

Til Transportministeriet

15. august 2021

Hørings svar vedrørende ny AFI-lov

Elbilforeningen FDEL er glad for muligheden for at komme med input til dette lovforslag. Denne lovgivning er central for vores medlemmers og alle fremtidige elbilisters daglige transport, så dette høringssvar har været forelagt vores bestyrelse.

Hjemmeopladning og Udeopladning. Normalopladere og højhastighedsladere

Som anført i bemærkningerne til lovforslaget vil omkring tre fjerdedele af danske familier med bil have mulighed for hjemmeopladning, fordi de har egen parkeringsplads – og dermed mulighed for at etablere deres egen ladeplads til hjemmeopladning. Omkring en fjerdedel af de danske familier med bil parkerer bilen “ude i byen” i nærheden af boligen i enten et fælles parkeringsanlæg eller ved kantstene. Desuden vil alle elbilister have brug for opladning væk fra hjemmet ved rejser ud over bilens rækkevidde. Dette kan enten være højhastighedsladere på vejen, eller evt. en normallader, der står ved den destination, man kører til. Med “udeopladning” mener vi opladning i det offentlige rum, enten ved kantstensladere eller højhastighedsladere.

Vi vil gerne understrege at denne opdeling af hjemmeopladning og udeopladning er helt central for at forstå hverdagen med elbil. Hvis man kan lade bilen, hvor man stiller den ved hjemmet – som man ofte vil foretrække – vil bilen kunne være fulldadet hver morgen. Når den daglige kørsel ligger inden for bilens rækkevidde, som det oftest gør, vil tre fjerdedele af danske familier ikke opsøge offentlige ladestander til dagligt. Disse familier vil kun have behov for at anvende de offentlige ladestander, AFI-loven regulerer, på særlige ture uden for hverdagen.

Vi vil også gerne understrege at man bruger en normallader og en højhastighedslader forskelligt:

- En normallader er især relevant, hvis den står et sted, hvor man alligevel ville lade bilen stå i mindst nogle timer – dvs. især ved hjemmet, men også arbejdspladser og trafikterminaler mv.. Her går man oftest væk fra bilen og udfører der ærinde, man er kørt afsted for. Normalladere er derfor mest relevante hvis de står på gåafstand af hvor man skal hen. Når fx Frederiksberg Kommune arbejder med kriteriet med afstand på 250 m til en ladestander virker det til at passe med en gåafstand. Offentlige normalladere anvendes primært af elbilejere uden egen parkeringsplads, og er derfor særligt relevante når de ligger på gåafstand af bilistens bolig.
- En højhastighedslader er især relevant på lange ture. Her bliver bilisten ofte i nærheden af bilen under opladningen, hvorfor faciliteter omkring laderne er vigtigere. Hvis der er gennemsigtighed om priserne, vil højhastighedsladere på køreafstand af hinanden kunne være i konkurrence med hinanden. Således er fx højhastighedsopladere ved forskellige frakørsler på den fynske motorvej i konkurrence med hinanden om at sælge strøm til bilister der er på tur mellem Øst- og Vestdanmark.

En elbil er køreglad – også uden abonnement

Mange danske elbilister har ladeabonnementer. Det er usædvanligt ift. andre europæiske lande, og i Elbilforeningen FDEL mener vi ikke, at man skal lave en regulering, der bygger på en forudsætning om, at man har et ladeabonnement. Visionen er ikke, at vi kan vi bilister kan roame med et abonnement - men at vi bilister får en rimelig pris uden abonnement.

Ladeabonnementer binder forbrugerne til en bestemt ladestanderoperatør. Det kan betyde kødannelse og dårlig udnyttelse af ladestanderkapaciteten. Vi mener ikke, det er realistisk at løse dette gennem roaming, som nærmere beskrevet i afsnittet om roaming herunder.

