

1. april 2020



Markedsbaseret udbygning af ladestandere

Når man fra politisk side fremmer udrulning af ladestandere til elbiler bør der langt mere fokus på, hvordan man understøtter fremtidens marked end de enkelte ladeoperatører. Det kræver blandt andet ensartede vilkår for operatørerne og krav om fri adgang, tydelige priser og nemme betalingsløsninger, når man lader på farten.

I dette notat giver Drivkraft Danmark sit bud på fem principper, som politikerne bør arbejde for. Målet er at fremme konkurrencen på lademarkedet og gøre det mere attraktivt at være elbilist – uanset om man lader på farten, ved kantstenen eller derhjemme.

Principper til fremme af lademarkedet

Det forventes, at der i 2030 vil være op mod en million elbiler på de danske veje. Det svarer til knap en tredjedel af alle personbiler i Danmark. Elektrificeringen af persontransporten vil medføre et markant skifte i måden, der skal leveres drivmidler på. Det må forventes, at langt de fleste elbilsejere, som har mulighed for det, primært vil lade elbilen op derhjemme. Men der vil fortsat være et behov for at oplade på farten.

I Danmark har vi et veludviklet, frit og stærkt konkurrencepræget marked for benzin og diesel. Markedet for el-ladning er derimod kun i sin vorden, og konkurrencen er begrænset mellem få aktører. Det vil naturligvis ændre sig i takt med, at der kommer flere elbiler på vejene og flere virksomheder, der tilbyder ladning. I fremtiden vil elbiler på farten lade på steder med den bedste placering, nemmeste betaling, laveste pris, hurtigste ladetid og bedste faciliteter. Det kræver dog, at rammerne for fri og lige konkurrence er på plads. Markedet belønner dem, der har fokus på forbrugernes behov og straffer grådighed. Derfor bør der være mere fokus på, hvordan man understøtter fremtidens marked, frem for hvordan man understøtter de enkelte ladeoperatører.

Drivkraft Danmark ser en risiko for, at man fra politisk side med et for stærkt "her og nu fokus" på at fremme elektrificeringen risikerer at begrænse markedet for opladning på farten frem for at understøtte det.

Derfor opfordrer vi partierne i Folketinget til at sikre:

- En national strategi med fokus på konkurrence
- Ensartede elafgifter
- Ensartede vilkår for offentlig støtte og tilslutning til elnettet
- Fri adgang, tydelige priser og nemme betalingsløsninger
- Sammentænkning af eksisterende infrastruktur og fremtidens elladere

Drivkraft Danmark mener, at ovenstående principper er helt afgørende for, at vi får en omkostningseffektiv udrulning af ladestandere i Danmark uden at ladeoperatørerne gøres afhængige af offentlig støtte, og at markedet fastholdes på få aktører. Det vil gavne både bilisterne, samfundet og klimaet. anbefalingerne uddybes i nedenstående.

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
1263 København K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk

En national strategi med fokus på konkurrence

Der er stort politisk fokus på at fremme udrulningen af ladeinfrastruktur. Uanset om der er tale om el-ladning på farten, hjemme, på arbejdet eller ved indkøbscenteret, bør det i den sammenhæng overvejes, om den nuværende politik og de eksisterende rammer i tilstrækkelig grad understøtter konkurrence med fokus på elbilisternes behov.

Drivkraft Danmark mener, at det er nødvendigt med en national strategi for udbygning af infrastruktur, hvor adgang og betalingsmuligheder bliver lige for alle. Vi skal væk fra små puljer og tilskud og over til et system, hvor der skabes gennemsigtige rammer for markedet.

