|  |  |
| --- | --- |
| HøringsNotat |  |
|  | J-nr.: 2022-820 |

**Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om ordregiveres indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter**

Transportministeriet hørte den 12. april 2022 en række myndigheder og organisationer over udkast tilbekendtgørelse om ordregiveres indgåelse af aftaler om retten til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter. Høringsfristen udløb den 10. maj 2022.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til bekendtgørelsen: Dansk E-mobilitet (tidligere Dansk Elbil Alliance), Dansk Erhverv, De Danske Bilimportører, Drivkraft Danmark, E.On, FDEL, Forenede Danske Motorejere – FDM, Frederiksberg Kommune, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Sperto ApS.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til bekendtgørelsen: Dansk Bilbrancheråd, Region Nordjylland, Region Midtjylland og Rigsrevisionen.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til bekendtgørelsen: Arbejdstilsynet, AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening), Bilbranchen, Biogas Danmark, Brintbranchen, Clever, Copenhagen Electric, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Statistik, Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Energi, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri (DI), Dansk Ledningsejerforum, Dansk Parkeringsforening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Datatilsynet, DI Transport, DPT, DTU Transport, Energiklagenævnet, Energinet, Energitilsynet, ERFAgruppen-bilsyn, Foreningen af Vognimportører i Danmark, Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport, Forsyningstilsynet, HMN Naturgas I/S, ITD, Landdistrikternes Fællesråd, NOAH-Trafik, Norlys, OK a.m.b.a., Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SEAS NVE, Share Now, SLD, Spirii, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Tesla, Trafikforbundet, Viggo HQ ApS, Ørsted A/S samt 3 af de 5 regioner og 97 af de 98 kommuner.

4. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet høringssvar, men ikke fundet, at bekendtgørelsen har relevans for deres ansvarsområder eller vurderet, at stillingtagen til udkastet kan prioriteres blandt andre aktuelle opgaver: Forbrugerrådet Tænk.

**Bemærkninger til lovforslaget**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til udkastet til bekendtgørelsen samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som offentliggøres på Høringsportalen.dk.

**1. Generelle bemærkninger**

Forenede Danske Motorejere – FDM anfører, at der ikke er tvivl om, at et velfungerende lademarked med den fornødne gennemskuelighed og forbrugersikkerhed er afgørende for den grønne omstillings succes på transportområdet. Markedet for opladning er dog endnu ikke et fuldt ud modnet marked med høj konkurrence mellem udbyderne. Selvom FDM principielt er imod prisregulering, er anerkender FDM dog, at det kan være nødvendigt for at hjælpe markedet på vej. FDM giver udtryk for, at den foreslåede regulering kan give usikkerheder for udenlandske investorer og derfor mindske investeringer i den danske ladeinfrastruktur og mindske konkurrencen.

FDEL finder det meget positivt, at der tages initiativ til at sikre rimelige priser på ad hoc-opladning, idet ladeabonnementer binder forbrugerne til en bestemt ladestanderoperatør, hvilket kan betyde kødannelse og dårlig udnyttelse af ladestanderkapaciteten. FDEL er i den forbindelse enige i, at det ikke i alle tilfælde kan overlades til markedet at sikre rimelige priser på ad hoc-opladning, og at der kan opstå ”lokale monopoler”, hvilket vil kunne give mulighed for at kræve så høje priser, at det kan bremse den grønne omstilling.

Sperto bakker op om bekendtgørelsens formål om at sikre reel konkurrence, når offentlige ordregivere skal indgå samarbejde med ladeoperatører, samt indbyrdes priskonkurrence blandt ladeoperatører i forhold til slutkunderne.

E.On hilser AFI-loven velkommen, herunder muligheden for at kommuner kan sende udrulning af ladeinfrastruktur i udbud. E.On har været fortalere for, at flere operatører bør operere i samme kommune, sådan at udbud laves pr. placering eller anden måde, så man ikke laver et udbud på en hel kommune til én operatør, men sikrer adgang til flere operatører i de enkelte kommuner. Dette vil netop sikre, at der ikke opstår monopoltilstand på ladeinfrastruktur i fx kommuner i yderområder, hvor den kommercielle interesse typisk er lavere. E.On udtrykker endvidere, at der er stor tilslutning og mange aktører, når der udbydes pladser med støtte fra fx Vejdirektoratet, og effekten af den konkurrencesituation endnu er ukendt, hvorfor en prisregulering på nuværende tidspunkt primært vil hæmme investeringslysten og produktinnovationen i markedet.

