

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Att.: Dennis Bøgh Kildetoft
Via e-mail: deb@kfst.dk

Dok. ansvarlig: JDP
Sekretær:
Sagsnr: s2015-712
Doknr: d2023-16982-0.1
11-05-2023

Hørings svar: Analyse af konkurrencen på opladning af elbiler

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (herefter KFST) har fremsendt høringsudkast til analysen "Konkurrencen på opladning af elbiler". Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive hørings svar.

Vores hørings svar består dels af en række overordnede bemærkninger til centrale dele af analysen, dels af kommentarer til styrelsens anbefalinger, og dels af en række specifikke bemærkning rettet mod konkrete formuleringer i teksten.

Det er vigtigt, og Dansk e-Mobilitet opfordrer meget kraftigt til, at markedet ikke udsættes for alt for meget regulering udover sikring af transparens for forbrugerne, og at udgangspunktet altid bør være, at markedet og konkurrencen vil være til gavn for forbrugerne. Der kan godt være udfordringer på enkelte områder af markedet for opladning af elbiler, men markedet er stadig nyt og i rivende udvikling, og de seneste år har da også vist en klar og tydelig udvikling mod et stadigt mere konkurrencepræget marked.

KFST anfører da også selv (side 60), at "markedet for opladning er fortsat i sin etableringsfase, hvorfor indikatorerne i dette kapitel skal læses med det forbehold, at billedet kan ændre sig.". Analysen bygger i vid udstrækning på data, der er indsamlet for mere end 12 måneder siden, og allerede nu har billedet ændret sig markant. Det grundlag, som analyse og konklusioner er baseret på, er derfor efter vores opfattelse ikke tilstrækkeligt aktuelt. Vi mener særligt, at der mangler en oversigt over

resultatet af de afholdte kommunale udbud, som vil give et aktuelt billede af konkurrencesituationen. Dansk e-Mobilitet medvirker gerne til at indhente mere retvisende data, så politikerne og myndigheder kan tage stilling til KFST's anbefalinger på et korrekt grundlag.

Hertil kommer, at KFST opfordrer til ændring af AFI-loven meget kort tid efter, at reglerne er trådt i kraft og har fået tid til at virke. Den nye AFI-lov trådte i kraft i april 2022, hvorefter kommunerne fik mulighed for at søge om midler til opsætning af ladestander med de første udbud i sommeren/efteråret 2022. Ventetiden på strøm til en AC-ladestander er nogle steder op til 9 måneder og op til 12 måneder på en DC-ladestander. Den forventede effekt af udbuddene – øget konkurrence - har således endnu ikke etableret sig i markedet. Derfor er det efter vores opfattelse alt for tidligt at gribe yderligere ind i markedsmekanismerne. Siden efteråret 2022 har der været et betydeligt antal udbud i kommunerne, og kommunerne er først lige for alvor gået i gang. I forbindelse med udbuddene har flere aktører meldt sig på banen, og der er mange forskellige vindere af de kommunale udbud.

Vi gør desuden opmærksom på, at der er ny EU-Forordning på vej, AFIR, og at det har været et stort fokus fra alle parter at øge konkurrencen og lette elbilisternes adgang til opladning. Ved at holde den danske regulering så tæt på den europæiske som muligt, sikres det, at forretningsmodeller fra andre lande umiddelbart kan udrulles i Danmark, og det vil øge investeringer i dansk offentlig ladeinfrastruktur og øge konkurrencen.

Det bør således være en selvstændig og vigtig anbefaling fra KFST, at den danske regulering som udgangspunkt bør følge den europæiske regulering.

Overordnede bemærkninger

1. Analysens omdrejningspunkt er en vurdering af koncentrationen i markedet målt ved HHI-tal. Ofte bruges HHI-værktøjet i forbindelse med vurdering af fusioner af virksomheder og deres påvirkning af

konkurrence på et givet marked, og her er det navnlig ændringen i indekstallet, der er vigtig. Når der i analysen tages udgangspunkt i en grænse på 2.000, skal det bemærkes, at denne grænse i EU betegner et opmærksomhedspunkt, hvor det mere er ændringen i opadgående retning ved en fusion, der er afgørende for bedømmelsen af fusions virkninger på markedet fremfor det eksakte niveau for HHI. For fuldstændighedens skyld bemærkes, at niveauet for dette opmærksomhedspunkt i USA er 2.500.

