

Elbilforeningen FDEL  
Astersvej 11  
2700 Brønshøj  
[anna.hilden@fdel.dk](mailto:anna.hilden@fdel.dk)



Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Att.: Direktør Jakob Hald  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby

2020-02-25

Kære Jakob Hald

**“Elbilister risikerer at blive flået for at lade på nye offentlige ladestandere”**

Elbilforeningen FDEL er elbilisternes forbrugerorganisation. Vi er i tiltagende grad bekymrede over udviklingen på markedet for opladning af elbiler. Vores bekymring kommer bl.a. til udtryk i artiklen med ovennævnte titel, publiceret af netmediet ING/MobilityTech den 21. februar 2020.

Som det fremgår af artiklen, er **Transportminister Benny Engelbrecht** enig i vores synspunkt om, at der er tale om “overpriser” for offentlig opladning. Han henviser dernæst til, at det er konkurrencemyndighederne, der skal overvåge markedet.

På den baggrund retter vi hermed henvendelse til styrelsen, da vi er af den opfattelse, at såvel forbrugerbeskyttelsen som konkurrenceretten bliver overtrådt i en indbyrdes synergi, der blandt andet omfatter:

- 1) Overtrædelse af forbrugerrettigheder samt misbrug af dominerende stilling
- 2) Ulovlig binding af forbrugere samt misbrug af dominerende stilling

Vi vil i det følgende tage udgangspunkt i den største ladeoperatør på markedet, Clever A/S (Clever), men vores henvendelse er generel, og der kan være andre eksempler på uhensigtsmæssig markedsadfærd i ladebranchen.

*Elbilforeningen FDEL er forbrugerorganisationen for de danske elbilister. Vi arbejder for flere elbiler på de danske veje og for den grønne omstilling i transportsektoren. FDEL har ca. 1000 betalende medlemmer og mere end 4000 følgere i hele landet. Se mere på [fdel.dk](http://fdel.dk) og følg os på Twitter og Facebook.*

## Ad 1) Overtrædelse af forbrugerrettigheder samt misbrug af dominerende stilling

Clever driver jf. egen hjemmeside det "stærkeste" ladenet for elbiler i Danmark. Således har Clever mere end 100 hurtigladede fordelt over hele landet. I mange byer er Clevers (hurtig)ladere de eneste, og forbrugeren har ikke noget valg/alternativ. Til sammenligning har næststørste operatør, E.ON, ca. halvt så mange hurtigladede, hvoraf de fleste findes langs motorvejene og i de store byer.

Clever har således en meget stor markedsandel, som skønnes at ligge betydeligt over 50%. Langt de fleste af Clevers kunder har fastpris-abonnement, hvilket betyder, at kunderne betaler kr. 675-799/måned for ubegrænset opladning i Clevers ladenet.

Såfremt en forbruger ikke ønsker et fast abonnement men derimod blot at lade fra nærmeste eller eneste ladestander på ruten, så er det både besværligt og dyrt at købe opladning i løssalg fra Clevers offentlige ladestander. Forbrugeren er henvist til først at gå ind på Clevers hjemmeside og webbutik, hvor man skal købe minimum 20 kWh til en pris af **kr. 175**. Er der tale om en udenlandsk turist, så er minimum 40 kWh til **kr. 350**.

Forudsat at forbrugeren kan anvende minimumskøbet, så bliver prisen **kr. 8,75/kWh**.

FDEL mener, at både den besværlige metode for køb af opladning og det meget høje prisniveau strider mod AFI-direktivet og dets implementering i dansk ret. Allerede i de indledende betragtninger i direktivet understreges det således i stk. 30, at:

*"Etablering og drift af ladestander til elektriske køretøjer bør foregå på et **konkurrencebaseret marked med åben adgang for alle parter**, der er interesseret i at etablere eller drive opladningsinfrastruktur."*

Det fremgår af artikel 4, stk. 9, at:

*"Alle offentligt tilgængelige ladestander skal også give brugere af elektriske køretøjer mulighed for **opladning på ad hoc-basis, uden** at de skal indgå en **kontrakt** med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør."*

Videre fremgår det af stk. 10, at:

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

Bestemmelsen i stk. 9 er implementeret i dansk ret i BEK 57 af 25. januar 2018, § 5 a:

*“Alle offentligt tilgængelige ladestandere skal også give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis, uden at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.”*

Det står således meget klart, at direktivet og dets implementering i dansk ret har til formål at sikre **både** en fri konkurrence **samt** tilgængelighed til offentlige ladestandere for forbrugerne til rimelige priser. De to forhold – det konkurrenceretlige og det forbrugerretlige – er da også tæt forbundet i praksis.