For de tre fjerdedele af danskerne, der har egen parkeringsplads, vil en hjemmelader uden ladeabonnement, hvor man køber strømmen af en elhandler på samme måde som boligens øvrige elforbrug, være klart den billigste, enkleste og mest fleksible løsning, hvis blot reguleringen justeres, så man som forbruger har samme mulighed for afgiftsrefusion som udbyderne af opladningstjenester. Vi vil som elbilister gerne opfordre til at gennemføre sådan en justering, så vi som elbilister bliver mere frie på elmarkedet og mindre bundet til at købe administrative ydelser af udbydere af opladningstjenester. Dette benævnes ligestilling for elafgiften af bl.a. Klimarådet og Elbilkommisionen.

På nyere højhastighedsladere kan man oftest betale med almindelige betalingsmidler som fx Visa/Dankort. En elbilist, der køber hjemmestrøm hos en almindelig elhandler og betaler på højhastighedsladere med dankort har intet behov for et særligt ladeabonnement.

For den fjerdedel af danskerne, der ikke har egen parkeringsplads vil et ladeabonnement nogle gange være økonomisk attraktivt på grund af prisen på ad hoc-opladning. Høje priser på ad hoc-opladning kan dermed i praksis tvinge mange elbilister til at have et ladeabonnement til skade for udnyttelsen af den samlede ladestanderkapacitet.

For så vidt angår lovforslagets henvisninger til markedet for mobiltelefonabonnementer finder vi, at det er en u hensigtsmæssig sammenligning. Der er flere grunde hertil:

- En mobiltelefon er afhængig af et SIM-kort for at få et telefonnummer, og dermed at kunne bruges. Forbrugeren er derfor nødt til at have et kundeforhold til præcis én leverandør af telefoni, hverken mere eller mindre. Den slags tekniske begrænsninger er der ikke for opladning af elbiler. Man kan have lige så mange samtidige kundeforhold til opladning ude, som man ønsker, og for opladning hjemme, er der intet behov for et særligt ladeabonnement.
- Roaming for mobiltelefoner indebærer, at man kan benytte sin mobiltelefon i et andet geografisk område end sit eget. Der er til gengæld ikke roaming mellem mobiltelefonoperatører i Danmark. Er der dårlig dækning et sted kan mobiltelefonen ikke nødvendigvis benytte et andet dansk net. Dermed er den foreslåede regulering om roaming for billadechip anderledes end for telefoner, da der lægges op til, at man kan bruge sin billadechip fra en udbyder på tværs af flere ladeoperatører i Danmark. Roaming for mobiltelefoner tvinger altså ikke mobiltelefonoperatører til at give deres direkte konkurrenter adgang til at bruge deres net. Det modsatte er forslaget vedrørende roaming for opladning af elbiler.

- Roaming for telefoner indebærer samme pris ved brug i øvrige EU-lande som i Danmark. Sådan virker roaming ikke for elbiler, hvor opladning ved andre operatører viderefaktureres som ekstraserice ud over et eventuelt abonnement.
- Hvor det er nemt og billigt at skifte leverandør af mobiltelefoni, fordi operatørerne på grund af regulering ikke må binde telefon og abonnement sammen i mere end 6 måneder, er det dyrt og besværligt at skifte leverandør af elbilopladning, hvis man har abonnement på dette. Hvis ladeoperatøren ejer hjemmeladeren tidsubegrænset som en del af kundeforholdet, hvilket er meget sædvanligt, er det dyrt at skifte hjemmeleverandør, fordi man udover en betaling på 5.000-10.000 kr. for en ny lader også skal betale for nedtagning af den gamle og opsætning af den nye. Da abonnementerne typisk kombinerer hjemmeopladning med udeopladning, er der reelt meget lille mulighed for at skifte leverandør af udeopladning, hvis man har hjemmeopladning med abonnement. Udeladning kan ses som en tillægsydelse, der i sin natur er noget andet end hjemmeladning. Der er dermed meget mindre konkurrence på markedet for ladeabonnementer end for mobilabonnementer.