Det forekommer således alt for håndfast at konkludere, at der ikke er konkurrence på markeder med et HHI på omkring 2.500, særligt når indekset på markederne er stærkt faldende over de seneste år, jf. fx figur 3.2. side 64 og figur 3.4, side 67 i analysen.

Markedet er stadig i markant udvikling og tallene for antal ladestandere og antal aktører i markedet forældes derfor også hurtigere end på andre markeder. Konklusionerne på baggrund af HHI er således næppe retvisende, og derfor tegner analysen et forkert billede af den nuværende markedssituation.

Konklusionen kunne lige så vel være, at der på flere markeder er en positiv og markant udvikling væk fra et koncentreret marked henimod et konkurrencepræget marked, og at tallene for 2023 formentlig vil vise et HHI på under 2.000 på flere områder.

Markedet for opladning af elbiler er stadig på et tidligt stadie. Der er derfor ikke konsensus blandt aktørerne, om hvilken rolle lynladning og normalladning på offentlig grund, og opladning ved virksomheder og boligforeninger skal have. Derfor fokuserer aktørerne forskelligt på de forskellige typer opladning afhængigt af deres egne kompetencer og forventninger til det fremtidige marked. Analyser af delområder, som viser høj koncentration, afspejler til dels disse overvejelser og er ikke nødvendigvis udtryk for manglende konkurrence.

2. Særligt for markederne "ladepunkter ved boligforeninger" og "ladepunkter ved virksomheder" skal bemærkes, at disse markeder er relativt nye og dermed uudviklet. Dette hænger dels sammen med de særlige forhold i de fleste boligforeninger, hvor der ofte skal være flertal for at opsætte ladestander (Danmark har ikke, som i Norge, en "laderet" for elbilejere i boligforeninger), og dels sammen med, at der først nu er opstået større interesse fra virksomhedernes side mht. at tilbyde opladning til medarbejdere og gæster ved virksomheden. På begge områder har vi i 2023 set stigende interesse for at opsætte ladestander, og vi forventer, at konkurrencen vil øges, og HHI dermed også på disse markeder vil falde markant i de kommende år.

3. Markedet for private ladebokse er kendetegnet ved et højt HHI. Det er dog vores opfattelse, at indekset også er faldende på dette marked, og der er mange nye og kapitalstærke aktører på markedet, men markedsudviklingen er langsommere på dette delmarked end på de øvrige delmarkeder, og der kan derfor være gode grunde til at holde øje med udviklingen på netop dette delmarked. Branchen vil selv tage skridt til en branchedækkende aftale om at gøre det lettere for elbilister at skifte operatør uden at skifte ladestander.

4. I analysen bemærkes (fx side 9 og side 61), at koncentrationen i nogle lokalområder er højere end landsgennemsnittet. I et marked i udvikling og med høj vækst, hvor gennemsnitsindkomsterne har betydning for interessen for elbiler, er det ikke underligt, at nogle områder ligger over landsgennemsnittet og andre ligger under. Det ville være mere opsigtsvækkende, hvis dette ikke var tilfældet, og derfor bør analysen ikke lægge for stor vægt på dette forhold.

Det skal i den sammenhæng tilføjes, at samtlige af de kommuner, Dansk e-Mobilitet har været i kontakt med, er meget opmærksomme på at fremme konkurrencen mellem ladeoperatørerne i lokalområdet, og det er vores opfattelse, at den operatør, som analysen henviser til som værende den største

operatør, har vundet langt under halvdelen af de gennemførte udbud i kommunerne.

I visse lokalområder, hvor behovet for ladestandere endnu er lavt, er det dog ofte umuligt på nuværende tidspunkt at have mere end en ladeoperatør. Udviklingen i antallet af elbiler vil ændre på dette, men der kan for nogle lokalområder gå en del år endnu, før ladebehovet når et sådant niveau.

5. Mht. konkurrence i markedet skal bemærkes, at et krav om kreditkortlæsere på AC-ladere (normalladere), jf. analysens side 155, målt som ekstra kr./KWh over standerens levetid vil være relativt begrænset. Kravet vil dog repræsentere en betydelig ekstra finansieringsomkostning for ladeoperatøren. Selvom der i rapportens eksempel foreligger en prisændring på 2,5 – 5 % for forbrugeren¹, er den ekstra udgift for ladeoperatøren til selve ladestanderen på ca. 50 %. Alt andet lige vil et sådanne krav gøre det vanskeligere for små aktører at komme ind på markedet og derved begrænse både udrulningen af ladeinfrastruktur og i høj grad også konkurrencen. I analysens eget eksempel vil en ny aktør med planlagt 1.000 ladestandere, således skulle finansiere ekstraomkostninger på hele 10 mio. kr., og det er naturligvis en ekstra barriere for sådanne aktører.

