

Vejdirektoratet
Att.: Peter Valentin Nordmark, pvn@vd.dk

Den 21. juni 2024

Dansk Erhvervs bemærkninger til udbudsmaterialet forud for udbud af koncessioner angående drift af tank-, lade- og servicefaciliteter langs motorvejsvejnettet fra 2026

Dansk Erhverv er blevet opmærksom på ovenstående høring og skal efter indhentning af kommentarer fra vore medlemmer komme med følgende bemærkninger.

Kombinationen af tank-serviceanlæg og etablering og drift af ladepark begrænser konkurrencen i udbuddet

Vejdirektoratet vil inddele koncessionerne i tre typer af kontrakter, hvoraf delkontrakt 13-28 består af både drift af tank-serviceanlæg samt etablering og drift af ladepark. Denne kombination vil begrænse feltet af potentielle tilbudsgivere markant til fordel for en mere snæver kreds af aktører, der allerede er til stede på rastepladserne. Det begrænser konkurrencen i udbuddet og forhindrer i praksis nye aktørers mulighed for få del i en stor del af koncessionerne, der for første gang indeholder ladeinfrastruktur.

Vi vil derfor opfordre Vejdirektoratet til at opdele delkontrakt 13-28, så al etablering og drift af ladepark udbydes i separate koncessionskontrakter i lighed med delkontrakt 1-12. Dette vil sikre, at operatører af ladeanlæg får mulighed for at deltage i udbuddet af ladeparker, uagtet om de har tradition for at levere brændstof.

Flere af de største ladeparker bør opdeles således at der ved hver ladepark er to forskellige operatører

Vejdirektoratet lægger op til at opdele 8 ud af de i alt 20 rastepladser, hvor der skal etableres ladepark, så hver af de 8 ladeparker får to ladeoperatører. Det svarer til, at ladeparker med 16 lynladeudtag eller flere er opdelt i to delkontrakter. Det er uklart, hvad der ligger til grund for denne grænse.

Dansk Erhverv er helt enig i, at der skal være et minimum af ladeudtag for den enkelte udbyder for at dennes investering bliver rentabel. Samtidig finder vi dog også, at konkurrencen skal være størst mulig og endelig at forbrugsmønstret på ladeparker langs motorvejsnettet må forventes at være anderledes end andetsteds, hvilket påvirker rentabilitetsberegningen.

Vi skal på den baggrund og efter drøftelser med vore medlemmer anbefale, at grænsen for, hvornår der skal være to operatører, sænkes til og med 12 ladeudtag, således at hver operatør kan vinde minimum 6 ladepunkter hver.

Øvrige bemærkninger til materialet

Vi finder overordnet, at begrundelsen for nogle af de mange krav – herunder datakrav - der stilles er uklar.

Der er eksempelvis et krav om CHAdEMO som kommer til at vægte højt i vurderingen. Der er ingen elbiler som bruger det mere. Da alle bruger CCS. Så det er uklart, hvorfor operatørerne pålægges denne ekstra omkostning.

Herudover er tiden muligvis løbet fra kravet om dynamisk skiltning, hvor de vil have at der både skal være pris og antal ladepunkter ledige. Vi finder, at dette er et danske særkrav, der ikke umiddelbart ses andetsteds. Det er vores opfattelse at alle kunder følger med via apps. Det er klart at udbuddet skal følge AFI-loven, hvor det også skal være nemt at se prisen på ladestanderen, men ovennævnte særkrav er ikke noget vore medlemmer oplever kunderne efterspørger.

Derudover anmodes om data på, om dem der lader er privatkunder eller erhvervskunder. Vi er i tvivl om, hvorvidt indhentning af sådanne oplysninger er lovlige samt om det er praktisk muligt at angive. Eksempelvis køres mange erhvervsture på kilometerpenge, hvor den ansatte selv betaler brændstoffet.

Samtidig opererer materialet med en vis opetid. Det er rimeligt nok, men det er klart også i udbyderens interesse at have så stor opetid som muligt. Ellers tjener virksomheden ikke penge på standen. Vi skal derfor stille spørgsmålstegn ved, hvorvidt kravet - særligt med den høje andel af opetid der kræves - ikke blot bliver et administrativt krævende tiltag og at merudgiften i sidste ende lægges på forbrugerne.

Endvidere må prisen på el, der sælges fra ladeparkens lejeareal højst svare til prisniveauet for tilsvarende ydelser i markedsområdet. Markedsområdet fastsættes i henhold til principperne i konkurrencelovens §5 a. Ordregiver bedes konkretisere, hvordan markedsområdet jf. principperne i konkurrencelovens §5a fortolkes.

Operatøren kan ikke uden Vejdirektoratets skriftlige godkendelse anvende underleverandører til løbende at udføre hele eller dele af kontrakten driftsmæssige ydelser, herunder bortforpagte driften. Operatøren har ret til frit at vælge og anvende underleverandører efter eget skøn til løbende at udføre hele eller dele af kontraktens driftsmæssige ydelser forudsat, at de valgte underleverandører opfylder krav til kvalitet, sikkerhed og arbejdsforhold i overensstemmelse med gældende lovgivning og kontraktens vilkår.

Dansk Erhverv skal endelig anmode om fremover at modtage lign. høringer på hoeringssa-ger@danskerhverv.dk.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a small number '1' written below the first letter 'J'.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef