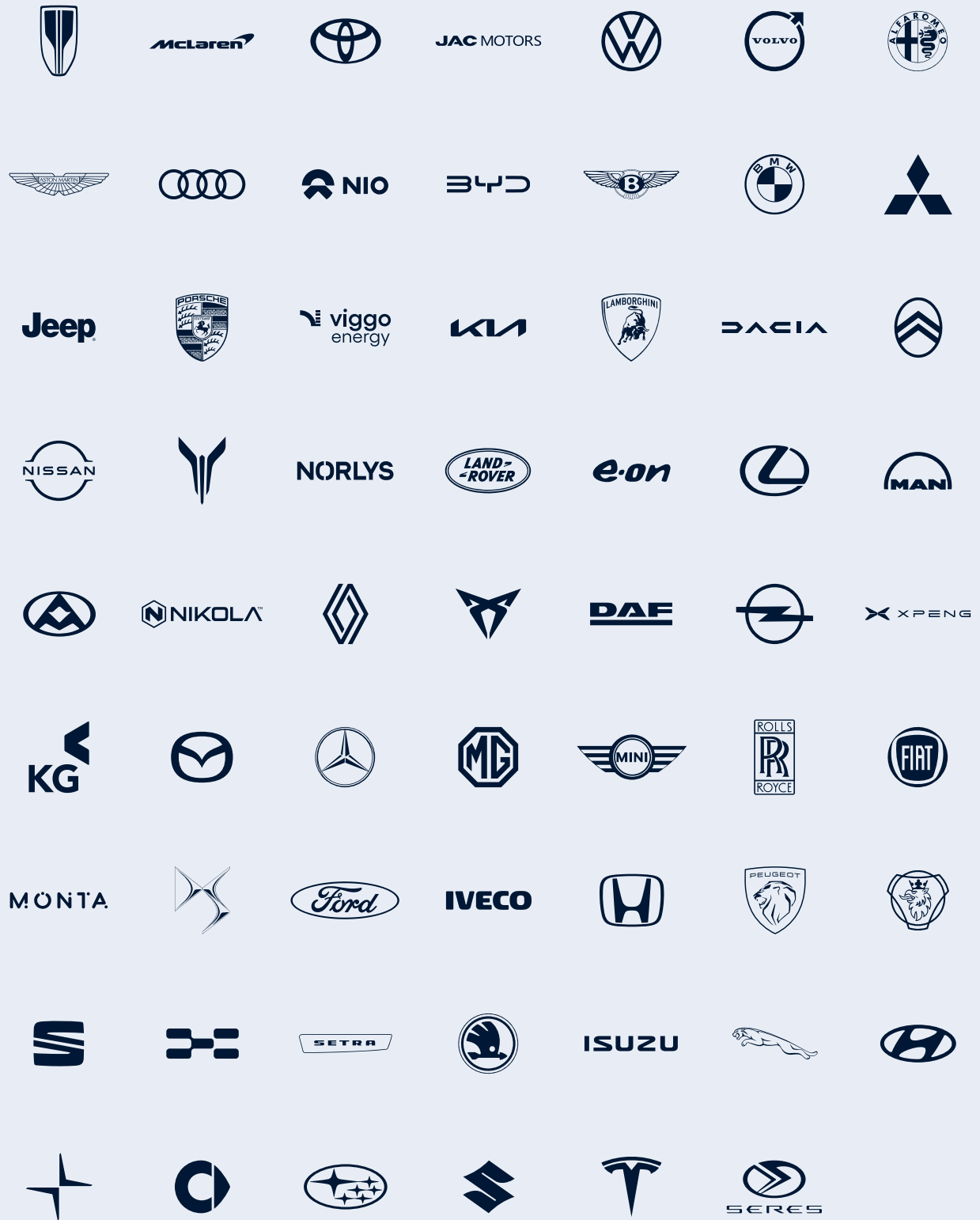


DE DANSKE  
**BILIMPORTØRER**

# Bedre konkurrence på lademarkedet

Policyforslag med baggrund i Konkurrencerådets rapport





## Indholdsfortegnelse

- 4 Stort behov for Konkurrencerådets rapport
- 4 De Danske Bilimportører støtter Konkurrencerådets anbefalinger
- 4 De Danske Bilimportører: Øvrige anbefalinger
- 5 Anbefalinger på markedet for hjemmeopladning
- 7 Anbefalinger til opladning på farten
- 8 Anbefalinger til at sikre hensyn til konkurrencen ved offentlige udbud

# Stort behov for Konkurrencerådets rapport

Konkurrencerådet offentliggjorde før jul en grundig rapport om markedet for opladning af elbiler. De Danske Bilimportører er rigtig glade for, at de danske konkurrencemyndigheder har analyseret markedet og kommet med nogle klare anbefalinger. Det har vi efterspurgt i lang tid. Et velfungerende marked for opladning af elbiler er afgørende for, at vi kan få de elbiler ud på vejene, som er helt afgørende for at få omstillet transporten, så vi kan nå vores klimamål.