Foruden de høje ekstraomkostninger, som et krav om kreditkortlæsere vil medføre, mener vi, at andre løsninger såsom "plug'n charge" og betaling via QR-kode vil gøre kreditkortbetaling overflødig, og derfor bør der i stedet fokuseres sådanne løsninger og på at sikre mulighed for roaming på offentlige ladestandere.

6. Det skal understreges, at vi i flere sammenhænge har oplevet, at data fra fx ChargeX – men også andre dataleverandører – mht.

¹ Tidspunktet for dataindsamlingen viste ekstraordinære høje elpriser, hvorfor den beregnede procentsats ift. prisen er for lav ift. en normalisering af energipriserne. Den faktiske procentuelle prisstigning vil derfor være højere.

ladestandere i Danmark ikke er retvisende, og fx undervurderer antallet af ladestandere, herunder særligt ladestandere fra mindre aktører i markedet.

Flere nye og betydende aktører fremgår ikke i rapporten, selvom de utvivlsomt er en del af konkurrencebilledet (men nogle af dem har fx endnu ikke fået strøm til deres ladestandere). Vi må derfor igen understrege, at det ikke giver mening på nuværende tidspunkt at lave en analyse med så skarpe konklusioner og anbefalinger, når datagrundlaget ikke er retvisende.

7. I analysens sammenfatning nævnes navnet på en markedsaktør. Vi vil opfordre KFST til, at der i sammenfatningen ikke nævnes konkrete navne med udelukkende overordnede termer, som fx "en aktør" eller lignende i sammenfatningen. I Sammenfatningen er ligeledes ikke nævnt de områder, hvor der allerede ved analysens gennemførelse er betydelig konkurrence, fx på markedet for lynladning, og dette bør naturligvis også fremgå af sammenfatningen.
8. Flere steder i analysen anføres det, at en operatør kan have en fordel på markedet, hvis operatøren er i samme koncern som et elnetselskab ("Elnetselskaberne kan således anvende deres markedsmagt på elnettet til at få en konkurrencefordel på opladningsmarkedet", side 141).

Analysen understøtter ikke denne påstand med konkrete data eller undersøgelser, og vi tager stærkt afstand for påstanden. Et sådant forhold vil være i direkte strid med lovgivning på området, og vores egne undersøgelser tyder da heller ikke på, at operatører, der helt eller delvist er ejet af elselskaber opnår fordele mht. korte ventetider hos elselskaberne. Vi vil derfor på det kraftigste opfordre KFST til enten at slette påstanden fra analysen eller underbygge den med konkrete eksempler eller data.

Bemærkninger til anbefalinger:

En central del af analysen er KFST's anbefalinger, jf. side 25-26 og kapitel 9 side 145-157. Derfor har vi valgt at give bemærkninger til hver enkelt anbefaling.

9. Anbefaling 1: Reduceret elafgift skal erstatte refusionen af elafgiften.

Vi opfordrer stærkt til, at denne anbefaling slettes. At fritagelsen for elafgiften kun skal gælde for husstande, hvor der bor en registreret ejer af en elbil, og hvor husstanden samtidig har et elforbrug på over 4.000 kWh årligt, vil give meget store skævheder i markedet i forhold til husstande med få personer og/eller lav indkomst som ofte har et elforbrug væsentlig under 4.000 kWh). Samtidig skifter husholdningerne oftere bil end varmekilde, og det er vanskeligt at kontrollere om en elbil, der er registreret på en husstand, rent faktisk benyttes af personer i husstanden. Udfordringerne med at sikre et korrekt grundlag for at opkræve elafgift vil derfor være langt større.

10. Anbefaling 2: Muligheden for refusionen af moms på elafgiften ...

Vi kan varmt støtte anbefalingen om, at refusion af elafgift justeres, så de relativt billigere serviceaftaler kan give refusion for både afgift samt moms på afgiften, sådan som det er tilfældet for abonnementsaftaler. Vi bliver desværre samtidig nødt til at gøre opmærksom på, at muligheden for, at refusionen omfatter både afgiften samt moms på afgiften uanset serviceaftalens pris, ikke er til stede indenfor de nuværende rammer i momslovgivningen (der er EU-reguleret). Vi har derfor lige nu en drøftelse med Skatteministeriet om alternativer, der kan sikre dette, og meget tyder på, at den mest nærliggende løsning omfatter en omlægning fra refusion af elafgift til direkte tilskud, der modsvarer elafgift + moms.