Som nævnt ovenfor, er det FDEL's opfattelse, at metoden med webbutik og SMS-kode udgør en teknisk barriere for reel tilgængelighed af Danmarks "stærkeste" ladenet. Dermed overtrædes forbrugernes ret til praktisk tilgængelighed.

Det er endvidere FDEL's opfattelse at minimumsprisen på kr. 175 og prisen pr. kWh, som i bedste fald er kr. 8,75/kWh, er prohibitiv. Der er cirka tale om en faktor 10 i forhold til indkøbsprisen af strøm inklusiv transport. Der er da heller ingen andre operatører, der har så høje priser ved opladning uden kontrakt. Dermed overtrædes forbrugernes ret til rimelige priser (økonomisk tilgængelighed).

For god ordens skyld gengives hermed en sammenligning af priser på opladning uden kontrakt (indsamlet fra de forskellige operatørers hjemmesider dags dato):

Opladning uden kontrakt	CPH	Clever	E.ON	Ionity	Sperto	Tesla*
Pris pr. kWh på roaming (Plugsurfing)	3,85	8,85	9,14	6,82	2,75	n/a
Pris pr. kWh direkte via operatør	3,50	8,75	5,55	6,20	2,50	2,90
Eventuelt minimumskøb via operatør	0	**175/300	***0/250	0	17,5	0

\*: Teslas ladenet er forbeholdt egne biler og således ikke reelt offentligt tilgængeligt.

\*\* : Minimumskøbet afhængig af, om man er dansker/udlænding.

\*\*\*: Der er en minimumsbetaling på kr. 250 på standere, der ikke er forbundet til EasyPark-app'en.

Elbilforeningen FDEL er forbrugerorganisationen for de danske elbilister. Vi arbejder for flere elbiler på de danske veje og for den grønne omstilling i transportsektoren. FDEL har ca. 1000 betalende medlemmer og mere end 4000 følgere i hele landet. Se mere på [fdel.dk](http://fdel.dk) og følg os på Twitter og Facebook.

Når man ser bort fra Clever, så ligger de øvrige ladeoperatører således prismæssigt inden for et spænd af kr. 2,50-6,20/kWh for opladning uden kontrakt. Det giver et gennemsnit på **kr. 4,13/kWh**.

Clevers pris på **kr. 8,75/kWh** er altså mere end dobbelt så høj.

Bemærk i øvrigt, at Clevers pris også er prohibitiv ved "roaming". Det gælder tillige for de to andre udbydere med et nationalt net, E.ON og Ionity, men begge disse operatører tilbyder til forskel fra Clever også direkte tilgang til lidt mere rimelige priser. FDEL mener dog stadig, at en pris over cirka kr. 5/kWh er for høj.

Det er oplagt, at den høje pris på opladning uden kontrakt (og ved roaming) reelt tvinger forbrugerne til at vælge fastprisabonnement hos Clever – der har det udbredte ladenet og de eneste standere mange steder. Men det rammer ikke blot forbrugerne direkte. Det rammer også forbrugerne indirekte og andre operatører. Således er der efter vores opfattelse tale om en **eksklusion af andre operatører** fra markedet. For uanset hvor billige andre operatører måtte være, eller hvor velbeliggende deres standere måtte være, så er det altid en merudgift, når forbrugerne i forvejen har købt ubegrænset opladning hos én operatør, der er "overalt".

Andre ladeoperatører kan dermed kun gøre sig gældende på markedet, hvis de er i stand til at udrulle et finmasket landsdækkende ladenet, hvilket selvsagt tager mange år og kræver investeringer på trecifrede millionbeløb.