Vi fremlægger i dette dokument en række policyforslag til beslutningstagere, som efter vores vurdering, vil sikre et sundt og konkurrencepræget marked for opladning af elbiler.

Vi vil i den forbindelse gøre opmærksom på, at De Danske Bilimportører ikke kun repræsenterer bilimportørerne af biler, varevogne og lastbiler, men fra 19. februar 2024 også en lang række ladeoperatører og udbydere af mobilitetstjenester i foreningen DBI ENERGY samt finansieringsselskaber i DBI FINANCE.

## De Danske Bilimportører støtter Konkurrencerådets anbefalinger

De Danske Bilimportører er generelt positive overfor de syv anbefalinger. Konkurrencerådet fremhæver selv anbefaling 1 (afvikling af den nuværende refusionsordning) og anbefaling 4 (midlertidigt forbud mod bundling) som afgørende for at skabe et velfungerende marked for opladning af elbiler i Danmark. Det er vi meget enige i. Mange af de afledte problemer på markedet for opladning af elbiler vil blive løst ved at finde løsninger på netop disse to områder.

Der er i rapporten skitseret tre tilskyndelsesmekanismer som erstatning for refusionsordningen. Men anbefalingen går alene på en afskaffelse af den nuværende refusionsordning for elafgift. Det vil være uheldigt for den grønne omstilling at afskaffe ordningen uden at erstatte den med en anden tilskyndelsesmekanisme. **Derfor foreslår De Danske Bilimportører, at refusion af elafgift ved opladning af elbil erstattes af en støtteordning til intelligent opladning, så opladningen sker, når strømmen er grønnest og billigst og omvendt udskydes, når elnettet er presset.** Med intelligent styring af opladningen udnyttes elbilens potentiale til at levere fleksibilitet og balancere udsving i energisystemet til gavn for en omkostningseffektiv omstilling af elsektoren. Samtidig sætter ordningen forbrugerne fri til at vælge serviceleverandør.

## De Danske Bilimportører: Øvrige anbefalinger

Selvom rapporten er meget omfattende, savner vi anbefalinger, som kan gøre prisen på roaming mere gennemsigtig for både forbrugerne og markedsaktører. For vi kan desværre konstatere, at nogle elbilister har fået regninger ved roaming, som er langt højere end det, som kan karakteriseres som rimelige. Der er ellers krav om det i AFIR-forordningen, ligesom der er krav om rimelige vilkår for markedsaktørerne ved kontraktindgåelse. **Derfor foreslår De Danske Bilimportører, at udbydere af mobilitetstjenester gives rimelige markedsvilkår samtidig med, at det fortsat skal kunne betale sig for ladeoperatører at investere i ladeinfrastruktur.**

Det er også vigtigt at nævne, at urimeligt lange tilslutningstider for hurtig- og lynladestandere udgør en stor barriere for omstillingen af transporten. **De Danske Bilimportører foreslår derfor, at danske netselskaber, der har monopol på udbygning af elnettet, får bedre muligheder for proaktivt at udbygge elnettet, så det kan følge med i den efterspørgsel, der kommer fra transporten i fremtiden.** Det kan ske ved, at de får hævet deres indtægtsramme med midler, som er øremærket til tilslutning af ladestandere til elbiler, eller ved at bedre muligheder for at opbygge lagre med de materialer, som de allerede nu ved skal anvendes i forbindelse med elektrificeringen af transporten.

Konkurrencerådet har opdelt de syv anbefalinger i rapporten i tre forskellige emnegrupper, der vil blive gennemgået i de følgende afsnit. Den første gruppe omhandler de forhold, der er på markedet for hjemmeopladning, anden gruppe omhandler opladning på farten, mens den sidste gruppe handler om, hvad offentlige myndigheder bør gøre for at understøtte konkurrencen på markedet.

