6,8 mio. kr. fra puljen til 10 kommuner i statslig medfinansiering. I Region Sjælland er det kun Sorø Kommune, som har modtaget statslig medfinansiering. De øvrige midler fra puljen vil blive fordelt til alle danske kommuner, og Vejdirektoratet oplyser i skrivende stund, at det er ved at blive afklaret, hvordan fordelingen vil ske.

Puljen har derfor kun været anvendt i et meget begrænset omfang og ikke af de sjællandske kommuner, som har deltaget i taskforce-samarbejdet. Det er nok kommet som en overraskelse for de fleste kommuner, at der ikke har været behov for puljen, herunder særligt i de tyndt befolkede områder, da markedet også her har vist sig at være interesseret i at investere i flere ladestanderlokaliteter.

Udover et fokus på etablering af ladeinfrastruktur til el- og plugin hybrider så har projekt Grøn Omstilling Sjælland også et spor omhandlende udbredelse af grønne varmeløsninger til kommuner og forsyningsselskaber. Dette spor er behandlet andetsteds.

## Vigtige begreber

Målgruppen for vidensbanken er kommunale medarbejdere, som arbejder med indkøb og udbud, klima- og trafikplanlægning, ejendomsservice m.v. Krydsfeltet af kompetencer forudsætter derfor, at brugeren af vidensbanken har den nødvendige tekniske indsigt.

I denne vidensbank anvendes følgende vigtige begreber:

Begreb	Definition
<b>Ad-hoc kunder</b>	Elbilister som ikke har et abonnement hos en ladeoperatør, men som betaler med kreditkort eller en app på deres telefon.
<b>AFI-loven</b>	Lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).
<b>Destinationsopladning</b>	En særlig opladningsform hvor opladning klares på destinationen for køreturen. Typisk klares det med normalopladning, da tankegangen er, at bilen er parkeret i længere tid.
<b>Hurtiglader</b>	I AFI-loven er et højeffektlade punkt defineret som et ladepunkt, der gør det muligt at overføre elektricitet til et elektrisk køretøj med en effekt på mere end 22 kW.
<b>Koncessionsdirektivet</b>	Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter.  Koncessionsdirektivet er implementeret i bekendtgørelse nr. 1625 af 15. december 2015 om tildeling af koncessionskontrakter.
<b>Koncessionsdokument</b>	Ethvert dokument, som den ordregivende myndighed eller ordregivende enhed har frembragt eller henvist til i forbindelse med beskrivelse eller bestemmelse af dele af koncessionen eller proceduren, herunder koncessionsbekendtgørelsen, de tekniske og funktionelle krav, foreslåede koncessionsbetingelser, udformning af ansøgernes og tilbudsgivernes fremlagte dokumenter, oplysninger om alment gældende forpligtelser samt alle supplerende dokumenter, jf. koncessionsdirektivets artikel 5, nr. 12.
<b>kW</b>	Står for kilowatt og er den effekt, som den givne ladefacilitet kan tilføre til elbilens batteri.



<b>KWh</b>	Står for kilowatttime og er en måleenhed for elforbrug og strømmængde. Størrelsen af en elbils batteri måles i kWh.
<b>Ladeoperatør</b>	Er den virksomhed, der har ansvaret for at drive ladestanderne med service og vedligehold samt afregning med kunder.
<b>Ladepunktsberegneren</b>	Værktøj udviklet til at beregne behovet for ladeinfrastruktur i danske kommuner og byer. Beregningen omfatter privatbilismen og dækker dermed ikke kommerciel eller tung transport.  Beregningsmetoden er udviklet af Hybrid Greentech og i et samarbejde mellem Dansk e-mobilitet, COWI og DTU.
<b>Ladestanderbekendtgørelsen</b>	Bekendtgørelse nr. 181 af 5. marts 2020 om forberedelse til og etablering af ladestander i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)
<b>Ladestander</b>	En stander, der leverer strøm til elbilerne. En ladestander kan have flere ladepunkter – dvs. flere ladestik.
<b>Ladestanderstrategi</b>	Strategi for at skabe overblik og belyse de forhold, der skal tages i betragtning i forbindelse med indledende planlægning af en offentligt tilgængelig ladestanderinfrastruktur i kommunen.
<b>Ladepunkter/-udtag</b>	Udtaget på en ladestander hvor ladekablet tilsluttes. En enkelt ladestander kan have flere udtag/ladepunkter, som kan være aktive på samme tid
<b>Ladeoprator</b>	Står for at etablere, installere, servicere og drive ladestanderne.
<b>Lynlader</b>	En højeffektlader, der lader med mindst 150 kW. Lader med jævnstrøm (DC/Direct Current). Konvertering fra veksel- til jævnstrøm sker i laderen og ikke i elbilens batteri.
<b>Normallader</b>	En laveffektlader, der lader med op til 22 kW. Lader med vekselstrøm (AC/Alternating Current). Konvertering fra veksel- til jævnstrøm sker i elbilens batteri og ikke i laderen.
<b>Koncessionsudbud</b>	En ordregivende enhed skal vurdere, hvilket udbudsdirektiv, der finder anvendelse for anskaffelsen. Et koncessionsudbud er i nærværende defineret som et udbud, der er gennemført efter koncessionsdirektivet. Før der gennemføres et koncessionsudbud, er det således væsentligt at vurdere, om der er tale om en koncession som defineret i koncessionsdirektivet, og om koncessionsdirektivet i øvrigt finder anvendelse.

<b>Koncessionsværdi</b>	Såfremt man vurderer, at der er tale om en koncession i henhold til koncessionsdirektivet, skal koncessionen dog også overskride tærskelværdien, førend koncessionsdirektivet finder anvendelse. Tærskelværdien er reguleret i koncessionsdirektivets artikel 8, stk., og tærskelværdierne bliver som udgangspunkt opdateret hvert andet år af EU-Kommissionen. Tærskelværdien for 2022-2023 er i henhold til koncessionsdirektivets artikel 8, på kr. 40.100.744.
<b>Kravspecifikation</b>	Har til formål at beskrive de ydelser, der skal leveres af den private part.
<b>Vejdirektoratets udbudsparadigme</b>	<p>Vejdirektoratet har i december 2022 publiceret materiale, der kan bruges i forbindelse med udbud af ladestandere. Materialet består af fire paradigmer og en vejledning til brugen af disse.</p> <p>Paradigmerne vedrører:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. bestemmelser for udbud og tilbud (BUT)</li> <li>2. kravspecifikation for etablering og drift af ladestandere</li> <li>3. bilag til tilbud, som den potentielt kommende operatør kan benytte til at beskrive sit serviceniveau i forbindelse med tilbud</li> <li>4. udkast til koncessionskontrakt.</li> </ol> <p>Paradigmerne skal konkret tilpasses til den enkeltes behov. Paradigmerne har en række forudsætninger, der er beskrevet nærmere i materialet.</p>

---

# Fælles rammesætning for Taskforcen

Baggrunden for etableringen af Taskforcen i Grøn Omstilling Sjælland har været motiveret af behovet for ladestandere, som har været støt stigende i den periode, Taskforcen har samarbejdet med kommunerne. I årets første otte måneder af 2023 tæller el- eller hybridbiler mere end fire ud af 10 nyregistrerede biler i Region Sjælland. Der er derfor et stort behov for at understøtte de mange nye elbiler med ladeinfrastruktur i Region Sjælland ligesom i den øvrige del af landet. Etablering af ny ladeinfrastruktur har været hovedformålet for arbejdet i Taskforcen:

*” [...] accelerere opstilling af en brugervenlig, let tilgængelig og veludbygget ladeinfrastruktur til elbiler og plug-in hybrider, der bidrager til at dække behovet i Region Sjælland”*

Helt afgørende for Taskforcens arbejde har været udmøntningen af AFI-direktivet i lov om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler til transport, som trådte i kraft den 6. april 2022 – dvs. i projektperioden for Grøn Omstilling Sjælland. AFI-direktivet supplerer den tidligere vedtagne ladestanderbekendtgørelse og bidrager til at sætte nogle overordnede rammer for kommunernes ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter, der anlægges på arealer, som kommunen har rådighed over.