Direktøren for Clever, Casper Kirketerp-Møller, er formand for brancheorganisationen Dansk Elbil Alliance. I november 2019 blev han interviewet af netmediet ING/MobilityTech i forbindelse med, at der kom en ny konkurrent på markedet, Spirii ApS. Casper Kirketerp-Møller blev da citeret for, at han:

*"...håber, at Spirii vil satse mere på kvalitet end pris. Hvad vi ikke håber er, at man, som vi ser hos andre konkurrenter, går til markedet med et enøjet fokus på pris..."*

FDEL ser med stor bekymring på, at direktøren for den dominerende operatør og formand for brancheforeningen således sender signaler om, at andre ladeoperatører bør afstå fra priskonkurrence.

## Ad 2) Ulovlig binding af forbrugere samt misbrug af dominerende stilling

I relation til punkt 1 kan man hævde, at forbrugeren kan vælge mindst ét andet landsdækkende ladernet, E.ON. Det er korrekt i nogle tilfælde, men ofte har forbrugeren ikke et reelt valg.

Clever har nemlig indgået eksklusivaftaler med de fleste importører af elbiler således, at der er tilknyttet ladeløsninger fra Clever ved køb af ny elbil. Clevers direktør citeres i øvrigt den 2. maj 2018 i netmediet "Energiwatch" for, at Clever har en andel på over halvdelen af markedet for ladeløsninger til netop nye biler.

Der skal hermed gives et konkret eksempel på, hvordan forbrugerbeskyttelsen efter vores opfattelse tilsidesættes i samarbejde mellem Clever og Skandinavisk Motor Co. A/S (SMC). Sidstnævnte importerer og forhandler mærket Volkswagen (VW).

SMC markedsfører blandt andet bilmodellen VW ID.3 med ladeløsning fra Clever. Således fremgår det af SMC's hjemmeside, [www.volkswagen.dk](http://www.volkswagen.dk), at:

*"Med i prisen på kr. 334.990,- for ID3 1ST følger [...] CLEVER Unlimited: ladeboks (inkl. standard-installation), ladebrik til Clevers netværk af offentlige ladestander og 1 års betalt strøm [...]"*

*"Prisen for ID.3 1st ændres ikke såfremt ID.3 kunden ikke ønsker Clever Unlimited eller Clever Unlimited ikke kan etableres på kundens adresse. Ved aftalens ophør skal ladeboksen nedtages, hvilket kan medføre gebyr, der betales af kunden."*

Af Clevers vilkår, der kan hentes på Clevers hjemmeside, fremgår det, at gebyret for nedtagning af hjemmeladeboks er kr. 1.895.

Af Clevers hjemmeside, [www.clever.dk](http://www.clever.dk), fremgår det i øvrigt, at:

*"Når du køber ny elbil [...] kan du samtidigt få Clever Unlimited med som en del af dit køb."*

*"Clever Unlimited koster 749 kr. pr. måned for elbiler."*

Af Forbrugeraftalelovens § 28, stk. 1 fremgår det imidlertid:

*“Forbrugeren kan opsig en aftale om løbende levering af varer eller tjenesteydelser med 1 måneds varsel til udgangen af en måned, når der er gået 5 måneder efter aftalens indgåelse, jf. dog stk. 2 og 4.”*

Det fremgår endvidere af Forbrugeraftalelovens § 29, stk. 1:

*“Har forbrugeren på tidspunktet for opsigelsen betalt for en periode, som ligger efter tidspunktet for aftalens ophør ifølge opsigelsen, skal vederlaget for denne periode straks tilbagebetales.”*

Efter FDEL's opfattelse overtræder Clever og SMC dermed forbrugerbeskyttelseslovgivningen. Endvidere udgør den lange binding efter vores opfattelse tillige en ekskludering af andre ladeoperatører fra markedet.

**For det første**, overtrædes bindingsperioden i § 28, stk. 1 på i alt 6 måneder, da SMC angiver en bindingsperiode af den dobbelte varighed – ét år.

**For det andet**, overtrædes § 29, stk. 1, da SMC angiver, at prisen “ændres ikke”, hvis kunden af den ene eller anden grund fravælger Clever Unlimited.