På højhastighedsopladere er Dankort og MobilePay et foretrukket alternativ til roaming

En væsentlig del af lovforslaget fokuserer på at stille krav om roaming. Dette ses at være motiveret af et ønske om at gøre livet enklere som bilist. Vi deler imidlertid ikke opfattelsen af, at roaming vil kunne løse udfordringerne i den danske ladeinfrastruktur. Det skyldes blandt andet:

- Prisen er anderledes ved roaming. Elbilister med ladeabonnement skal betale ekstra ved opladning over roaming. Dermed vil elbilister med ladeabonnement i høj grad stadig være bundet til at benytte den samme operatørs (få) ladestandere, hvorved der let opstår problemer med kødannelse og lignende ved operatørens ladepladser. Den store udgift ved at skifte til en anden ladeoperatør medfører, at dette ikke kan forventes løst af markedet selv. Elbilister uden ladeabonnement vil opleve, at strømmen viderefaktureres og til andre priser end hos den operatør, man har chippen fra. Det kan være dyrt og forvirrende.
- Roaming er – ud fra vores tekniske viden – dyrt og svært at etablere. Enten skal der bruges dyre clearingsystemer, eller også skal virksomheder, som er i hård konkurrence med hinanden, indgå prisaftaler med hinanden. Der er ikke andre end os kunder til at bære de omkostninger.

Det er vores opfattelse, at det er bedre for elbilisterne, at det sikres, at der kan betales for ad hoc højhastighedsopladning uden at have et etableret kundeforhold eller en særlig ladeapp. Volumen i ad hoc-markedet kan opnås hvis sammenkobling ("bundling") af ude- og hjemmeladning reguleres, så evt. konkurrenceforvriddning i udelademarkedet hindres. Vi finder, at der kan motiveres for dette ved at fastslå, at højhastighedsladere er fritaget for roaming, hvis det er muligt at betale direkte ved opladeren med almindelige betalingsmidler som danske og europæiske bilister har, som fx Dankort, Visa og MasterCard samt MobilePay, ApplePay, GooglePay med flere. Dagsprisen pr. kWh bør skiltes, som det også kendes fra energi til fossilbiler.

Prisloft ved kantstensopladning (normalladere)

Hvor markedet for højhastighedsopladning må forventes at blive præget af en del konkurrence mellem forskellige leverandører i et større område som fx langs Fynske Motorvej, kan noget tilsvarende ikke forventes vedrørende kantstensopladning. Ved opladning ved kantstenen er man afhængig af at finde en ladestander, der er ledig på rette tid og inden for gåafstand fra destinationen. Der kan derfor ikke forventes tilstrækkelig konkurrence på prisen for opladning uden abonnement ved kantstensopladere. Vi finder derfor, at der vil kunne være behov for at fastsætte et prisloft i forhold til kantstensopladning.

Som nævnt ovenfor er kantstensopladning især relevant for den fjerdedel af bilejere, der ikke kan hjemmelade. Hvis marginaludgiften til energi pr. kilometer er højere ved el end ved brændstof, vil det være et incitament til ikke at bidrage til det politiske mål om flere elbiler, og til ejere af plug-in-hybridbiler til at tanke frem for at lade. De fleste elbiler kan køre mindst 5 km/kWh el, og sammenlignes det med 20 km/l diesel vil kilowattprisen for forbrugeren skulle være lavere end en fjerdedel af dieselprisen – dvs. lavere end 2,00 – 2,50 kr/kWh. På nuværende tidspunkt er prisen fra flere leverandører 3,00 kr. eller højere, hvorved det er dyrere pr. km., hvis man ikke har et abonnement.