Kommunes nye rolle har været det grundlæggende tema for samarbejdet i Taskforcen. Da ingen kommuner tidligere har gennemført et koncessionsudbud, så har der været et stort behov for fælles sparring og vidensdeling omkring best practice erfaringer og problemstillinger i forhold til, at Taskforcen har søgt at vejlede kommunerne til en ensartet, hurtig og sikker gennemførelse af et koncessionsudbud.

Taskforcen har haft to væsentlige hovedleverancer:

- *Fælles vidensbank* for kommunale koncessionsudbud vedrørende etablering og drift af offentligt tilgængelige ladestandere med udgangspunkt i deltagende kommuners best practice erfaringer. Taskforcen har ikke behandlet konkrete sager for kommunerne og kommenteret tekstnært på indholdet af kommunernes koncessionsudbud inden udsendelse, men har bistået kommunen i et overordnet vejledningsforløb. Det har været kommunens ansvar at gennemføre hele eller dele af udbuddet.
- Udarbejde *et fælles grundlag for en udbudsskabelon*, som kommunerne frit kan vælge at bruge. Hensigten er, at kommunerne sparer tid og ressourcer ved at bruge skemaer og skabeloner og skaber et mere ensartet grundlag for kontraktstyring. Udbudsskabelonen skal tilpasses konkret til den enkelte kommunes forhold.

---

## **Udbudsskabelon til udbud af ladestandere på kommunale arealer**

Arbejdet med vidensbanken er behandlet i denne vidensbank, mens den udarbejdede udbudsskabelon er et selvstændigt dokument. Udbudsskabelonen er udarbejdet i samarbejde med parterne i projektet, og udbudsskabelonen er konkret tiltænkt de fem kommuner, der har deltaget i Taskforcen. Udbudsskabelonen skal ses i sammenhæng med den erfaringsudveksling og de oplæg, der har været i Taskforcen, og de konkrete drøftelser parterne imellem. Der er i forbindelse med udarbejdelse af udbudsskabelonen truffet en række valg som følge af de forhold, der er drøftet undervejs i Taskforcen.

Udbudsskabelonen kan således ikke erstatte juridisk bistand og skal tilpasses konkret til den enkelte kommunes forhold.

I den første del af udbudsskabelonen findes følgende dokumenter:

- Forudsætningsdokument til brug for "Udbudsskabelonen"
- Koncessionsbekendtgørelse
- Koncessionsbetingelser og underliggende bilag
  - Bilag A – Tilbudsevaluering
  - Bilag B – Skabelon til tilbuds-brev
  - Bilag C – Støtteerklæring

Taskforcen har herudover blandt andet taget udgangspunkt i materiale fra øvrige kommuner og paradigmet offentliggjort af Vejdirektoratet. Ovenstående udbudsskabelon adskiller sig grundlæggende fra Vejdirektoratets paradigme i den forstand, at Taskforcen har haft fokus på udbud, der skulle udbydes efter Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (herefter "Koncessionsdirektivet"), hvor koncessionsværdien er vurderet over tærskelværdien.

---

## Særlige aktuelle emner og problemstillinger

Arbejdet i Grøn Omstilling Sjælland er foregået som en kombination af møder i Taskforcen og videndeling på temawebinarer med øvrige deltagende kommuner i Region Sjælland. På de afholdte møder har eksterne aktører som Vejdirektoratet, Dansk e-Mobilitet, KL og ladeoperatører bidraget i forskellige henseender.

De særligt aktuelle emner, der har været drøftet i Taskforcen, er valgt ud fra den forudsætning, at kommunernes indkøb af ladestandere var omfattet af Koncessionsdirektivet, hvor koncessionsværdien ligeledes var vurderet over den pågældende tærskelværdi for direktivet. Denne forudsætning har således været grundstenen for de møder og emner, der har været drøftet i Taskforcen. I tillæg er de særlige aktuelle emner også udvalgt i forhold til interessen fra de deltagende kommuner i Taskforce-samarbejdet.

De behandlede særlige aktuelle emner i vidensbanken er:

- **Udbudsstrategier.** Udbudsstrategier, herunder forskellige former for offentlige udbud for indkøb af ladestandere, herunder med særligt fokus på koncessionsudbud.
- **Udarbejdelse af koncessionskontrakter og kravspecifikationer.** Ved udarbejdelse af koncessionskontrakter har der blandt andet særligt været fokus på emner såsom misligholdelsesbeføjelser, ejerforholdene samt reguleringen og kontrollen af rimelige og ikke-diskriminerende priser, herunder sammenhæng mellem kravspecifikation og misligholdelse/ophævelse, bodspålæggelse, ansvar for udstyr, tomrør og forsyningskabler til ladestanderne ved kontraktens ophør, varighed af kontrakt og pris for opladninger.
- **Tildelingskriterier og evalueringsmodeller,** herunder valg af kriterier for tildeling, evaluering af hhv. pris og kvalitet, mv.
- **Ændringer af koncessionskontrakter** efter tildeling af kontrakt, herunder muligheden for at opsætte flere ladestandere, mv.
- **Håndtering af ladestanderdata** i koncessionsudbud og når der er indgået kontrakt med ladeoperatøren.
- **Planlægning af ladeinfrastruktur.** Indledende overvejelser i forbindelse med planlægning af ladeinfrastruktur til elbiler, herunder en ladestanderstrategi.

---

## Søg at tydeliggøre ejerforholdet i dine kontrakter

Der har i Taskforcen været et fokus på udarbejdelse af koncessionskontrakten, herunder hvilke forhold den ordregivende myndighed blandt andet skal være opmærksom på ved udfærdigelse af denne.

Udgangspunktet er, at kontrakter er individuelle, og der kan således være en række forskellige forhold fra kontrakt til kontrakt. Det er særlig vigtigt, at den ordregivende myndighed har gransket kontraktens indhold i forhold til alle tænkelige scenarier med hensyn til ordregivers konkrete behov (realistiske og inden for lovens grænser), således at disse forhold beskrives i koncessionsmaterialet inden offentliggørelse af udbuddet. Det er endvidere grundlæggende, at ordregiver har eller får en teknisk vurdering af den udbudte løsning samt den fornødne tekniske viden til udarbejdelse af de tekniske bilag, enten ved intern eller ekstern bistand.

Ovenstående er væsentligt at få afdækket i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet, dvs. inden offentliggørelse af et udbud, da der gælder visse begrænsninger i, hvor meget og hvad man kan ændre undervejs i udbudsprocessen. Det er derfor essentielt, at kommunerne får afdækket deres konkrete behov. Der kan f.eks. være behov relateret til betaling, ladestanderne placering, håndtering af slutbrugerpriser, ejendomsret og overdragelse ved ophør, misligholdelsesbestemmelser, bodsbestemmelser, mulighederne for ophævelse etc.