Drivkraft Danmark er meget positive over for, at offentlige myndigheder nu skal konkurrenceudsætte opgaven med opsætning af ladestandere, når de indgår aftaler med private ladeoperatører, men er kritiske over for den foreslåede prisregulering, som efter Drivkraft Danmarks opfattelse vil hæmme en fri udvikling af markedet for ladestandere. Drivkraft Danmark finder, at det i stedet bør være op til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen at løse evt. konkurrenceproblemer inden for deres beføjelser.

De Danske Bilimportører støtter det foreliggende udkast til bekendtgørelsen og betoner i den sammenhæng, at det er væsentligt, at reguleringen så vidt muligt understøtter fastsættelse af rimelige og ikke-diskriminerende priser, og at priserne sættes på markedsvilkår.

Dansk e-Mobilitet anfører, at den foreslåede prisregulering vil mindske konkurrencen på lademarkedet i tyndt befolkede områder, hvor der er størst risiko for lokale monopoler, herunder særligt for de operatører, der udbyder ladning via abonnementer med fast månedlig betaling og all-inclusive abonnementer, fordi de yder større rabatter end den foreslåede regulering tillader. Dansk e-Mobilitet og Dansk Erhverv anbefaler at minimere reguleringen af markedet for ladeinfrastruktur og dermed undgå at dæmpe investeringslysten fra investorer og dermed hurtig udrulning af ladeinfrastrukturen. Det anbefales i den sammenhæng at lade eventuel regulering afvente den rapport, som Konkurrencerådet er i gang med at udarbejde på området og kun indføre prisregulering, hvis Konkurrencerådet anbefaler det.

KL anfører, at kommunerne står over for en ny og stor opgave, og at bekendtgørelsesudkastet blot understreger kompleksiteten af det område, kommunerne skal navigere i. KL gør opmærksom på, at bekendtgørelsen fastsætter centrale elementer i kommunernes udbud af offentligt tilgængelige ladepunkter, hvorfor der er brug for klarhed om reglerne, hvis kommunerne skal kunne nå at gennemføre udbud og ansøge om midler i puljen til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer inden udløb af fristen 1. november 2022. KL opfordrer endvidere til, at der på finansloven for 2023 afsættes finansiering til et nationalt videncenter for ladeinfrastruktur og e-mobilitet.

*Transportministeriet skal hertil indledningsvist bemærke, at termen ”lokale monopoler” i bekendtgørelsen efter dialog med Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen er ændret til ”begrænset konkurrence”, hvorefter det sikres, at forholdet reguleres ved et konkurrenceretligt kendt begreb. Der er indholdsmæssigt tale om det samme.*

*Transportministeriet skal endvidere bemærke, at et af hovedformålene med AFI-loven, jf. lov nr. 412 af 4. april 2022, som bekendt er at tilvejebringe en retlig ramme, som sikrer, at brugere af elektriske køretøjer har nem adgang til at bruge et samlet netværk af offentligt tilgængelige ladepunkter, som er etableret på markedsvilkår, og hvor opladningen kan gennemføres på ad hoc-basis til rimelige og ikke-diskriminerende priser. Det er Transportministeriets forventning, at etableringen af offentligt tilgængelige ladepunkter for hovedpartens vedkommende vil blive gennemført i områder, hvor der vil være fri konkurrence mellem flere operatører.*

*Men det er samtidig vurderingen, at der vil være områder af Danmark, herunder særligt tyndtbefolkede områder, hvor det ikke forventes, at den kommercielle interesse fra operatørernes side for at etablere offentligt tilgængelige ladepunkter vil være høj. I disse tilfælde, hvor der eventuelt kun er en operatør i markedet, har Transportministeriet fundet det hensigtsmæssigt, at den retlige ramme for etableringen understøtter formålet om at sikre forbrugerne rimelige og ikke-diskriminerende priser ved at fastsætte en ramme for prisfastsættelsen; nærmere bestemt ramme for at yde rabatter til abonnenter. Dermed sikres et værn mod koncessionskontrakter med risiko for begrænset konkurrence. Ordregivere kan således bruge standardkrav, som begrænser operatørernes mulighed for at give store rabatter til faste kunder sammenlignet med listeprisen.*