Mange ladestandere stilles i dag op med en eller anden form for offentlig støtte. Det kan være nødvendigt til med støtte i en startfase, men der er behov for, at der i højere grad fokuseres på, hvad der er økonomisk bæredygtigt på den lange bane. Det bør ikke i sig selv være et mål at opstille mange ladestandere, men at få de rigtige ladestandere op de rigtige steder. Det kan markedet og fri konkurrence i høj grad bidrage til. Det kan for eksempel ske gennem udbud af større ladepladser på attraktive placeringer. Der vil være steder, hvor det endnu ikke er rentabelt at drive ladestandere, men som er afgørende for, at vi får et landsdækkende net. Her kan der være behov for støtte fra offentlige puljer, men tildelingen bør stadig gives gennem udbud med fri og lige adgang til at levere.

I stedet for at tildele statslige og kommunale midler til småprojekter rundt omkring i landet bør der med andre ord være større fokus på, hvordan man fra offentlig side kan understøtte et marked med mange operatører, der konkurrerer på kommercielle vilkår.

Ensartede elafgifter

De fleste elbilister har i dag abonnement på opladning. Abonnementsordninger er imidlertid et særligt dansk fænomen, som skyldes, at man kan nøjes med at betale processtrømafgift, hvis hjemmeladestanderen er ejet af en virksomhed, som herefter lejer den ud til kunden som en del af abonnementet. Dermed undgår kunden den langt dyrere elafgift, men er samtidig bundet til et abonnement.

Blandt andre Klimarådet¹ har argumenteret for at afskaffe ordningen eller alternativt at gøre det muligt for alle elbilister kun at betale processtrømafgift, uanset om hjemmeopladeren drives af en ladeoperatør, eller ejes af kunden. En ensretning af elafgiften vil gøre det langt mere attraktivt for nye operatører at komme ind på markedet for såvel hjemmeladning som ladning på farten.

Problemet med de eksisterende abonnementsordninger er, at de ud over at være dyre for de fleste kunder, har indflydelse på udbuddet af og behovet for fremtidens hurtigladdere. Det ses, når ladeoperatører tilbyder gratis hurtigladning for egne abonnenter, mens andre må betale priser per kWh, der langt overstiger elprisen. Det binder elbilsejerne til den ladeoperatør, som de har

¹ https://www.klimaraadet.dk/da/system/files_force/downloads/70_pct_analyse_endelig.pdf?download=1

abonnement hos, og det gør det svært for andre operatører at komme ind på markedet uden at tilbyde et landsdækkende net med lignende abonnementsfordele.

Drivkraft Danmark mener derfor, ligesom blandt andre Klimarådet, at processtrømordningen bør afskaffes eller laves om, så alle betaler samme afgift. Abonnementer vil fortsat være attraktivt for nogle kunder, men vil ikke være nødvendige for at få billig ladning på farten.

Ensartede vilkår for offentlig støtte og tilslutning til elnettet

Den største udgift ved etablering af ladestandere er nettilslutningen, som afhænger af, om nettet er tilstrækkeligt udbygget på den enkelte lokation. I dag skal ladeoperatørerne afholde udgiften, som kan løbe op i mange millioner kroner, hvis der fx er behov for at etablere stikledning. Samtidig kan konkurrenter efterfølgende tilslutte sig stikledningen og dermed spare penge. Det giver risiko for, at operatørerne lurepasser, for at få konkurrenten til at handle først og dermed betale tilslutningen.

Det har været foreslået, at staten (Vejdirektoratet) skulle finansiere nettilslutningen på rastepladserne² og/eller alternativt at de lokale elnetselskaber, som er naturlige monopoler, skal forpligtes til sikre tilslutningen.

Det er klart, at det for den enkelte ladeoperatør vil blive mere attraktivt, hvis det offentlige eller det lokale net-selskab, betaler for nettilslutningen. Det vil samtidig betyde en hurtigere udrulning af ladestandere. Det er dog helt afgørende, at dette ikke går ud over konkurrencen.

Hvis for eksempel staten betaler nettilslutningen på Vejdirektoratets motorvejsanlæg, men ikke på anlæg der ligger i nærheden af motorvejsnettet, vil der være tale om konkurrenceforvridende statsstøtte. Det er derfor vigtigt, at udgiften i sidste ende betales af operatøren via leje af ladepladsen eller et gebyr/tarif for at benytte tilslutningen. Det samme bør gøre sig gældende, hvis net-selskabet skal etablere tilslutningen. Det vil endvidere være afgørende, at der er klare regler for, hvordan udgiften deles, hvis andre operatører kobler sig på samme stikledning, således at alle betaler en forholdsmæssig andel af tilslutningen.