Herudover er det vigtigt, at kommunerne undersøger eventuelle forhold, der måtte være relevante for de udbudte lokationer inden offentliggørelse af udbud, herunder eventuelle lokationer, som kommunen f.eks. ikke kommer til at eje i fremtiden eller lignende. Dette bør håndteres i koncessionskontrakten, f.eks. med eventuelle opsigelsesbestemmelser, mv.

Der har i Taskforce-samarbejdet blandt andet været fokus på, hvad kommunerne bør overveje i forhold til, hvem der har ejendomsretten ved kontraktens ophør til f.eks. ladestanderne, udstyr etableret af operatøren på matriklen, herunder om det f.eks. skal være muligt for kommunen at overtage kablerne og nettilslutningen, hvordan dette skal prisreguleres, samt om operatøren er forpligtet til at rydeliggøre arealet for dennes omkostninger, hvis kommunen ikke vil overtage kablerne mm.

I Taskforcen er der set forskellige tilgange til dette. Der er f.eks. set et eksempel på en kommune, som i deres kontrakt har reguleret, at operatøren skal rydeliggøre alle kabler ved kontraktens ophør, mens en anden kommune har overvejet, om kommunen skal overtage alt under jorden, men hvor operatøren skal rydeliggøre alt over jorden. Det har blandt andet været diskuteret, at kablerne i jorden formentlig kan anvendes til en ny operatør, hvis de er dimensioneret korrekt, at gravearbejde er bekosteligt, hvorfor det kan være en fordel, at kommunen overtager udstyr under jorden efter kontraktens ophør, og at overtagelse af kabler kan være en klimamæssig gevinst.

I Taskforce-samarbejdet er vi blandt andet blevet bekendt med en spændende model for, hvordan man kan fordele etableringsudgifterne. En kommune har i dennes kontrakt reguleret en

---

mulighed for, at operatørerne kan videresælge x-antal erhvervede ampere til etablering af installationen til en ny operatør ved kontraktens udløb, som baseres på gældende dagspriser. En ny kontraktholder kan derfor overtage den eksisterende installation.

Overordnet set skal kommunerne altså foretage sig en række overvejelser forinden offentliggørelsen af et udbud af ladestandere. Kommunerne bør derfor især søge at tydeliggøre ejerforholdet til ladestanderne samt underliggende udstyr på matriklen, således at der ikke er tvivl om, hvem der har ejendomsretten, når kontrakten mellem kommunen og operatøren ophører.

## Centrale budskaber:

- Det er generelt oplevelsen, at kommunerne har forskellige ønsker og behov, hvorfor kommunen bør have særligt fokus på afklaringen heraf, inden kommunen anvender paradigmer og dermed krav og kontraktuelle bestemmelser, som ikke er i overensstemmelse med kommunens behov og ønsker.
- Det er væsentligt for en kommune at få afdækket, hvad der allerede er opsat/eksisterer af kabler, tomrør, mv., da dette kan være essentielt for tilbudsgivernes pris-sætning samt de forhold, som kommunen skal regulere i kontraktforholdet i forhold til ejendomsretten.

# Overvej misligholdelsesbeføjelser og adgang til opsigelse i din kontrakt

I forlængelse af ovenstående i afsnit 5.2, har der som sagt været et fokus på udarbejdelse af koncessionskontrakten, herunder hvilke forhold ordregiver blandt andet skal være særlig opmærksom på ved udfærdigelse af denne.

Det vil være "normalt" at indskrive i sin koncessionskontrakt, at ordregiver i tilfælde af operatørens misligholdelse af kontrakten helt eller delvist kan ophæve kontrakten, hvis der foreligger væsentlig misligholdelse fra operatørens side. Ordregiver kan som udgangspunkt selv bestemme, hvad der skal udgøre væsentlig misligholdelse ved at indskrive dette i koncessionskontrakten. Dette skal dog være proportionalt. Det har i Taskforce-samarbejdet således også været drøftet, at kommunen bør overveje, hvilke misligholdelsesbeføjelser der er nødvendige og ønskelige for ordregiver at have med i sin koncessionskontrakt. De forhold, som ordregiver angiver som misligholdelse, bør være forhold, som ordregiver ønsker at støtte ret på, og som er proportionale.

Der har i Taskforce-samarbejdet ligeledes været fokus på ordregivers udarbejdelse af opsigelsesbestemmelser i koncessionskontrakten. Ordregiver bør tage stilling til, om ordregiver og/eller operatøren skal have adgang til at opsiges kontrakten. Hvis der f.eks. er risiko for, at en af de udbudte lokationer ikke længere kan/skal have ladestandere stående, bør dette håndteres i koncessionskontrakten. Dette kan f.eks. være en klar, præcis og tydelig formulering om, at kommunen har ret til at opsiges en lokation med et vist varsel, hvis [x, y, z]. Herudover bør der også tages stilling til eventuelle krav på erstatning mv.

## Centrale budskaber:

- Det er en god tommelfingerregel at stille sig selv spørgsmålet om, hvorvidt man reelt ønsker at håndhæve en misligholdelsesbeføjelse, inden man skriver den ind i kontrakten.
- Det er essentielt at få afdækket kommunens behov for opsætning af ladestandere på de pågældende lokationer, herunder om lokationen kan "loves" ud over en årrække, eller om der skal reguleres bestemte tidsintervaller for de forskellige lokationer.



# Rimelige og ikke-diskriminerende priser, herunder prissætning og aftalevilkår

Der har i Taskforcen været fokus på priser over for slutbrugeren, da dette også er et opmærksomhedspunkt ifølge lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport<sup>1</sup> (herefter "AFI-loven").

Af AFI-lovens § 3, stk. 3, fremgår det, at den offentlige ordregiver skal sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikke-diskriminerende.

Det følger endvidere af AFI-lovens § 3, stk. 4, at transportministeren bl.a. fastsætter regler om standardvilkår om rimelige og ikke-diskriminerende priser. Som følge af AFI-lovens § 3, er der udstedt bekendtgørelse om ordregivers indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter<sup>2</sup>. Bekendtgørelsen regulerer blandt andet, at en aftale mellem offentlige ordregivere, som indgår aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter efter AFI-loven, skal sikre, at aftaler med operatørerne indeholder aftalevilkår om rimelig og ikke-diskriminerende priser, jf. dennes § 3, stk. 1.

Aftalevilkår defineres nærmere i bekendtgørelsen § 3, stk. 2, nr. 1-6, som oplister de forhold, der defineres som aftalevilkår, herunder bl.a. maksimal rabatsats på 10 % for operatørers abonnementskunder i begrænset konkurrence, definerings af begrænset konkurrence, beregning af rabat, priser ved abonnementsordninger mm. Aftalevilkårene gælder for aftaler, som enten udbydes, annonceres eller, hvis aftalen ikke skal udbydes eller annonceres, bliver indgået efter den 1. juli 2022. Bestemmelserne er således vigtige at have for øje, når der skal udarbejdes en kontrakt. Der kan i den forbindelse også henvises til den af Vejdirektoratet udarbejdede kontrakt for udbud af ladestandere, hvor der henvises til kontraktens afsnit 6.3.2.