11. Anbefaling 3: Sammenligning af priser på hjemmeopladning forbedres.

Anbefalingen om, at udvikle en standardiseret måde, hvorpå udbyderne kan udregne og præsentere en samlet, månedlig omkostning, som forskellige typer af elbilejere kan forvente at betale for den tilbudte opladningsløsning er interessant. Vi opfordrer dog kraftigt til, at det bliver forbrugerorganisationer, der repræsenterer forbrugerne, fx TÆNK, FDM og/eller FDEL, der udvikler sådanne oversigter, der har til formål at gøre det nemmere for forbrugeren at sammenligne priser på tværs af udbydere og løsninger.

12. Anbefaling 4: Bedre mulighed for at beholde sin ladeboks ved skift.

Vi støtter anbefalingen om, at forbrugere får bedre muligheder for at beholde deres ladeboks, når de skifter udbyder af serviceaftaler, og at priserne i forbindelse med et sådant skifte afspejler de direkte omkostninger ved skiftet. Branchen vil selv tage skridt til en branchedækkende aftale om dette, men vi gør opmærksomme på, at en markant andel af udgiften ved skifte af ladeboks, går til lovpligtige omkostninger. Det bemærkes i øvrigt, at det er lovpligtigt, at op-/nedtagningen af en boks udføres af en elektriker, og dette indebærer naturligvis en omkostning. Operatørerne vil ofte give tilbud til forbrugerne om, at en elektriker, der har en aftale med operatør, for forbrugers regning, kan tage ladeboksen ned, og den reelle nedtagningsomkostning er således for operatøren 0 kr. (forbrugerne kan også selv indgå en aftale med en elektriker).

13. Anbefaling 5: Forbud mod bundling af ydelser på hjemme- og udeopladning.

Som brancheforening ser vi en række forskellige modeller for tilbud til forbrugerne. Vi har forståelse for, at KFST kigger på tiltag, der kan øge konkurrencen, men vi mener ikke, at et *midlertidigt* forbud mod

bundling vil være med til at sikre den gennemsigtighed og stabilitet, som også er forudsætninger for forbrugernes effektive valg af ydelser på markedet for opladning af elbiler. Og et vedvarende forbud mod bundling er en direkte indgriben i markedet, der ikke er foreneligt med ønsket om et frit marked. Vi kan således ikke støtte denne anbefaling, og KFST peger selv på, at forbrugeren kan have andre incitamenters end prisen ved valg af ladeprodukt, herunder hvis forbrugeren er risikoavers og derfor foretrækker et abonnement frem for en løbende betaling (side 110).

Vurderes det alligevel nødvendigt med et forbudsindgreb over for kombinationen af hjemme- og udeladning, opfordrer vi til at finde en model, der tillader transparente tilbudsmodeller, der kan kombinere de to former for opladning.

Samtidig bør det tilføjes, at 65 % af forbrugeren, jf. figur 1.7, ønsker at skifte ladeoperatør, hvis man bringer omkostninger ved skiftet ned, og derved kan man opnå de ønskede effekter og sikre konkurrence på markedet alene ved at sikre mobilitet og lave omkostninger ved skifte af operatør uden at overregulere ladeoperatørernes forretningsmodeller.

14. Anbefaling 6: Krav om opdateret information om ladestandere.

Vi er enige i KFST' anbefaling om, at alle udbydere af opladning på offentligt tilgængelige ladestandere pålægges at stille opdateret og let tilgængelig information om den enkelte ladestanders placering, pris, tilgængelighed og driftsstatus til rådighed. Dansk e-Mobilitet har indgået aftale med Danmarks Statistik om langt bedre statistik på området, end vi ser i dag. Et af formålene med aftalen er bl.a. at sikre data og information om markedet til gavn for bl.a. forbrugeren.