## Anbefalinger på markedet for hjemmeopladning

På markedet for hjemmeopladning har Konkurrencerådet tre konkrete anbefalinger mht. afgifter, øget prisgennemsigtighed og reducerede skifteomkostninger:

- **Anbefaling 1: Den nuværende refusionsordning for opladning ved hjemmet skal afskaffes**  
Refusionsordningen, og særligt sammenkoblingen med et driftsansvar på ladeboksen, har utilsigtede konsekvenser for konkurrencen og bør derfor afskaffes. Det kan i den forbindelse overvejes, om refusionsordningen skal erstattes med andre (mere effektive) tilskyndelsesmekanismer.
- **Anbefaling 2: Muligheder for at sammenligne priser på hjemmeopladningsaftaler skal forbedres**  
For at kunne sammenligne priserne bør der udvikles en standard, hvorpå udbyderne kan udregne og præsentere en samlet, månedlig omkostning, som forskellige typer af elborejere kan forvente at betale for den tilbudte opladningsløsning.
- **Anbefaling 3: Forbrugerne skal have bedre muligheder for at kunne beholde deres ladeboks, når de skifter udbyder af serviceaftaler og andre ydelser tilknyttet ladeboksen**  
Forbrugerne bør have bedre muligheder for at beholde deres ladeboks, når de skifter udbyder af serviceaftaler eller overtage en lejet ladeboks til en rimelig pris, hvis de vil udtræde af en sådan abonnementsaftale.

De Danske bilimportører er meget enige i Konkurrencerådets betragtninger, men vi har et alternativt forslag ift. anbefaling 1, hvilket er uddybet i det følgende afsnit.

Markedet for opladning af elbiler er vanskeligt at gennemskue for både forbrugerne mht. priser og markedsaktørerne ift. afgiftsforhold. Historisk set har opladning af elbiler i Danmark været fritaget for afgifter. Det har helt sikkert været med til at fremme markedet for elbiler. Det er rigtig godt. Men i praksis har de danske skattemyndigheder navigeret i både elafgifts- og momslovgivningen fra gang til gang, når de har skullet godkende de enkelte forrentningsmodeller på markedet for opladning af elbiler. Det har givet til tider modstridende udsagn og er nu endt i direkte ulige konkurrenceforhold.

Helt kort har tolkningerne bevirket, at den moms af elafgiften, som den enkelte ladeoperatør også kan få refunderet fra SKAT, afhænger af, om der samtidig er blevet solgt strøm til forbrugeren. Det er ikke hensigten med lovgivningen. Og det er heller ikke i tråd med EU's kommende markedsreform, hvor der ønskes en markedssituation, hvor forbrugerne frit kan vælge leverandør specifikt til fx opladning af elbil, hvis de ønsker en anden leverandør end til resten af husstanden.

Ordningen står også i vejen for at forbrugerne kan skifte udbyder, fordi en ny ladeoperatør reelt skal overtage ansvaret for, at den brugte ladeboks er funktionsdygtig i hele den nye kontraktperiode. En periode som ofte rækker langt ud over fabriksgarantien.

Eldrup-kommissionen havde to konkrete forslag som erstatning for refusionsordningen, som også er beskrevet i Konkurrence-rådets rapport:

### 1. Bimålerløsningen

En bimåler i ladeboksen sørger for at måle den del af husstandens strømforbrug, der anvendes til at oplade elbilen. Denne del af husstandens strømforbrug vil efterfølgende ikke blive afgiftsbelagt med elafgiften. Hvis ladeboksen har en API kan elforbruget også registreres hos en ladeoperatør, som fortsat kan sikre, at forbruget er retvisende, så mulighederne for at snyde med elafgifterne minimeres.

### 2. En udvidelse af elvarmeordningen med elbiler

Husstande med elvarme betaler kun elafgift for strømforbrug op til 4.000 kWh årligt. Samme metode kan efter samme princip ret nemt udvides med elbiler. Det kan forholdsvist nemt lade sig gøre, ved at ved at sammenkøre registre for brugere af en elbil sammenkørt med de enkelte husstande.

Konkurrencerådet skitserer i rapporten desuden en tredje model, hvor en lavere registreringsafgift fastholdes ved anskaffelse af elbilen efter 2025. Det er en løsning, der understøtter salget af elbiler. Men det vil bryde med den politiske aftale om, at det specifikt er opladningen af elbilen, der ønskes afgiftsfritaget frem til 2030.

De nævnte løsninger har alle fordele og ulemper. Selvom ordningen med afgiftsrefusion ikke er hensigtsmæssig, har det betydet, at de fleste ladebokse opstillet i private hjem i Danmark kan understøtte intelligent opladning. Der har været en afgiftsbesparelse ved at benytte dem, som mere end modsvarer merprisen på en intelligent ladeløsning. Det vil være ærgerligt, hvis det ændres, fordi intelligent opladning giver muligheder for meget store besparelser i udvidelse af elnettets kapacitet, som både erhvervslivet, forbrugerne og samfundet generelt kan drage fordel af. For det er ikke sikkert, at forbrugerne vil anvende intelligente ladeløsninger, hvis fx elvarmeordningen udvides med elbiler, også selvom differentierede elpriser og eltariffer i sig selv burde give incitamenter til intelligent opladning.