I Taskforcen har der blandt andet været fokus på, hvad der ligger af forpligtelser for ordregiver i forhold til at sikre, at priserne over for slutbrugeren i kontraktperioden forbliver rimelige og ikke-diskriminerende. Ordregiver kan vælge at indskrive i kontrakten, hvordan ordregiver enten vil kontrollere, eller hvordan operatøren skal dokumentere, at operatøren overholder de fastsatte aftalevilkår, f.eks. i relation til bestemmelsen om den maksimale rabatsats på 10 % for operatørers abonnementskunder i begrænset konkurrence. I forlængelse af denne bestemmelse har der i Taskforce-samarbejdet været drøftelser om, hvordan man som ordregiver undgår at bruge uforholdsmæssige ressourcer på at kontrollere, at den pris, som operatøren tager over for slutbrugeren, ikke er højere end de fastsatte aftalevilkår. Der er i den forbindelse stadig en række uafklarede forhold, da kontrakterne endnu ikke har levet lang tid nok til, at man kan vurdere, hvilke "overvågningsmetoder" der har fungeret bedst i praksis. Det vil være muligt at evaluere herpå, når kontrakterne har levet lidt længere tid.

<sup>1</sup> Lov nr. 412 af 4. april 2022 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 1073 af 28. juni 2022 om ordregivers indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter

Som ordregiver kan man dog også prøve at tilrettelægge sit udbud således, at man undgår, at der opstår begrænset konkurrence. Begrænset konkurrence er i den ovennævnte bekendtgørelses § 3, stk. 2, pkt. 2) defineret som en passende gå- eller køreafstand, som fastsættes af den offentlige ordregiver, fra ladepunkter omfattet af aftalen til nærmeste offentligt tilgængelige ladepunkt fra en konkurrerende operatør med henblik på at fastlægge, om et ladepunkt er i begrænset konkurrence. Ordregiver kan for at undgå sådanne situationer f.eks. prøve at inddele udbuddet i nogle forskellige puljer (delkontrakter) og sætte krav om, at en tilbudsgiver kun kan vinde én delkontrakt. I sådanne tilfælde kan man pulje lokationerne således, at man sikrer, at der inden for et bestemt geografisk område både er lokationer omfattet af én delkontrakt og lokationer omfattet af en anden delkontrakt. På denne måde har man sikret konkurrence, da to forskellige operatører vil operere tæt på hinanden. Det afhænger selvfølgelig af de konkrete forhold, og hvor tæt lokationerne er på hinanden.

Ved at opdele kontrakten i puljer (delkontrakter) med en begrænsning på, hvor mange kontrakter en tilbudsgiver kan vinde, kan man også undgå, at der efterfølgende i en kommune kun er mulighed for at vælge mellem ladestandere fra én og samme operatør.

Der har desuden været drøftelser om, hvorvidt, og eventuelt hvordan, ordregiver kan medtage slutbrugerprisen som et konkurrenceparameter i forbindelse med udbuddet. Det kunne f.eks. være ved at konkurrere på operatørernes dækningsbidrag. Der er dog ikke nogen i Taskforcen, der har benyttet sig af dette endnu, hvorfor det ikke er bekendt hos Taskforcen, hvordan dette ville blive taget imod på markedet. Et andet eksempel, der er blevet diskuteret i Taskforcen, har været at konkurrere på den samlede pris over for slutforbrugeren. Det er dog vigtigt at have for øje, hvordan dette opretholdes/reguleres under kontraktperioden, herunder hvordan det taler

## Centrale budskaber:

- Sørg for at få tilføjet aftalevilkår i kontrakten i overensstemmelse med § 3, stk. 2, i bekendtgørelse om ordregivers indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter. En mulig måde er anvist i Vejdirektoratets paradigme for udkastet til koncessionskontrakten i dennes afsnit 6.3.2, således at man er sikret, at det altid er indeholdt i kontraktgrundlaget.
- Vurder hvilke lokationer/ladestandere, hvor der er begrænset konkurrence.
- Vurder hvilke kontrolmekanismer, som kommunen ønsker at benytte sig af i forhold til at tjekke op på, om leverandøren overholder reglen om maksimal rabat på 10 % til abonnementskunder, når man har vurderet, at der er begrænset konkurrence. Disse bør fremgå af kontrakten.

---

ind i markedets måde at prissætte på. Risikoen kan eventuelt være, at der tillægges en høj risikobuffer ved afgivelse af tilbudsgivers tilbud henset til, at det er forbundet med en stor risiko for tilbudsgiver, hvis de skal forpligtes til at fastlåse deres priser over for slutbrugeren i hele kontraktperioden. En af udfordringerne kan f.eks. være svingende elpriser.

---

## Overgør ikke din kravspecifikation

For de deltagende kommuner har arbejdet med kravspecifikationen været en stor opgave, idet der er tale om et nyt arbejdsfelt. Der er ingen krav til, hvilket indhold kravspecifikationen skal have. Der hersker dog en generel forestilling om, at en kravspecifikation skal indeholde et hav af detaljerede tekniske specifikationer, og hvor hver detalje skal gennemarbejdes, før koncessionsudbuddet kommer godt fra start.

Flere kommuner har sammenlignet med Vejdirektoratets paradigme, som udkom i december 2022. Paradigmet indeholder en meget grundig og detaljeret oversigt over minimumskrav til, hvad operatøren skal kunne levere. Den indeholder både noget om, hvad ladestanderne skal kunne, og hvilke serviceniveauer (vedrører bl.a. dataopsamling, hurtig fejlretning, brugervenlighed) der forventes. I forhold til hvad ladestanderne skal kunne, så handler det primært om at stille krav til normalladere, da det typisk er denne type, som opsættes på kommunale arealer beregnet til destinationsladning. Men en mulighed er, at der også kan opstilles krav til, hurtig- og lynladere i kravspecifikationen, hvis kommunen ser en fordel i at opsætte dem på særlige lokationer. Opfordringen fra Vejdirektoratet for brug af BUT'ens indhold for både kravspecifikation og operatørens serviceniveau er, at de bør bruges som en tjekliste og kan fraviges og tilpasses forholdene i det enkelte tilfælde.

Der er flere kommuner, som forståeligt nok, har baseret deres kravspecifikationer på Vejdirektoratets paradigme, da det er første gang de laver et koncessionsudbud for ladestanderne. Det generelle indtryk er, at det er meget detaljerede krav i Vejdirektoratets paradigme, hvor intentionen til tider er svær at gennemskue, men hvor kommunen har været fristet til at medtage det for at "dække sig ind". Det er også den generelle oplevelse fra ladeoperatørerne, som sidder på den anden side af bordet. Den almindelige oplevelse er, at nogle af kravene er overflødige og besværliggør kontraktstyringen i aftaleperioden for begge parter. Dette er der nedenfor nævnt flere eksempler på.

I flere kravspecifikationer fra kommunerne ses følgende eller lignende formuleringer, som også er fra Vejdirektoratets paradigme:

*"Operatøren skal sikre en tilgængelighed (oppetid) på Ladepunkterne på min. 98% målt på månedsbasis".*

Det er et forståeligt krav, men det er også væsentligt at nævne, at der er en gensidig interesse fra ladeoperatøren om en "høj oppetid", da de har en tydelig kommerciel interesse i, at ladepunktet er operationelt. Af andre eksempler fra Vejdirektoratet paradigme kan nævnes:

---

*"Ladestanderne skal være IK10-klassificeret, have IP-grad minimum IP54 og være beregnet til drift i omgivelsestemperaturer mellem +50→ -20 grader Celsius".*

Det er endnu et eksempel på et teknisk krav, som er velmenende, da det skal sikre, at ladestanderne er robuste/vandalsikret samt støv- og vandtætte. Det kan dog være svært at gennemskue intentionen med at medtage så specifikke tekniske krav til tilbudsgiver, som operatøren også grundlæggende er enige i. En alternativ tilgang kan være at formulere det som et funktionskrav.