15. Anbefaling 7: Krav om betalingskort på alle offentlige ladestandere.

Vi kan ikke støtte, at § 7 i lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport ændres således, at undtagelsen i § 7, stk. 2

forsvinder, og således at alle offentligt tilgængelige ladepunkter, der er beliggende på et offentligt areal eller har modtaget offentligt tilskud, skal acceptere betaling via en betalingskortlæser, uanset om deres effekt er over eller under 50 kW. Denne anbefaling vil gøre det dyrere og dermed sværere for nye eller små aktører at etablere sig på markedet (læs også punkt 6 i de overordnede bemærkninger), og dels finder vi, at kravet om betalingskort meget hurtigt vil være forældet samtidig med at alternativet – pga. kravet om roaming – både er tilstrækkeligt udbredt og reelt vil give forbrugerne flere valgmuligheder. Ladestandere med en effekt under 50 kW er generelt ikke forsynet med display, så der er ikke mulighed for at vise prisen for opladning på standeren. Dette sker via apps og hjemmeside, som derfor også er det naturlige sted at betale.

Yderligere, vil anbefalingen være en unødvendig overimplementering af EU-lovgivningen, hvor der d. 28. marts i år blev opnået foreløbig enighed om forordningen AFIR. Til trods for, at Europa-Parlamentet gik ind i forhandlingerne med et krav om kortbetaling til samtlige ladestandere, er den foreløbige aftale endt med (som både EU-Kommissionen og Rådet havde i deres respektive forslag), at kortbetaling kun vil være påkrævet på ladestandere over 50 kW. Det vil altså betyde, at Danmark vil have særskilte regler, der adskiller sig fra resten af EU, hvilket ikke kun er unødvendigt og dyrt for ladeoperatørerne og dermed forbrugerne, men også potentielt vil afholde ladestanderproducenter fra at levere til det danske marked og derved yderligere bremse udrulningen af ladeinfrastrukturen i Danmark.

Det skal desuden bemærkes, at flere kommuner samtidig er ved at udfase al dankortbetaling på fx parkering til fordel for betaling via app, og derfor giver det ikke mening at gå den anden vej mht. opladning til elbiler - tværtimod.

16. Anbefaling 8: Mindst to forskellige udbydere i hvert lokalområde.
Vi støtter anbefalingen om, at kommunerne ved hjælp af deres udbud sikrer, at der er en velfungerende lokal konkurrence, fx ved at der er ladestandere fra mindst to forskellige udbydere i hvert lokalområde. Det skal dog bemærkes, at der er nødt til at være retningslinjer for, hvor lille et sådant lokalområde kan være, før det giver mening med det lokale antal elbiler at tale om begrænset konkurrence. Vi har ved flere lejligheder rådgivet danske kommuner om at sigte mod velfungerende konkurrence fremfor at prisregulere (bl.a. fordi der ikke eksisterer en officiel vejledning for sammenligning af priser på området).
17. Anbefaling 9: Mindst to ladeoperatører på rastepladser langs motorvejene.
Det er fornuftigt at anbefale mere end én ladeoperatør ved hver rasteplads langs motorvejene. Anbefalingen bør dog tage de kommende anbefalinger fra EU om afstanden mellem lademuligheder langs motor- og hovedveje i EU med i anbefalingerne. Hertil kommer, at det fx ikke giver mening at kræve mere end to operatører ved ladeparker, der enten ligger tæt ved hinanden, eller hvor der er alternative lademuligheder tæt på.

Specifikke bemærkninger

Nedenstående bemærkning har karakter af mindre rettelser og kommentarer, som vi har taget med for fuldstændighedens skyld:

18. Side 10: Det skal bemærkes, at 80% af Tesla's ladeparker i Danmark nu er åbne for andre bilmærker (i analysen er anført "en del af"), og at det samtidig formentlig bliver et reelt krav med nyeste udgave af AFIR. Analysen synes ikke at tage højde for betydning Teslas åbning af ladestandere har og vil have for markedet i Danmark, og det samme gælder for benzinselskabernes udrulning af ladeinfrastruktur.