De Danske bilimportører støtter, at ordningen med afgiftsrefusion afskaffes. Men den skal erstattes af en anden ordning, der gør det afgiftsfrit at oplade en elbil frem til 2030, såfremt opladningen styres intelligent. **Vi foreslår derfor, at intelligent opladning udløser et støttebeløb, fx pr. målt kWh, så incitamentet til at benytte en intelligent ladeløsning styrkes.** Det skal stå forbrugeren frit for at vælge serviceaftale på selve hardwaredelen af ladeboksen og andre tjenesteydelser. Sidstnævnte omfatter både leverandør af strøm, intelligent styring af ladeboksen og fremtidige serviceydelser som fx vehicle-to-grid og andre fleksibilitetsydelser. Ordningen sikrer, at forbrugerne har et økonomisk incitament til at benytte en intelligent ladeløsning, samtidig med at de bliver sat fri ift. valg af leverandør af sådan en løsning. Det vil også gøre det nemmere at beholde ladeboksen ved leverandørskift, som anbefaling 3 omhandler. Det vil med al sandsynlighed også give mindre tilskyndelse til at bundle hjemmelavede produkter og opladning på farten.

De Danske Bilimportører støtter naturligvis også op om, at forbrugerne nemt kan sammenligne priserne på hjemmeopladning. **Derfor støtter vi, at der udvikles en standardiseret måde, evt. af branchen selv, hvorpå den månedlige omkostning ved de enkelte ladeløsninger beregnes og vises.**

Hovedproblemet er hvordan man kan sammenligne priser for samme produkter. Dette hænger sammen med at frit forbrug-abonnementer er så dominerende på det danske lademarked – som det eneste land i verden. Det er naturligvis ikke muligt at isolere prisen på hjemmeopladning, når forbrugeren betaler en fast månedlig ydelse for opladning både hjemme og på farten. Derfor vil det langt hen ad vejen løse problemet, hvis der skete en afkobling mellem hjemme- og udledning, som foreslået ved anbefaling 4.

## Anbefalinger til opladning på farten

Konkurrencerådet har to konkrete anbefalinger for at sikre, at forbrugerne kan benytte ét samlet lademarkedet. På den måde kan samfundet drage fordel af, at forbrugerne får netværksgevinsterne ved, at alle ladestandere i det offentlige rum reelt er til deres rådighed. Hovedproblemet er, at de frit forbrug-abonnementer, som fra starten var dominerende på markedet, reelt har skabt lukkede, parallelle ladenetværk, hvor forbrugerne anvender og betaler til den ladeoperatør, som de også benytter ved hjemmeopladning. Konkurrencerådet forslår derfor både et midlertidigt forbud mod bundling og nem betaling ved alle offentligt tilgængelige ladestandere.

- **Anbefaling 4: Der skal indføres et forbud mod bundling af ydelser på hjemme- og udeopladning i en periode på op til fem år.**

Der bør indføres et midlertidigt forbud mod bundling af ydelser på hjemme- og udeopladning. Ydelser til hjemme- og udeopladning skal således sælges hver for sig således, at prisen på hjemmeopladning ikke må afhænge af, om forbrugeren er kunde hos aktøren for så vidt angår udeopladning (og omvendt).

- **Anbefaling 5: Betaling på normalladere skal være lige så nemt som at anvende et betalingskort**

AFIR-forordningens artikel 5 bør implementeres således, at betalingen via en internetforbindelse, fx ved hjælp af en QR-kode, gøres så gnidningsfri som muligt, således at det via myndighedskrav eller brancheaftaler sikres, at der ikke stilles krav om oprettelse som kunde mv.

De Danske Bilimportører støtter de to anbefalinger, hvilket er uddybet i det følgende.

Bundling af hjemmeladning og opladning på farten i frit forbrug-abonnementer findes ikke i andre lande og skal ses i sammenhæng med den danske ordning med afgiftsrefusion, hvor der skal en ladeoperatør ind over, for at forbrugeren kan få refunderet elafgiften.

Forbud mod konkrete markedsløsninger skal man generelt være meget påpasselig med. Men De Danske Bilimportører tager til efterretning, at Konkurrencerådet lægger så stor vægt på anbefalingen for at sikre konkurrencen på markedet. Derfor støtter vi også op om et midlertidigt forbud mod bundling, indtil et udbud af frit forbrug-abonnementer er drevet af forbrugernes efterspørgsel og ikke af regulative forhold, som eksempelvis ordningen med refusion af elafgift. Det vil dog være ærgerligt, hvis forbuddet mod bundling også omfatter rimelige rabatter til egne kunder ved udeopladning, som er reguleret af AFIR-forordningen.

De Danske Bilimportører støtter også op om, at det skal være lige så nemt at betale på normalladere, som at anvende et betalingskort. Det kan ske ved hjælp af en QR-kode. Men det kan også gøres ved hjælp af andre betalingsformer og tilskyndelse til roaming til rimelige priser for forbrugerne og markedsaktørerne. Det er også reguleret i AFIR-forordningen.

## Anbefalinger til at sikre hensyn til konkurrencen ved offentlige udbud

Der blev med AFI-loven fra 2022 indført krav om udbud, når offentlige myndigheder tildeler markedsaktører tilladelse til at opsætte ladestandere på offentlige veje. Inden indførelsen af AFI-loven blev tilladelserne givet efter en hjemmel i Vejloven uden nogen for form for konkurrenceudsættelse. Det gav en meget ulige og uigennemskuelig markedsituation, som Anders Eldrup betegnede som Klondike-tilstande.

Det er rigtig positivt, at opgaven med opsætning af ladestandere nu konkurrenceudsættes, så fx kommuner kan bruge de penge som de får ind fra attraktive placeringer til at finansiere opsætning af ladestandere på mindre attraktive placeringer. Det giver den mest omkostningseffektive udrulning af ladestandere på offentligt areal eller med offentlig støtte. Det giver også bedre muligheder for at finansiere den nødvendige opsætning af ladestandere i det offentlige rum, når kommunerne får mulighed for at lave 0-emissionszoner, som De Danske Bilimportører bakker op om. 0-emissionszoner vil både reducere lokal luftforurening og være med til at skubbe til omstillingen af transporten.

Men vi har desværre også set, at enkelte kommuner har valgt at tildele hele udbuddet til én leverandør. Det giver et defacto-monopol på kommunale placeringer i hele kontraktperioden, hvilket ikke kan være hensigten med lovgivningen.

Vi har tilsvarende set udbud for ladeparker på motorvejen, hvor tilbudsvinderen ikke har kunne overholde kontraktbetingelserne om rimelige priser for ikke-abonnenter og udbuddet derfor nu skal gå om.

De Danske Bilimportører støtter derfor anbefaling 6 og 7 som tager hånd om det problem. Det er helt afgørende, at offentlige myndigheder spiller en proaktiv rolle både ift. udrulning af ladeinfrastruktur og ift. at sikre konkurrencen på markedet for opladning af elbiler.

- **Anbefaling 6: Det skal som udgangspunkt være ladestandere fra mindst to udbydere i hvert lokalområde.**  
Kommunerne bør ved hjælp af deres udbud sikre, at der er en velfungerende lokal konkurrence. Dette kan fx sikres ved, at der er ladestandere fra mindst to forskellige udbydere i hvert lokalområde.
- **Anbefaling 7: Mindst to ladeoperatører skal tilbydes mulighed for at opsætte ladestandere på samme rasteplads langs motorvejen**  
Ved udbud om koncessionsaftaler i forbindelse med tildeling af retten til at opsætte ladestandere langs det statslige vejnet bør der tages højde for den efterfølgende konkurrence, således at mindst to forskellige ladeoperatører får muligheden for at sælge opladning ved samme rasteplads.

I forbindelse med indførelsen af AFIR-forordningen falder bekendtgørelsen om offentlige myndigheders indgåelse med ladeoperatører væk. I praksis betyder det, at det konkrete krav om en maksimal rabat på 10 pct. til egne abonnenter i områder med begrænset konkurrence ikke er et krav i offentlige kontrakter. Det understreget vigtigheden af anbefaling 7, som giver forbrugerne et reelt alternativ til all-inklusive abonnementer på Vejdirektorates rastepladser langs motorvejsnettet. Det er desuden helt afgørende for konkurrencen, at flere ladeoperatører kan byde ind på Vejdirektoratets kommende koncessioner uden samtidig at forpligte sig til at sælge brændstoffer eller drive toiletter, kiosk, infoteria mv. på rastepladsen.

De Danske bilimportører anbefaler desuden en laderet til de danske bilejere, der ikke har egen parkering og dermed ikke har mulighed for at opsætte egen ladeboks. Hvis borgeren gør brug af sin laderet, skal kommunen tvinges til at lave udbud med opsætning af ladestandere i nærheden, som private aktører kan byde ind på.