Såfremt elnetselskaberne skal stå for nettilslutningen, er det vigtigt, at der er klare og helt ensartede regler for alle operatører. Det kræver for eksempel en entydig adskillelse mellem net-selskabernes økonomi, som betales af alle el-kunder i området, og kommercielle selskaber indenfor samme koncern. Det samme gælder andre forhold, som kan give konkurrencefordele for koncernforbundne selskaber som for eksempel kundedatabaser og anden viden.

Fri adgang, tydelige priser og nemme betalingsløsninger

Det har fra flere sider været foreslået, at der rundt om i landet skal etableres såkaldte ladeparker, hvor man som elbilist kan vælge mellem flere forskellige ladeoperatører på samme placering. Tanken er, at flere operatører vil sikre øget konkurrence.

² Foreslået af blandt andre FDM og Dansk Elbil Alliance

Drivkraft Danmark vurderer dog ikke, at det i sig selv vil medføre øget konkurrence og lavere priser, at flere operatører stiller hver sin ladestander op på den samme plads. I Norge er der for eksempel ladeparker, men her er der typisk tale om Tesla som en af få operatører, og Tesla tillader kun adgang for Teslaejere.

Drivkraft Danmark mener derimod, at det der skaber øget konkurrence, er mange aktører på et frit og velfungerende marked. Klimarådet peger i rapporten "Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion" på benzin- og dieselmarkedet som eksempel på et velfungerende marked med høj grad af forbrugertillid og gennemsigtighed. Det bør også være et mål for markedet for el-ladning. Derfor bør staten stille krav om fri tilgængelighed, nem betaling og tydelige priser. Et sådan krav vil også sikre, at det fremtidige lademarked opfylder kravene i AFI-direktivet (2014/94/EU), hvor det blandt andet er bestemt jf. artikel 4 stk. 10:

Medlemsstaterne sørger for, at de priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Sammentænkning af eksisterende infrastruktur og fremtidens elladere

Vejdirektoratet ejer rastepladserne langs motorvejene, hvor der er placeret tankstationer på en del af dem. I dag byder tankstationerne på retten til at drive tankstationer via udbud, mens der er lavet separate udbud på ladestandere. Det betyder, at tankstationerne i dag ikke må sætte ladestandere op på Vejdirektoratets anlæg. En af ulemperne ved den eksisterende udbudsmodel er, at tankstationer og dertilhørende faciliteter som toilet, personale, butik mv. kun i ringe grad er tænkt sammen med lade-faciliteterne, selvom disse faciliteter er endnu mere nødvendige for elbilister, der typisk bruger længere tid på at lade deres elbiler, end ejere af benzin- og dieslbiler bruger på at tanke deres biler. Det betyder, at der nogle steder er meget langt fra ladestandere til butik og øvrige faciliteter.

I kommende udbud bør den eksisterende infrastruktur og hurtigladestandere tænkes langt bedre sammen – enten som samlet udbud, hvor der stilles klare krav om, at den der driver tankstation, butik mv., også sikrer ladestandere under nogle udspecificerede vilkår – eller som koordinerede udbud, hvor faciliteterne tænkes langt bedre sammen end i dag til gavn for både kunder og operatører.

Der er stort politisk fokus på at udbygge med hurtigladestandere langs motorvejsnettet i Danmark. Men selv med 1 million elbiler vil cirka 2/3 af personbilerne stadig køre på benzin og diesel i 2030. Det giver derfor ikke mening at lave parallelle tanknings-/ldefaciliteter langs motorvejene. Derfor skal den forestående udrulning af hurtigladestandere ses i sammenhæng med den eksisterende infrastruktur.