Forbrugere, som er afhængige af en kantstensoplader, vil med en højere pris end dette ikke have incitament til at køre på el frem for brændstof. Langt de fleste kantstensopladere er normalladere, og skal således ligge i gåafstand af hjemmet. Det vil således ofte forekomme at en kantstensoplader er den eneste på gåafstand af en bolig uden egen parkeringsplads, og dermed være monopolleverandør til denne bolig. På denne baggrund bør man overveje at skabe hjemmel til, at der kan fastsættes et prisloft på kantstensopladere opført med offentlig støtte eller beliggende på offentligt areal.

Om begrebet ladeplads

Det er positivt, at ladeplads teknisk defineres i loven. Vi vil her gerne gøre opmærksom på, at der kan være tre niveauer i dette.

1. En plads på ca. 2,5 x 5 m med plads til præcis en bil, hvor denne bil kan kobles til en lader. Det er relevant at forholde sig til dette niveau blandt andet i forhold til skiltning og fordi det er sådan en, man som elbilist gerne vil finde ledig, når man skal lade. *Sådan en plads er ikke en parkeringsplads.* Dette ord og P-færdselstavlen bør ikke bruges om den.
2. Et område hvor en eller flere biler kan lade samtidigt hos præcis en ladeoperatør.
3. En ladepark synes at være et eller flere områder i lighed med nr. 2 med mulighed for flere ladeoperatører; lige ved siden af hinanden, hvor der er fælles publikumsfaciliteter som fx toiletter, legeplads, kaffesalg mv.

Vi har konstateret at begrebet ladeplads bruges både om 1. og 2. Man bør være opmærksom på, at der er flere niveauer i dette.

Det kan også være relevant at overveje samspillet mellem ladepladser og reguleringen af de kommunale parkeringsvedtægter i kommunernes rolle som myndighed for veje og bygninger. I hvert fald for beboelsesbygninger er normalopladerer meget relevante jf. ovenfor. Visse kommuner vil måske opdatere parkeringsvedtægten til en parkerings- og ladepladsvedtægt, hvis der gives lovhjemmel hertil.

Vi bemærker også, at der på større rastepladser bør etableres ladeparker gennem udbud af flere ladepladser med højhastighedsladere, således at der kan opnås konkurrence mellem ladeoperatører på de enkelte rastepladser. Det bør i den forbindelse overvejes, hvordan det sikres, at der ved ladeparker med højhastighedsladere forefindes indkøbsmuligheder, toiletfaciliteter, mv. En mulighed for at sikre dette kan være ved, at vindere af koncessioner på tankstationer på rastepladser, også skal være forpligtet til at etablere en ladeplads til en eller flere elbiler i forbindelse med en vundet koncession.

Om kommuners og regioners rolle i udbygningen af ladeinfrastruktur for offentligheden

Kommuner, regioner (og staten) ejer også bygninger, herunder bygninger med mange medarbejdere, som kommer på arbejde i bil samt bygninger, som tiltrækker mange gæster fra offentligheden i bil. Ladestandardbekendtgørelsen og den bagvedliggende bygningslovgivning fastslår, at der her skal etableres ladere. Det er vigtigt, at denne lademulighed bliver tilgængelig for den offentlighed, der besøger og arbejder i de offentlige bygninger. Med tilgængelighed menes også økonomisk tilgængelighed for alle, dvs. til en marginaludgift lavere end for brændstof.

For så vidt angår kommuners og regioners ladestandarder til tjenestekøretøjer finder vi, at det vil være uheldigt, hvis disse ikke kan gøres tilgængelige for offentligheden på de tidspunkter, hvor de ikke anvendes til opladning af tjenestekøretøjerne.

Vi har noteret os, at det foreslås, at kommuner og regioner ikke må anvende egne midler til oprettelse af offentlig ladeinfrastruktur. Vi finder det uheldigt, hvis der lægges sådanne begrænsninger på finansieringen af den offentlige ladeinfrastruktur.

Vi håber at dette input vil blive implementeret i den endelige lovgivning og ser frem til at følge de politiske drøftelser herom.

Med venlig hilsen

Christian Niolsøe Nielsen
Forperson
Elbilforeningen FDEL