I nogle af kommunernes kravspecifikationer ses krav om, at der på lokaliteterne skal opstilles *"det i kontrakten specificerede antal ladestandere"*. For nogle kommuner er det essentielt at præcisere dette nærmere og samtidig få præciseret en masse minimumskrav til ladestanderne. Der vil dog også være nogle kommuner, som ikke har det samme behov, og som i så fald vil blive bundet af en række specifikke minimumskrav, som kommunen har svært ved efterfølgende at ændre på. Såfremt dette er tilfældet, vil det for nogle kommuner være mere fordelagtigt at beskrive funktionskrav i stedet. Det kunne f.eks. være tilfældet for antal og placering af ladestanderne. Kommunen kan i stedet stille minimumskrav til, hvor mange ladestandere der *mindst* skal etableres og kun angive områder på et parkeringskort (GIS-kort), hvor der *ikke* må placeres ladestandere inden for den udbudte lokation.

Herudover er der i nogle kommuners kravspecifikationer defineret et generelt krav om at:

*"AC-ladestandere skal være fritstående med hver to separate udtag, så biler kan lade på samme tid".*

Det er endnu et eksempel på en høj detailstyring, som kan være kontraproduktiv, ligesom følgende lignende formulering fra Vejdirektoratet paradigme:

*"Normalladernes dimensioner må ikke overstige 500/500/1200 mm (bredde, dybde, højde)".*

Der kan være lokale forhold, som tilsiger andre dimensioner og placeringer, og hvor det vil være uhensigtsmæssigt at have det som et ufravigeligt krav, hvilket gør arbejdet med opsætning af ladestandere til en lang og omstændig proces.

Det bør i hvert enkelte tilfælde overvejes, om kravene er nødvendige, og om operatøren ikke i de fleste tilfælde vil have en lignende ambition. Der vil dog også være tilfælde, hvor det netop

er essentielt og nødvendigt for kommunen at have de pågældende krav med, og i så fald skal dette selvfølgelig håndteres.

Et drøftet synspunkt i Taskforce-samarbejdet har været, om kommunen i stedet skulle have et større fokus på at stille oplysninger til rådighed om lokale forhold, som kan have betydning for brugen af ladestanderne. Det kan være information om antal besøgende, hensyntagen til den enkelte ladelokations indretning, væsentlige oplysninger om ønskede adgangsforhold til handicappede m.v.

Kommunen kan for eksempel stille et parkeringskort (evt. et GIS baseret kort) til rådighed for ladeoperatøren, hvor der er angivet muligheder for placering af ladestanderne, og hvor der er mulighed for at trække el med angivelse af ampere til rådighed.

Læs eventuelt mere om, hvordan kommunen kan stille krav til ladestanderdata i afsnit 5.2.5.

## Centrale budskaber:

- Det er generelt oplevelsen, at kommunerne har anvendt meget forskellige tilgange til, hvad en kravspecifikation kan indeholde, og den almindelige oplevelse fra ladeoperatørerne er, at det er svært for dem at håndtere de meget forskelligartede og specifikke krav, hvilket også besværliggør kontraktstyring.
- Pas på med ikke at overgøre kravspecifikation, såfremt kommunen ikke har skarpe præferencer for alle krav. Overvej eventuelt om funktionskrav kan være en alternativ måde at lave sin kravspecifikation på, således at man i stedet får beskrevet ens funktionelle krav til ladestanderne, hvorefter det er op til ladeoperatøren at beslutte, hvordan funktionskravene kan opfyldes.
- Det ladeoperatøren har brug for hjælp til er kommunens lokale kendskab til ladestanderlokationen. Stil derfor oplysninger til rådighed om for eksempel antal besøgende på lystbådehavnen, en skole der måske skal lukkes eller lignende for at give dem en ide om, hvor benyttet ladestanderlokationen er nu og i fremtiden.

---

# Evaluering

## – hvordan findes den bedste tilbudsgiver?

I Taskforcen har der været afholdt en workshop omkring udarbejdelse af tildelingskriteriet og dertilhørende underkriterier og evt. delkriterier og evaluering i praksis.

I forbindelse med udarbejdelse af disse er det væsentligt for ordregiver at holde sig for øje, at der gælder en række regler for, hvorledes dette skal udfærdiges i sit udbudsmateriale.

Det følger af Koncessionsdirektivets artikel 41, stk. 1, at koncessioner skal tildeles på grundlag af objektive kriterier, der overholder principperne i artikel 3, og som sikrer, at tilbuddene vurderes på reelle konkurrencevilkår, så den ordregivende myndighed eller den ordregivende enhed samlet set kan opnå en økonomisk fordel.

Hertil følger det af Koncessionsdirektivets artikel 41, stk. 2, at tildelingskriterierne skal være knyttet til koncessionens genstand og må ikke give den ordregivende myndighed eller den ordregivende enhed ubegrænset valgfrihed. Kriterierne kan blandt andet angå miljøkriterier, sociale kriterier eller kriterier relateret til innovation. Hertil skal kriterierne være ledsaget af krav, der muliggør effektiv kontrol af tilbudsgivernes oplysninger. Kriterierne for evalueringen skal være opstillet i prioriteret rækkefølge med de vigtigste først, jf. Koncessionsdirektivets artikel 41, stk. 3.

Kriterierne, der vil blive lagt til grund for tildeling af koncessionen, skal fremgå af koncessionsbekendtgørelsen eller de øvrige koncessionsdokumenter, hvilket følger af Koncessionsdirektivets bilag V, pkt. 9.

Bekendtgørelse om tildeling af koncessionskontrakter<sup>3</sup> indeholder ligeledes bestemmelser, der gennemfører Koncessionsdirektivet i dansk ret. Af bekendtgørelsens § 7 fremgår det blandt andet, at udbudslovens § 160 finder anvendelse, således at ordregivende myndigheder og ordregivende enheder i udbudsmaterialet skal angive kriterierne for tildeling, beskrive evalueringsmetoden og beskrive, hvad der tillægges betydning ved tilbudsevalueringen.

I Taskforce-samarbejdet blev der udarbejdet en "åben" skabelon, således at parterne individuelt kunne arbejde videre på udarbejdelse heraf under workshoppen med fokus på at få beskrevet forholdene i henhold til bekendtgørelsens § 7 i henhold til det ovenfor anførte.

### Kriterier, der vil blive lagt til grund for tildeling af koncessionen

Det er som anført ovenfor essentielt, at kriterierne sikrer, at tilbuddene vurderes på reelle konkurrencevilkår, der er knyttet til koncessionens genstand, og som ikke giver en ubegrænset valgfrihed.

---

<sup>3</sup> Bekendtgørelse nr. 1080 af 29. juni 2022 om tildeling af koncessionskontrakter

---

Der blev derfor til brug for workshoppen i Taskforce-samarbejdet gennemgået en række forskellige eksempler på, hvad og hvordan man kan evaluere på både pris og kvalitet, så længe de opfylder ovenstående forhold.