*Transportministeriet er bekendt med, at Konkurrencerådet er undervejs med en redegørelse på området, men fundet, at behovet for at sikre rimelige og ikke-diskriminerende priser i områder med risiko for begrænset konkurrence vægter højest. Ministeriet følger i sagens natur Konkurrencerådets arbejde tæt og vil tage bestik af, om der er behov for at justere reglerne i lyset af rådets anbefalinger.*

*Vedrørende det af KL fremførte ønske på vegne af kommunerne om at kunne anvende bekendtgørelsen i deres kommende udbud af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur, gør Transportministeriet opmærksom på, at udbud indtil reglerne er trådt i kraft kan finde sted uden anvendelse af reglerne i den kommende bekendtgørelse. Endvidere er det politisk besluttet, at evt. uforbrugte midler i puljen efter 1. november 2022 føres ud i kommunerne på baggrund af en fordelingsnøgle, der bygger på befolkningstallet i de enkelte kommuner.*

*For så vidt angår KL´s forslag om et nationalt videncenter kan Transportministeriet oplyse, at et sådant initiativ ikke er indgået i arbejdet med AFI-loven og bekendtgørelserne. Transportministeriet deltager dog gerne i aktiviteter med det formål at udveksle viden om og erfaringer med de nye regler, herunder kan det oplyses, at Vejdirektoratet er på vej med en håndbog om planlægning og etablering af ladeinfrastruktur til elbiler.*

**2. Begrænset konkurrence/lokale monopoler**

Dansk e-Mobilitet, Sperto, Frederiksberg Kommune og Dansk Erhverv, anfører, at begrebet ”lokalt monopol” ikke er nærmere fastlagt, og at bekendtgørelsesudkastet ikke bidrager til en afklaring af, hvornår et ”lokalt monopol” foreligger i forhold til opsætning af ladestandere i et givet område, og efter hvilke kriterier dette skal afgøres. Dansk e-Mobilitet mener, at fastlæggelse af et lokalt monopol kræver konkurrenceøkonomisk indsigt og bør ikke vurderes af den enkelte kommune, men af en myndighed med rette kompetencer hertil. Der er behov for at definere ”lokalt monopol” helt entydigt, således at administrationen bliver ensartet. Dansk e-Mobilitet anfører, at de lokale monopoler antageligt primært vil opstå i mindre byer m.v., og at disse områder i udgangspunktet vil være mest attraktive for operatører af normalladestandere (11/22 kW). Det anføres i den forbindelse, at disse ladeoperatører ofte tilbyder kunderne et abonnement med en månedlig betaling på 80-150 kr. kombineret med en lavere pris pr. kilowatt-time, hvormed den foreslåede prisregulering gør det mindre attraktivt at byde på lokationen med den konsekvens, at kun få operatører vil byde på opgaven og dermed formentlig øge behovet for kommunale tilskud.

E.On anfører, at gældende konkurrencelovgivning allerede har et fuldt funktionelt begrebsapparat omkring monopoler. At lade kommunerne selv definere, hvornår der opstår et lokalt monopol, vil gøre det unødigt svært for kommunerne at lave udbud og aftaler om ladeinfrastruktur.

Forenede Danske Motorejere – FDM giver tilsvarende udtryk for, at den foreslåede regulering af lokale monopoler kan mindske lysten til at byde på opgaver i yderområder og dermed også mindske konkurrencen og øge behovet for kommunalt tilskud.