SMC angiver, at den løbende leverance af “Clever Unlimited” er “betalt”. Det kan i sidste ende ikke være andre end forbrugeren, der har betalt for den løbende levering af strøm. For den løbende leverance følger “med i prisen”, som SMC formulerer det.

Clever angiver på selskabets hjemmeside, at prisen for “Clever Unlimited” er kr. 749 pr. måned. Da “Clever Unlimited” slet ikke kan købes uden køb af ny bil, er det indiskutabelt, at det mindst er prisen på kr. 749/måned, der er indeholdt i bilens pris.

Lovgiverne har tydeligvis forudset situationen, hvor en løbende leverance er forudbetalt og/eller “pakket” ind i købet af en vare.

Således er Forbrugeraftalelovens § 28, stk. 1 netop *ikke* affattet som et forbud mod binding til løbende abonnemeter – altså løbende betalinger, der tidmæssigt korres-

ponderer med leverancerne. Nej, der er tale om et forbud mod binding til at aftage løbende "levering". Hvordan eller hvornår, betalingen har fundet sted, er underordnet. Det er den løbende "levering", der er udslagsgivende. Endvidere har lovgiverne indskærpet i § 29, stk. 1, at er der allerede betalt for en periode, der ligger ud over ophør, så skal forbrugeren kompenseres fuldt ud ved opsigelse.

**For det tredje**, foranlediges forbrugerne af Clevers markedsføring til at tro, at de er forpligtede til at betale et "gebyr" på kr. 1.895 for at få nedtaget ladeboksen ved ophør af aftalen. Efter vores vurdering er det i strid med god markedsføringsskik, at forbrugeren afkræves et gebyr for at komme ud af en aftale – eller foranlediges til at tro, at der er en forpligtelse til at betale sådan et gebyr i stedet for at anvende egen elektriker til nedtagning.

**For det fjerde**, har bindingen af forbrugerne til abonnementer ud over den gyldige periode på 6 måneder en ekskluderende karakter i forhold til andre operatører. For forbrugeren vil som tidligere nævnt ikke benytte andre offentlige ladeoperatører uanset, hvor billige eller velbeliggende de måtte være, når forbrugeren allerede er påtvunget et abonnement med ubegrænset offentlig opladning. Dernæst er der et andet og lige så vigtigt aspekt. For når arbejdspladser og boligforeninger indfører ladeløsninger, så vil der naturligvis være et stort pres fra elbilister med påtvunget Clever-abonnement om, at de kommende standere ved hjemmet og på arbejdspladsen også leveres af Clever. Dermed skabes en ond cirkel, og andre ladeoperatører ekskluderes ikke bare fra det offentlige men også fra det private marked for opladning.

--0--

FDEL mener, at det er nærliggende at sammenligne med markedet for brændstoffer til benzin- og dieselmotorer. Det er således svært at forestille sig:

- hvis, forbrugeren ved køb af ny brændstofbil blev påtvunget 1 års benzin fra ét olieselskab, hvilket blev lagt oven i prisen, og man ikke kunne frasige sig denne "pakke".
- hvis, forbrugere først skulle ind i en webbutik for at købe benzin og dernæst betale 10 gange indkøbsprisen eller det dobbelte af markedsprisen pr. liter.
- hvis, der var ét olieselskab, der via sin dominerende position ekskluderede andre tankstationer fra markedet via forskellige tiltag.

FDEL anmoder derfor Forbruger- og Konkurrencestyrelsens direktør om at styrelsen griber ind over for ladebranchen med henblik på at sikre, hvad der så fint er udtrykt i AFI-direktivet – nemlig et **"konkurrencebaseret marked med åben adgang for alle parter"** og priser på offentlig opladning af elbiler, der er **"rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende"**.

Vi stiller meget gerne op til et møde med styrelsen for at redegøre yderligere for vores synspunkter om markedet for opladning af elbiler.

Vi ser frem til at høre fra dig.

Med venlig hilsen



**Elbilforeningen FDEL**

Anna Hilden, formand

anna.hilden@fdel.dk

Tlf. 3035 8856