I forhold til pris blev det blandt andet drøftet, hvilke prisparametre man kan vælge at evaluere på baggrund af. Det kan f.eks. være koncessionsafgiften, priser med betydning for slutbrugeren eller lignende parametre. I forhold til priser med betydning for slutbrugeren er der væsentlige aspekter at overveje i forbindelse med evaluering på baggrund af slutbrugerprisen. Dette kan nemlig give anledning til såvel udbudsretlige og markedsmæssige udfordringer. Først og fremmest skal det være ledsaget af krav, der muliggør effektiv kontrol af tilbudsgivernes oplysninger, hvilket ordregiver skal være opmærksom på. Hertil kan der være markedsmæssige udfordringer som beskrevet nærmere i afsnit 5.3.3.

I forhold til kvalitet har der i Taskforce-samarbejdet været fokus på, hvilke kvalitative underkriterier der kan være relevante for den enkelte kommune at tildele en kontrakt på baggrund af, og det er individuelt for hvert udbud og for hver ordregiver, hvad der er relevant at medtage for at identificere den bedste tilbudsgiver. Når ordregiver har fundet ud af, hvilke kvalitative kriterier der skal indgå (hvis nogen), er det væsentligt, at ordregiver får formuleret de kvalitative underkriterier klart og tydeligt. Ordregiver bør f.eks. overveje, hvad de ønsker, at tilbudsgiveren afgiver som en del af deres tilbud, og ordregiver skal beskrive, hvad de vil tillægge positiv vægt ved evalueringen.

Det er tænkeligt, at kvalitative parametre med fokus på miljø får en højere betydning i næste generationsudbud, og det blev ligeledes kort vendt, hvordan dette allerede kunne indtænkes nu. Der var ikke mange kommuner, der havde valgt at fokusere på evalueringsparametre i relation til miljø og/eller bæredygtighed, men derimod flere der havde indtænkt det som kontraktretlige bestemmelser, jf. mere herom i afsnit 5.3.5.

### Evalueringsmodel

Som anført ovenfor kan en kommune have en interesse i at evaluere på pris alene, såvel som en kommune kan have en interesse i at evaluere på både pris og kvalitet.

Hvis man tildeler en kontrakt efter bedste forhold mellem pris og kvalitet, så skal der beskrives en evalueringsmodel, der kan sammenligne de tilbudte priser og kvaliteten. Der er en række forskellige evalueringsmodeller, som en kommune kan vælge at tage udgangspunkt i, herunder bl.a.:

- Pointmodeller
- Prismodeller
- Forskelsmodellen



Det er essentielt, at ordregiver overvejer hvilken evalueringsmodel, der er egnet. Ordregiver skal f.eks. også være opmærksom på, om tilbudsgiverne både kan tilbyde positive og negative priser, da evalueringsmodellen i så fald skal kunne rumme dette.

For inspiration kan der både henvises til Vejdirektoratets paradigme til udbud af etablering og drift af ladestandere og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens praktiske vejledning til offentlige indkøbere vedrørende evalueringsmodeller af august 2022.

Det er væsentligt at gøre opmærksom på, at specifikke parametre i evalueringsmodellen godt kan afhænge af de indkomne tilbud, men det skal entydigt fastlægges og beskrives på forhånd, hvordan parametrene fastlægges. Parametrene i evalueringsmodellen kan ikke afhænge af de indkomne tilbud på en måde, der beror på ordregivers valg eller vurdering efter åbningen af tilbuddene, jf. udbudslovens § 160, jf. bekendtgørelse om tildeling af koncessioner § 7.

### Erfaringer

Der er gjort forskellige erfaringer i Taskforce-samarbejdet i forhold til kriterier for evaluering. Enkelte kommuner har valgt at tildele kontrakter på baggrund af den tilbudte koncessionsafgift alene, hvorimod andre kommuner har valgt både at inddrage prismæssige og kvalitative kriterier til brug for evalueringen.

## Centrale budskaber:

- Husk at få beskrevet dine tildelingskriterier i dine koncessionsbetingelser (også kaldet BUT, udbudsbetingelser eller lignende). Beskrivelsen skal være i overensstemmelse med bl.a. koncessionsdirektivets artikel 41 og koncessionsbekendtgørelsens § 6.
- Det er den ordregivende enhed, der skal evaluere tilbuddene, hvorfor tildelingskriterierne også bør være forhold, som har en værdi for den ordregivende enhed at evaluere på. Jo flere parametre, jo mere tid vil evalueringen også tage. Der er dog også tildelingskriterier, som kan udskille den gode tilbudsgiver fra den mindre gode tilbudsgiver.
- Ved valg af evalueringsmodel skal du være opmærksom på, om evalueringsmodellen kan rumme den evaluering, som du ønsker at foretage. Hvis kommunen f.eks. både kan modtage negative og positive tilbudssummer fra tilbudsgiverne, kan der være udfordringer med enkelte af modellerne, der i så fald vil kræve en tilpasning inden anvendelse af disse. Dette er konkret set i forhold til pointmodellen og forskelsmodellen.

# Grønne indkøbsovervejelser i et koncessionsudbud

Grønne indkøbsovervejelser er nærmest fraværende i kommunernes udbud, og det er heller ikke noget, som Vejdirektoratets paradigme har beskæftiget sig med. Det er opsigtsvækkende i forhold til, at klima- og miljøhensyn fylder meget i dag, og at alle offentlige myndigheder har et klart incitament til at tænke hensynet ind i forbindelse med indkøb og forbrug.

Det eneste kendte eksempel på grønne indkøbsovervejelser i et udbud af ladestandere er, at en kommune i sin kravspecifikation har stillet som et krav at service og vedligehold af ladestandere bør ske med nulemissionskøretøjer. Det endte med en gradvis indfasning af nulemissionskøretøjer over en længere periode.

Årsagen til at klima- og miljøhensyn ikke er sket i større omfang kan være, at opsætning af ladestandere i sig selv har en "grøn aura" omkring sig og ses som en klimahandling. Derudover synes hovedfokus for kommunerne, forståeligt nok, også at have været på at opfylde ladestanderbekendtgørelsens krav om opsætning af flere ladestandere. Dertil kommer, at klimahensyn i koncessionsudbud vil kræve en teknisk og faglig indsigt, som ikke nødvendigvis har været til stede, da det er en ny opgave for kommunerne.

Miljø- og klimahensyn kan både indtænkes i forbindelse med udformningen af kravspecifikationen, men kan ligeledes indtænkes i evalueringen, hvilket også er direkte benævnt i koncessionsdirektivet. Det følger f.eks. af koncessionsdirektivets artikel 36, stk. 1, at de tekniske og funktionelle krav også kan vedrøre miljø- og klimapræstationer, som er forbundet med kontraktens genstand og svarer til kontraktens værdi og mål. Det fremgår derudover af koncessionsdirektivets artikel 41, stk. 2, at tildelingskriterierne bl.a. kan indeholde miljøkriterier, som er knyttet til koncessionens genstand, og som ikke giver ubegrænset valgfrihed for den ordregivende enhed. Det er dog essentielt, at kriterierne er ledsaget af krav, der muliggør effektiv kontrol af tilbudsgivernes oplysninger, hvilket eventuelt kan tilføjes til kontrakten.

## Centrale budskaber:

- Der er ingen eller meget få kendte eksempler på kommuner, som har stillet klima- og miljøhensyn til indkøb af ladestandere. Grønne indkøbsovervejelser bør fylde meget mere, end de gør i dag og være et hensyn, som der kan arbejdes meget mere med i næste generation af kommunale ladestanderudbud.