KL konstaterer, at det ikke fremgår tydeligt, hvordan og på hvilke parametre kommunerne skal vurdere, at der er tale om et lokalt monopol. Såfremt kommunerne har ansvaret for denne vurdering, er der tale om en betydelig og ressourcekrævende opgave. KL finder, at der er derfor behov for, at det enten i bekendtgørelsen eller i en vejledning hertil tydeliggøres, hvem der har ansvaret for at leve op til kravet, samt hvordan det skal kontrolleres og håndhæves.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen bemærker, at kriteriet om, at operatører frit kan yde rabatter i de tilfælde, hvor der ikke er tale om lokale monopoler, bør stå i selve bekendtgørelsen – og ikke kun i bilaget. Styrelsen finder endvidere, at lokale monopoler bør være defineret og anfører i den forbindelse, at der har været overvejelse om klarere kriterier i form af antal aktører inden for en bestemt radius. Uanset, at der påtænkes en vejledning om, hvornår der fritages, bør det indsættes direkte i bekendtgørelsen.

*For så vidt angår spørgsmålet om at fastlægge en fast definition af, hvornår der foreligger begrænset konkurrence, kan ministeriet oplyse, at det har været indgående overvejet i løbet af det lovforberedende arbejde. Det er udfordrende på en betryggende og tilpas operationel måde at definere begrebet ud fra fælles objektive kriterier, som sikrer anvendelighed for offentlige ordregivere på tværs af landet samtidig med at understøtte formålet om at sikre rimelige og ikke-diskriminerende priser for forbrugerne. Spørgsmålet om, hvornår der foreligger begrænset konkurrence vil i alle tilfælde være en konkret vurdering af de lokale forhold, som gør sig gældende for etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter i et givent område. Ministeriet anerkender på baggrund af de indkomne høringssvar, at der er behov for at supplere bekendtgørelsen med et parameter, som offentlige ordregivere kan anvende ved vurderingen af, hvorvidt der foreligger begrænset konkurrence. På den baggrund er bekendtgørelsen nu blevet justeret, således at det tydeligt fremgår, at det afgørende parameter i forhold til at vurdere spørgsmålet er en passende gå- eller køreafstand til nærmeste tilsvarende offentligt tilgængelige ladepunkt fra en konkurrent, jf. det nye § 3, stk. 2, nr. 2. Denne afstand kan, som det fremgår af den valgte ordlyd ”passende gå- eller køreafstand”, variere alt efter, om der er tale om et ladepunkt med laveffekt eller højeffekt, idet det lægges til grund, at ejere af elektriske køretøjer er villige til at acceptere længere afstand til en højeffektladestander. Det vil dog fortsat være sådan, at det præcise afstandskrav må vurderes fra sag til sag, idet lokale forhold kan påvirke den afstand, som tilsiger, at der er tale om et område med begrænset konkurrence. En sådan vurdering kan ikke foretages af andre end den offentlige ordregiver, som tilrettelægger udrulning af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur i et givent område. Derfor fremgår det af bekendtgørelsen, at det vil være op til den enkelte offentlige ordregiver i det enkelte aftaleforhold at definere det afstandskrav, som skal benyttes. Endvidere skal ministeriet henlede opmærksomheden på det ny § 3, stk. 2, nr. 6, hvoraf det følger, at det påhviler såvel den offentlige ordregiver som operatøren løbende at vurdere konkurrencesituationen med henblik på at fastslå, om ladepunkter omfattet af aftaleforholdet er i begrænset konkurrence og dermed omfattet af begrænsningen på at yde rabat. Denne justering ændrer ikke på det, som hele tiden har været forudsat ved den foreslåede regulering, men tydeliggør det forhold, at vurderingen af begrænset konkurrence i et givent område er dynamisk og kan ændre sig undervejs i et aftaleforhold; f.eks. hvis en konkurrent etablerer offentligt tilgængelige ladepunkter i nær afstand. Indebærer en sådan udvikling på markedet, at der ikke længere er tale om begrænset konkurrence i et givent område, bortfalder den begrænsning i adgangen til at yde rabatter, som følger af bekendtgørelsen, også.*

*For så vidt angår spørgsmålet om kontrol og håndhævelse af, at offentlige ordregivere forvalter området med begrænset konkurrence i overensstemmelse med reglerne vil det i første række være omfattet af Transportministeriets almindelige sektortilsyn. Det er hensigten, at ministeriet i regi af Færdselsstyrelsen udarbejder specifikke tilsynsregler på området, hvilket forventes at være klar til årsskiftet. Det betyder, at der indtil videre kan rettes henvendelse til Transportministeriet, hvis man finder, at en given offentlig ordregiver forvalter i strid med reglerne.*

*I forhold til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens bemærkning om, at kriteriet om lokale monopoler bør fremgå af selve bekendtgørelsesteksten – og ikke kun af bilaget – er Transportministeriet enig. Ministeriet har bl.a. på den baggrundændret bekendtgørelsen, hvorefter bilaget helt er fjernet. Til gengæld fremgår det nu af selve bekendtgørelsens § 3, hvilke forhold der skal fastsættes nærmere med konkrete aftalevilkår. Bortset fra ovennævnte supplement vedr. afstandskravet er der tale om samme materielle indhold.*

**3. Maksimal rabat ved begrænset konkurrence**

Dansk e-Mobilitet anfører endvidere, at den metode til beregning af den maksimale rabat, som fremgår af bekendtgørelsesudkastet, jf. bilaget pkt. 3.1., er uklar, herunder om baggrunden for og indholdet af begrebet ”administrative besparelser” samt visse uhensigtsmæssigheder mellem udregning af rabat/ad hoc-pris ift. kendte abonnementsformer.

Tilsvarende efterlyser FDEL en klarere regulering af, hvordan prisreguleringen i forhold til abonnenter omfattet af pkt. 3.4. i bilaget til bekendtgørelsesudkastet skal foregå i praksis. Det bør præciseres, om den beregnede pris alene skal have betydning for den ad hoc-pris, den pågældende ladeoperatør må opkræve i næste faktureringsperiode, eller om der skal ske en bagudrettet regulering af allerede gennemførte betalinger. Endelig finder FDEL det uklart, om strøm, der er leveret gennem private ladebokse, skal regnes med prisen for de abonnenter, der er omfattet af pkt. 3.4. i bilaget til bekendtgørelsesudkastet.

E.On anfører, at det fra EU allerede er defineret, at der skal være åben adgang med rimelige og ikke-diskriminerende priser på ladestandere. E.On anbefaler at benytte EU-direktivet på området, da adgangen til ladestandere bør samstemme med Danmarks internationale naboer, så mobiliteten på tværs af grænser også ensrettes.

Sperto vurderer, at bestemmelsen om en maksimal rabat på 10 pct. bør gælde overalt, og at rabatten er for begrænsende i forhold til, at ladeoperatører kan udvikle forskellige rimelige forretningskoncepter. Sperto foreslår, at bestemmelsen erstattes med et forbud mod fastprisabonnementer på opladning af elektriske køretøjer, da sådanne abonnementer tilskynder til et unødigt stort energiforbrug, hvilket oplagt ikke er i samfundets interesse, eller at bestemmelsen fastholdes, men skal gælde overalt, og at den maksimale rabat i så fald skal forøges til 20 pct.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at formålet med bekendtgørelsen netop er at implementere direktivets bestemmelser om rimelige og ikke-diskriminerende priser.*

*Spertos forslag om et egentligt forbud mod abonnementer med fast pris vurderes for nuværende at være et uproportionalt tiltag i forhold til at sikre ad hoc brugerne rimelige og ikke-diskriminerende priser. Et loft på rabat uden forklaring på 10 % vurderes henset til typiske rabatter på fossile tankstationer at være et passende niveau for fastsættelsen af denne grænse. Operatøren kan give dog give en rabat på f.eks. 2o %, hvis operatøren kan begrunde dette rabatniveau.*

*Ministeriet har i bekendtgørelsesteksten anvendte begrebet administrative besparelser i en begrænsende form, hvilket ikke skal fortolkes således, at økonomiske besparelser i bred forstand kan indgå i begrebet. Ligeledes skal bekendtgørelsens del om begrundelse forstås bogstaveligt, således at i det tilfælde en operatør giver en rabat på 12 %, er det de 12 %, som operatøren er forpligtet til at kunne begrunde ud fra administrative besparelser.*

*En række høringsparter har påpeget, at den fakturerede gennemsnitspris i abonnementsordninger med et fast element i betalingen typisk først kan opgøres efter faktureringsperiodens udløb. Det kan efter høringsparternes vurdering principielt betyde, at ad hoc prisen først kan fastsættes efter faktureringsperioden. Det anføres imidlertid ikke i bekendtgørelsen, at det nødvendigvis skal være den igangværende faktureringsperiode, der lægges til grund. Det er Transportministeriets opfattelse, at operatøren vil have adgang til at tage udgangspunkt i f.eks. den senest tilgængelige faktureringsperiode. Det er dermed ministeriets opfattelse, at loftet på rabat uden begrundelse blot skal efterleves over et antal faktureringsperioder, således at perioder med en effektivt højere rabat til brugere med abonnements, skal efterfølges af perioder med lavere rabat til denne brugergruppe.*

*I forhold til høringssvaret fra Sperto om strøm via private ladepunkter afhænger anvendelsen af bekendtgørelsen af, om brugerens kWh-pris for at oplade ved det offentligt tilgængelige ladepunkt er knyttet sammen med forbruget på det private ladepunkt. Hvis dette er tilfældet, skal det private ladepunkt indgå opgørelsen. Ministeriet henleder her opmærksomheden på, at operatøren i disse situationer skal tage udgangspunkt i den mest udbredte abonnementsordning hos operatøren og her opgøre, hvad der effektivt er betalt for forbruget af opladningstjenester.*

**4. Definition af udbudsloven samt øvrige henvisninger til udbudsloven**

KL finder, at der i bekendtgørelsesudkastets § 1 med fordel kan indsættes en definition af udbudsloven, og hvordan denne skal anvendes i forbindelse med lovgivningen. KL anfører herudover, at henvisningen til udbudsloven i § 2, stk. 1, umiddelbart bør omfatte §§ 191-192 og ikke kun § 192.

Endelig anføres det, at der i bekendtgørelsesudkastets § 2, stk. 2, henvises til udbudslovens § 193. KL noterer i den forbindelse, at bestemmelsen giver anledning til mindre konkurrenceudsættelse, end der formentlig lægges op til med denne bekendtgørelse, samt øgede udgifter til administration (dokumentation mm.).

Drivkraft Danmark udtrykker bekymring for, om pkt. 2 i § 193 i udbudsloven, hvorefter der er krav om at indhente to eller flere tilbud, er nok til at skabe den nødvendige konkurrence, når markedet for kantstensladere pt. netop er domineret af to ladeoperatører, der er aktive i hele landet. Drivkraft Danmark mener således, at der minimum bør indhentes tre tilbud. Det er herudover Drivkraft Danmarks vurdering af lademarkedet, at der ofte vil være tale om en opgave med grænseoverskridende interesse, når opsætning og drift af ladestandere sendes i udbud. Opgaven kræver specialiseret viden samt kapital, og derfor er mange ladeoperatører aktive i flere lande. Opgaven med opsætning med ladestandere på offentlig grund, bør derfor som hovedregel altid annonceres bredt, så hele markedet får kendskab til opgaven.

Sperto bemærker, at der i bekendtgørelsesudkastets § 2, stk. 2,henvises til udbudslovens § 193. Sperto foreslår at ændre formuleringen til: ”*…i overensstemmelse med udbudslovens § 193 dog undtaget stk. 1, pkt. 1.*” Det bør således ikke være tilladt at indgå aftale om offentlige ladestandere alene ved markedsafdækning og ét tilbud. I så fald bliver bestemmelsen alt for let at omgå.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der ikke efter ministeriets opfattelse kan være tvivl om, hvad der menes med en henvisning til ”udbudsloven” i dansk ret. Med henvisningen menes således den til enhver tid gældende udbudslov. Der tilføjes således ikke en definition heraf i bekendtgørelsen.*

*For så vidt angår KL´s bemærkning om den manglende henvisning til udbudslovens § 191, har ministeriet præciseret bekendtgørelsen, således at der i tilknytning til henvisningen til udbudslovens § 192 i bekendtgørelsesudkastets § 2, stk. 1, også henvises til de regler, der er indført efter udbudslovens § 191, stk. 2.*

*Henvisningen til udbudslovens § 193 i bekendtgørelsens § 2, stk. 2, bibeholdes, idet det er intentionen, at ordregivere ikke pålægges at annoncere eller udbyde koncessioner med en begrænset værdi under den i bekendtgørelsen anførte tærskelværdi i de tilfælde, hvor de markedsmæssige vilkår kan opnås ved brug af udbudslovens § 193, stk. 1, nr. 1-2.*

*Endelig skal Transportministeriet bemærke, at der med bekendtgørelsen sigtes efter så vidt muligt at følge udbudslovens regler, således at administrationen bliver så enkel som mulig for offentlige ordregivere, herunder også i forhold til muligheden for at indhente to eller flere tilbud efter udbudslovens § 193, stk. 1, 2. pkt.*

**5. Værdifastsættelse af koncessioner**

Frederiksberg Kommune ser flere udfordringer i, at det er de enkelte kommuner, der skal afgøre værdien af en koncessionsaftale. Dels drejer det sig om et marked, som kommunerne ikke har tilstrækkeligt indblik i, og en teknologi og område, som udvikler sig eksplosivt. Derudover anfører kommunen, at det bør tydeliggøres, om udbud af ladestandere i en kommune altid skal ses som en samlet koncession, selvom koncessioner tildeles i form af separate delkontrakter eller, om hvert udbud ses som en selvstændig koncession. Hvis alle udbud af ladestandere i kommunen, jf. direktivet, ses som en samlet koncession, bør det præciseres, hvornår der kan indgås aftaler i en ny koncession, f.eks. næstkommende kalenderår.

KL mener, at værdifastsættelse efter koncessionsdirektivets bestemmelser synes umiddelbart vanskeligt, og at der bør fremsættes mere præcise krav til, hvad der bør indgå i beregningen, særligt når det også gælder meget små kontrakter mellem 0 og 1 mio. kr. Hvis dette ikke kan konkretiseres nærmere i bekendtgørelsen, bør det som minimum angives, at der er tale om beregning efter principperne i koncessionsdirektivet.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsens regel om værdifastsættelse i § 2, stk. 3, bibeholdes uændret. Det er Transportministeriets vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt at fastholde, at de koncessioner, som er omfattet af bekendtgørelsen, skal opgøres efter metoden i koncessionsdirektivet, som også gælder for øvrige koncessioner.*

*En differentieret værdiansættelse, hvor bekendtgørelsen indeholder en særlig metode for værdiansættelse af ladepunktskoncessioner i forhold til både koncessions forretningsmæssige indhold og dens eventuelle opdeling i delkontrakter, vil indebære en risiko for, at ladepunktskoncessionerne værdisættes forskelligt i forhold til reglerne i koncessionsdirektivet og dermed ikke udbydes efter det korrekte regelsæt.*

*En differentiering med en særlig værdifastsættelsesmodel for bekendtgørelsens tærskelværdier vil dermed medføre, at ordregivere i visse tilfælde vil skulle opgøre den samme koncessions værdi to gange efter to forskellige regelsæt i form af både bekendtgørelsens metode og koncessionsdirektivets.*

**6. Definition af ad hoc, hhv. abonnementskunder**

Dansk e-Mobilitet anfører, at abonnementskunder bl.a. er defineret ved, at de registrerer sig hos udbyder af en opladningstjeneste, men det fremgår ikke af bekendtgørelsesudkastet, hvad der skal til for, at en kunde kan anses for registreret.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i bekendtgørelsens definitionsbestemmelser er gjort klart, at en bruger, der udover blot at købe opladningstjenesten, registrerer sig, indgår en skriftlig aftale eller indgår et længerevarende aftaleforhold med operatøren skal betragtes som en bruger med abonnement. Den registrering der evt. finder sted, og som udelukkende har til formål at afregne brugerens elforbrug ved opladning på et offentligt tilgængeligt ladepunkt, betyder efter Transportministeriets vurdering ikke, at brugeren dermed bliver abonnementskunde hos operatøren.*

**7. Sondring mellem normalopladning og højeffektopladning**

FDEL anfører, at markedet for normalopladning primært henvender sig til elbilister, der ikke har mulighed for at etablere deres egen private ladeboks, hvorimod højeffektopladning henvender sig til elbilister – primært når de kører til en destination, som ligger ud over batteriets rækkevidde. Langt de fleste elbilister benytter derfor kun højeffektopladning lejlighedsvis og er derfor villige til at betale en højere pris for højeffektopladning. FDEL bemærker således, at det vil være meget uheldigt, hvis der indføres regler, som kan medføre, at prisen på normalopladning bliver højere, hvilket synes at kunne blive tilfældet, hvis prisen på ad hoc-opladning fastsættes for normalopladning og højeffektopladning under ét.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen ikke indeholder regulering, der betyder, at operatørerne ikke kan anvende forskellige priser på forskellige typer ladepunkter f.eks. normale ladepunkter og lynladepunkter.*

**8. Konsekvenser ved overtrædelse af bekendtgørelsen**

FDEL anbefaler, at bekendtgørelsen også regulerer konsekvenser, dvs. sanktioner, for manglende overholdelse af reglerne.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen fastsætter rammen for de forhold, som den offentlige ordregiver og operatørerne ved etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter skal fastsætte aftalevilkår om. Tvister om de på den baggrund indgåede aftaler skal således i udgangspunktet løses aftaleretligt.*

*Som nævnt ovenfor vil det endvidere være muligt i første række at henvende sig ved Transportministeriet, som i medfør af det almindelige sektortilsyn er ansvarlig for bekendtgørelsen. Det er endeligt forventningen, at der vil blive fastsat konkrete tilsynsregler for AFI-området ved årsskiftet i regi af Færdselsstyrelsen.*

**9. Anvendelse for aftaler efter juni 2022**

Frederiksberg Kommune anfører, at det i bekendtgørelsens § 3 stk. 3, beskrives, at stk. 1 gælder for aftaler, som udbydes, annonceres eller, hvis aftalen ikke skal udbydes eller annonceres, bliver indgået efter [x]. juni 2022. Kommunen ønsker at få præciseret, hvilke aftaler der kan indgås efter [x]. juni 2022, og som ikke skal udbydes eller annonceres.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsens § 2, stk. 2, henviser til udbudslovens § 193, hvorefter det er muligt at indgå kontrakter efter markedsafdækning eller tilbudsindhentning. Ordregiveren kan dermed anvende en af de øvrige tildelingsmetode efter udbudslovens § 193 i form af markedsafdækning eller tilbudsindhentning, som ikke nødvendigvis indebærer et udbud eller en annoncering, hvis det er muligt at dokumentere de nødvendige markedsmæssige vilkår i overensstemmelse med bestemmelsen.*

**10. Krav om begrundelse for at undlade aftalevilkår om rimelige og ikke-diskriminerende priser**

KL anfører endvidere, at det af bekendtgørelsesudkastets § 3, stk. 2, fremgår, at den offentlige ordregiver inden indgåelsen af aftalen skal offentliggøre en begrundelse for, at det ikke er fundet nødvendigt at anvende reguleringen af rimelige og ikke-diskriminerende priser i et konkret aftaleforhold.” KL mener, der er behov for en konkretisering af, på hvilken måde en sådan offentliggørelse skal finde sted for at opfylde kravene. Sperto anbefaler helt at fjerne bestemmelsen, da den efter Spertos opfattelse gør det for nemt at omgå formålet med loven.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at bekendtgørelsen på dette punkt er blevet justeret, således at det – nu af stk. 3. i stedet for stk. 2 – fremgår, at den offentlige ordregiver kan undlade at medtage aftalevilkår, jf. § 3 stk. 1 og 2, hvis særlige forhold taler herfor, og den offentlige ordregiver på den baggrund vurderer, at reguleringen af rimelige og ikke-diskriminerende priser ikke er nødvendig i det konkrete aftaleforhold. Ministeriet vil udarbejde vejledningsmateriale om, hvilke særlige forhold, der kan begrunde undtagelsen.*

*Den offentlige ordregiver skal inden indgåelsen af aftalen offentliggøre en begrundelse for, at der foreligger sådanne særlige forhold. Det vil være op til den enkelte offentlige ordregiver at sikre en offentliggørelse, som på passende vis giver reel mulighed for, at relevante aktører kan gøre sig bekendt med de konkrete særlige forhold. Det kunne f.eks. være på den offentlige ordregivers hjemmeside.*