19. Side 54-55: Det har for flere operatører i markedet været overvejet, om alternative prismodeller kunne være relevante på det danske marked, fx en pris afregnet som kr./minut opladning. Denne model er dog ikke slået igennem i Danmark (endnu), men den kan faktisk findes på udenlandske apps, der tilbyder opladning i Danmark på AC-ladere, hvor der er krav om roaming.
20. Side 55: Analysen bruger enkelt steder formuleringen "ikke-faste kunder" i betydningen abonnementskunder, men formuleringen synes ikke at være helt dækkende.
21. Side 135: Det anføres, at "En række ladeoperatører har indgået distributionsaftaler med bilforhandlere. Distributionsaftalerne fungerer ved, at bilforhandleren formidler den pågældende ladeoperatørs ladeløsning til bilforhandlerens kunder". Det skal i den sammenhæng bemærkes, at sådanne aftaler kan gøre det nemmere og mere overskueligt for nye elbilister, at træde ind på markedet, men at aftalerne nok vil få mindre betydning, når fx forbrugerne i stedet køber en brugt elbil eller køber deres anden elbil (se også nedenstående pkt. 22).
22. Side 152: Analysens bemærkning om, at priser alene skal afregnes i kr./KWh er i sig selv en begrænsning af konkurrencen på markedet. Vi ser ofte, at markedet for opladning til elbiler sammenlignes med – og skal være ligesom – markedet og forholdene for tankning af benzin- og dieselbiler. Dette er dog en begrænsning, som der bør være stor opmærksomhed på, og vi opfordrer til suppleres med overvejelser om at udnytte de nye muligheder, som opladning af elbiler giver i forhold til traditionel tankning af fossilbiler. Fx vil det være oplagt at se på muligheder for plug-and-charge løsninger fremfor at kræve en "gammeldags" afregning og oplysning ved el, der er affødt af afregning af fossilt brændstof, og som ikke er med til at give optimale betingelser for forbrugerne.

Det er således ikke hverken muligt eller hensigtsmæssigt at vurdere og sammenligne fossilbiler og elbiler en-til-en. Derfor bør rapporten ikke tage udgangspunkt i det, vi i forvejen kender, men derimod i den udvikling samfundet befinder sig i og de muligheder, ny teknologi giver. Elbiler kan og bør oplades anderledes end tankning af fossilbiler, og derfor er markedet også anderledes sat op end ved de klassiske tankstationer. Det er naturligt, at prisstrukturen for opladning af elbiler er mere kompliceret end for benzin, bl.a. pga. hjemmeopladning, lynopladning og tidsfaktorer mv. Analysen opererer med en skarp sondring mellem kategorierne "svært" og "nemt" mht. at gennemskue priserne for opladning for hhv. el og benzin (jf. figur 1.6, 5.7 og 5.8 (side 18 og 101-102)). Vi vil anbefale at analysen nuanceres med en eller flere mellemkategorier, da det naturligvis er sværere at gennemskue priserne for el qua produktets natur og det faktum, at markedet stadig er relativt nyt mht. opladning af elbiler, men analysen viser ikke, hvor meget sværere, og om det overhovedet er et problem for forbrugerne. Det kunne fx tænkes, at mange nye elbilejere sammenligner priserne på opladning pr. km. med prisen på fossilt brændstof pr. km, og her vil prisen på opladning fremstå som meget billigere, og det kan være årsagen til at nuancer i prisen på forskellige former/produkter for opladning træder i baggrunden, indtil sammenligningen med priserne på fossilt brændstof ikke længere er en relevant parameter for elbilejere.

23. Ved analyse af betydningen af elafgiftsfritagelse for elbiler på det danske marked, kunne det overvejes, om elafgiftsfritagelsen har fået flere elbilejere til vælge muligheden for hjemmeopladning til (ift. andre lande); da dette dels skønnes at være en fordel for det danske elnet og dels på sigt kan have betydelige fordele ift. V2G.

24. Det skal bemærkes, at vi i branchen ikke bruger udtryk som fx "normal ladere" og "normale ladepunkter", men udelukkende "normalladere", som også er anvendt flere steder i analysen. Det samme gælder hurtig- og lynladere.

25. Det skal ligeledes bemærkes, at vi også bruger udtrykket "semioffentligt ladestandere" om ladestandere, der kun er tilgængelige for offentligheden i dele af døgnet, eller som på anden måde kun i begrænset omfang kan benyttes af alle (uanset placeringen i øvrigt).

26. I analysen anføres, at markedet for opladning og prisen på el kan være svære at overskue. Det bør i den sammenhæng bemærkes, at det jo ikke er ladeoperatørerne, som styrer elspotprisen, men rene markedsmekanismer. Vores opfattelse er, at "dynamic pricing" i forbindelse med opladning af elbiler kan være interessant for nogle kunder, men at det generelt ikke er med til at sikre mere gennemsækelighed for kunderne, når priserne svinger meget fra time til time. Dette forhold burde måske indgå i analysen.

27. Slutteligt bemærkes, at de i analysen anvendte elpriser er meget høje sammenlignet med dagens og historiske elpriser, og derfor som minimum bør suppleres med beregninger baseret på fx et gennemsnit af elprisen i foråret 2023.

Ved yderligere spørgsmål eller behov for uddybning til ovenstående, er KFST velkomne til at tage kontakt.