---

# Behov for flere ladestandere under samme kontrakt – hvordan?

I Taskforcen har et af de aktuelle emner været, hvor meget man kan ændre i sin kontrakt efter kontraktindgåelse, herunder hvis der f.eks. opstår et behov for flere ladestandere.

Både ændringer *før kontraktindgåelse* og *i kontraktens løbetid* er reguleret af koncessionsdirektivet.

I forhold til ændringer *før kontraktindgåelse* fremgår det bl.a. af koncessionsdirektivets art. 37, stk. 4, at ændringer skal meddeles alle deltagere, og hvis de vedrører elementer, der er indeholdt i koncessionsbekendtgørelsen, skal alle økonomiske aktører orienteres herom. Der må i den forbindelse som udgangspunkt ikke ske ændringer undervejs i udbuddet i forhold til koncessions genstand, tildelingskriterierne og minimumskravene.

Ændringer i kontrakten *under dens løbetid* reguleres af koncessionsdirektivets art. 43. Bestemmelsen opstiller betingelserne for, hvornår en koncession kan ændres uden en ny koncessionstildelingsprocedure.

Kort gengivet kan der ske ændringer i kontraktens løbetid, hvis:

- Ændringen er forudsat i en ændringsklausul eller lignende, jf. art. 43, stk. 1, litra a,
- Værdien af ændringen er under 10 % af den oprindelige koncessionsværdi og under tærsklen i koncessionsdirektivet, jf. art. 43, stk. 2,
- Der er tale om en nødvendig supplerende ydelse, jf. art. 43, stk. 1, litra b,
- Ændringen ikke kunne være forudsat/forudset i materialet, jf. art. 43, stk. 1, litra c,
- Der er tale om en uvæsentlig ændring, jf. art. 43, stk. 1, litra e.

Der kan naturligt opstå et behov for at ændre i allerede indgåede kontrakter, hvis der f.eks. skulle komme et behov for at øge antallet af ladestandere på en eller flere populære lokationer eller omvendt. Dette bør med fordel indtænkes fra start, og det kan f.eks. være reguleret i kontrakten, hvorledes dette kan ske, f.eks. ved brug af såkaldte ændringsklausuler. Ændringsklausuler i kontrakten skal være klare, præcise og entydige.

Muligheden for at opsætte flere ladestandere i kontraktens løbetid kan således ske alt afhængig af, hvordan man har struktureret og administreret det i sit udbudsmateriale i form af ændringsklausuler, eller også skal det kunne ændres inden for de rammer, der gælder i forhold til ændring af kontrakter efter koncessionsdirektivet.

Hvis der er usikkerhed om, hvorvidt lokation X skal medtages som lokation i udbuddet, kan man overveje, hvorvidt dette skal indgå som en option i udbuddet. Der kunne f.eks. være behov for

---

en option på en lokalitet, såfremt ordregiver ikke er sikker på, hvorvidt der skal opsættes lade-standere på den pågældende lokation endnu. Ved at inddrage lokationen som en option, vil lokationen blive konkurrenceudsat, men vil først blive en del af kontraktgrundlaget, såfremt ordregiver vælger at kalde optionen. I tilfælde af inddragelse af optioner i et udbud skal det bemærkes, at ordregiver skal være opmærksom på at få reguleret disse optioner i kontrakten og overveje, hvordan de skal indgå i evalueringen, f.eks. i forhold til evaluering af prisen.

## Centrale budskaber:

- Koncessionsdirektivet finder stadig anvendelse efter indgåelse af koncessionskontrakten, da der gælder begrænsninger i forhold til at ændre en indgået koncessionskontrakt. Ordregiver skal derfor være opmærksom på dette, inden der foretages ændringer af en eksisterende kontrakt.
- Ordregivende enheder bør derfor også være opmærksom på, om koncessionskontrakten (inden offentliggørelse af udbuddet) tager højde for de ønskede behov, der f.eks. måtte være i forbindelse med en potentielt længerevarende kontrakt.

---

# Bedst brug af ladestanderdata i udbud

I forbindelse med kommunernes arbejde med planlægning af et ladestanderudbud vil det være relevant at se på, hvordan ladestanderdata kan bruges. I den sammenhæng er det væsentligt, at kommunen får stillet de rette datakrav til ladeoperatørerne i udbudsmaterialet, så data kan bruges i den fremadrettede planlægning af ladeinfrastrukturen i kommunen.

Kommunernes Landsforening (KL) igangsatte i sommeren 2022 et projekt, der skulle sikre en fællesoffentlig destination for ladestanderdata i databasen GeoFA. I den forbindelse er der udarbejdet et begrebsapparat for ladestandere og en datamodel. Det primære mål for registreringen er at skabe det bedst mulige kortgrundlag for kommunerne som planmyndighed, samt kontraktstyring af ladestanderlokaliteter. Du kan læse mere om projektet på [Projekter \(kl.dk\)](#).

Data kan downloades gratis, og der findes vejledninger på [GeoFA's hjemmeside](#). 20 kommuner har allerede påbegyndt registreringen af ladestandere til biler, men det er også muligt at registrere ladestandere til cykler og kørestole. Der kan registreres både planlagte og eksisterende ladestandere. Data kan registreres, så de er synlige for offentligheden, alle myndigheder eller kun kommunen.

KL indgik i august 2023 aftale med Dansk e-Mobilitet, der er interesseorganisation for [de fleste ladeoperatører](#) om, at de enkelte ladeoperatører og Dansk e-Mobilitet registrerer stamoplysninger om ladestandere. Registreringen startede i september 2023, og kommunernes registreringer fjernes i takt med, at der registreres nationale kort for de enkelte operatører. En basal registrering af stamdata om ladestanderne er dækket af aftalen for en række ladeoperatører, men det er vigtigt, at den enkelte kommune gør krav på, at disse data kontinuerligt leveres. Læs mere om aftalen på [Projekter \(kl.dk\)](#).

## Hvad kan kommunen bruge ladestanderdata til?

I KL's publikation '[Registrering og anvendelse af ladestanderdata i kommunerne - en implementeringsguide](#)' kan man læse mere om anvendelsesmuligheder for ladestanderdata, lige fra mobilitetsstrategier, planlægning, kontraktstyring og genudbud. KL anbefaler, at kommunerne altid stiller krav til ladeoperatører om, at de registrerer relevant data for kommunerne i GeoFA. De konkrete tekstforslag og krav kan findes i implementeringsguiden.

---

## Centrale budskaber:

- Stil krav om hvilke ladestanderdata der skal deles i udbuds- og kontraktmateriale. Der kan fx hentes inspiration til standardbeskrivelser til kontrakt dokumenter i KL's publikation.
- Efterspørg ajourføring af data fra ladestanderoperatøren når ladestanderne er i drift. Bed ladestanderoperatøren om at registrere ladestanderdata i GeoFA, som også er destination for flere andre af kommunens fagdata.
- Husk selv at registrere offentligt tilgængelige ladestander til f.eks. elcykler.

# Planlægning af ladeinfrastruktur til elbiler

I juridisk forstand er planlægning af ladeinfrastruktur ikke direkte relateret til et ladestanderudbud, men det er alligevel en væsentlig forudsætning for et vellykket udbud. På baggrund af den indsigt som projektet har fået fra samarbejdet i taskforcen, så kan det ses, at kommunerne forud for et udbud er gået forskelligt til opgaven med planlægning og etablering af ladeinfrastruktur til elbiler. Overordnet set kan der typisk identificeres to tilgange til arbejdet med planlægning og etablering af ladeinfrastruktur i kommunen:

Type af tilgange	Beskrivelse og indhold	Eksempel
Formel ladestanderstrategi	<p>Flere kommuner har valgt at formulere målsætninger og visioner med relevans for planlægning af ladeinfrastruktur, som kommer i høring og er politisk godkendte.</p> <p>Kommunens rolle i forbindelse med udrulning af ladeinfrastruktur er oftest defineret i strategien, ligesom der er lavet omfattende bagvedliggende analyser af behovet for offentligt tilgængelige ladestander. Afhængigt af strategien søger nogle kommuner også at indarbejde kommunen som bilflåde ejer. I strategien kan der eksempelvis arbejdes med målsætninger om, hvor langt der generelt bør være til en offentligt tilgængelig ladestander i kommunen.</p> <p>I de fleste tilfælde indeholder strategien også en detaljeret udpegning af lokaliteter for offentligt tilgængelige ladestander. Det kan være med udpegning af eksisterende ladestander og placeringer, hvor der ifølge ladestanderbekendtgørelsen skal etableres nye ladestander.</p>	<a href="#">Faxe Kommunes strategi for ladeinfrastruktur for elbiler (se mere her)</a>
Bagvedliggende kortlægning og analyse	<p>Denne tilgang har ofte en mere administrativ karakter, selvom der også kan være bagvedliggende vedtagne politiske visioner og hensigtserklæring for etablering af ladeinfrastruktur. Tilgangen kan være en del af en ladestanderstrategi, men kan også stå alene og være et godt udgangspunkt for et kommende udbud.</p>	Lolland Kommune

---

Vi tager ikke stilling til, om den ene tilgang er bedre end den anden, og der er heller ikke et lovkrav, som tilsiger, at kommunerne skal formulere en ladestanderstrategi forud for et udbud. I kommunen kan der være lokale og meningsfulde hensyn, som kan være afgørende for den valgte tilgang, og i hvilket omfang kommunalpolitikere bør involveres.

Arbejdet med at planlægge ladeinfrastruktur har ikke været taskforcens hovedfokus. Vejdirektoratet har i øvrigt udarbejdet en omfangsrig håndbog kaldet: "Planlægning og etablering af ladeinfrastruktur til elbiler" (april 2022), som findes [her](#). I håndbogen beskrives en trinvis tilgang til planlægning og etablering af ladeinfrastruktur i kommunen. Trinene bevæger sig fra det strategiske niveau, over planlægning og kortlægning til udbud og den konkrete indretning af den enkelte ladelokalitet.

I det følgende fremhæves nogle nedslag fra taskforce-samarbejdet, som vedrører planlægning af ladeinfrastruktur, og som ikke nødvendigvis er nævnt specifikt i håndbogen.

### **Afsøg markedet bredt**

I forbindelse med planlægning af et ladestanderudbud er det væsentligt at afsøge markedet bredt i forhold til, hvilke andre aktører der opsætter ladeinfrastruktur i kommunen. Branche- og arbejdsgiverorganisationen Drivkraft Danmark er et godt sted at starte, da deres medlemmer tæller ladestander operatører, tankstationer, detailhandel og lignende, som opsætter offentligt tilgængelige ladestander på private arealer. Drivkraft Danmark og dens medlemmer fokuserer primært på hurtig- og lynladestationer langs de store færdselsårer, hvor destinationsladning ikke er relevant.

Til forskel fra de ladestander som Drivkraft Danmarks medlemmer opsætter, vil de kommunale opsætninger af ladestander typisk have fokus på destinationsladning i forbindelse med fritidsaktiviteter (idræts- og sportsudøvelse m.v.), hvor der parkeres relativt lang tid, og typisk vil der være tale om normalladere. Herudover kan der afsøges, om boligorganisationerne eller andre opstiller ladestander. Viden om hvor markedet opsætter ladestander vil for kommunen være væsentlig i forhold til at undgå overinvestering i ladestander eller få sat ladestander op de forkerte steder.

### **Borgernes input til ladestanderlokalteter**

Der er eksempler på kommuner, som har valgt at inddrage borgerne i forbindelse med udpegnen af lokaliteter til offentligt tilgængelige ladestander. Den valgte strategi med borgerinvolvement kan være forankret i klimastrategier og -handleplaner. Sat på spidsen, så er det afgørende for kommunerne, at de aktivt får mobiliseret borgerne i alle faser af den grønne omstilling.

Det betyder konkret, at borgerne begynder at tage ejerskab over reduktion af egne udledninger, hvilket må være forudsætningen for, at borgerne peger på ønskede fremtidige ladestanderlokalteter, som de mener er nødvendige for skiftet til elbil. Det ses, at kommunerne f.eks.



benytter Facebook til at nå ud til borgerne. I forbindelse med forslag til ladestanderlokaliteter i kommunen skelner borgerne ikke nødvendigvis mellem kommunale og private arealer og type af opladning (normal- hurtig- eller lynlader). De forholder sig ej heller til, om der er andre markedsaktører, såsom tankstationer, supermarkeder eller andre, som i forvejen opstiller ladestandere i området. Det er derfor kommunen, som skal sikre, at de ønskede ladestanderlokaliteter er forenelige med strategien, for eksempel lever op til en tilstrækkelig geografisk spredning, og øvrig ladestanderopsætning i kommunen.

### **Kortlægning af behovet for ladestandere**

Når en kommune planlægger omfanget af et ladestanderudbud i forhold til, hvor mange lokaliteter der skal udbydes til markedet, så er det væsentligt at vide noget om behovet for ladestandere nu og i fremtiden. Ladepunktsberegneren er et godt værktøj for kommunerne til at beregne behovet for ladestandere. Beregneren er udviklet i FUSE-projektet (Frederiksberg Urban Smart Electromobility), hvis formål var at udvikle et vidensgrundlag for fremtidig ladeinfrastruktur i byområder. Det er væsentligt, at beregneren skelner mellem to tal, når behovet for ladestandere fremskrives – et tal for det samlede behov for ladestandere, inklusiv semi-offentlige ladestandere hos boligforeninger og virksomheder, og et for hvor mange af dem, der skal være offentlige. Igen, det vil ikke være kommunen som står alene med opgaven om at få opsat flere ladestandere, men også en lang række markedsaktører vil komme på banen. Ladepunktsberegneren er udviklet af DTU, Hybrid Greentech, Dansk e-Mobilitet og COWI. Den er til fri afbenyttelse af kommuner og byer.

## Centrale budskaber:

- Start med at afsøge lokaliteter i kommunen hvor andre aktører opsætter ladestandere. Et godt udgangspunkt er Drivkraft Danmark, hvis medlemmer opsætter offentlig infrastruktur på private arealer. Det kan give en mere kvalificeret udvælgelse i forhold til kommunale lokationer, som er omfattet af ladestanderbekendtgørelsen og øvrige lokationer, hvor offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur ønskes opsat.
- Det kan være en god ide at involvere borgerne i forhold til opsætning af ladeinfrastruktur i kommunen. Borgerne har oftest et specifikt ønske, som kan være sammenfaldende med øvrige borgere, men det skal sammenholdes med den overordnede planlægning.
- Benyt ladepunktsberegneren til at beregne behovet for ladestandere i kommunen. Du kan evt. hente den fra [www.elbilviden.dk](http://www.elbilviden.dk).

---

Vidensbank fra Regional Taskforce for  
etablering af ladestandere i Region Sjælland

Udgivet februar 2024

