

Høringsnotat vedrørende bekendtgørelse om pulje til omstilling af erhvervstransport

Høring

Vejdirektoratet har d. 20. maj 2020 sendt udkast til bekendtgørelse om puljer til omstilling af erhvervstransport i høring. Udkastet blev sendt til en række høringsparter og har desuden været offentliggjort på høringsportalen.dk.

Høringsfristen udløb den 17. juni 2020

Der er indkommet 17 høringssvar med konkrete bemærkninger.

Bemærkninger til bekendtgørelsen

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til udkastet til bekendtgørelsen tematisk. Vejdirektoratets bemærkninger vil fremgå i kursiveret form i forlængelse af de pågældende høringssvar.

1. Generelt om høringssvarene

Grundlæggende er alle høringssvar positive over for initiativet med en pulje til omstilling af erhvervstransport. I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til den fremsatte bekendtgørelse samt Vejdirektoratets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det bekendtgørelsesudkastet indgår ikke i notatet.

2. Tilskudssatser

Det anses generelt som positivt, at der i bekendtgørelsen er en tilskudssats på 50 pct. af totalomkostningerne. De konkrete tilskudssatser til køretøjer vurderes derimod ikke at bidrage til omstillingen af erhvervstransport.

Rådets for grøn omstilling bemærker, at der reelt er tre teknologier til omstilling af erhvervstransport: el, brint og gas. Tilskudssatserne på 60.000 kr. og 25.000 kr. til henholdsvis lastbiler og varebiler vurderes til at være fastsat efter meromkostningerne til gaskøretøjer, da meromkostningerne til el og brint er væsentlig højere. Derved vurderes, at det kun vil være gaslastbiler, der vil have glæde af puljen, hvilket Rådet for grøn omstilling anser som værende i strid med aftaleteksten for puljen.

Biogas Danmark bemærker, at tilskudssatserne til køretøjerne er lavere end den reelle meromkostning, der er ved køb af en lastbil på f.eks. gas. Det vurderes derved, at tilskudsordningen vil give et merprovenu til staten frem for at fremme en reel omstilling af erhvervstransporten.

DI Transport bemærker, at der er behov for et markant højere tilskud til køb af køretøjer med alternative drivmidler. Behovet fremgår ligeledes som forslag fra Klimapartnerskabet for landtransport.

Brintbranchen bemærker, at puljen er et skridt i den rigtige retning, men effekterne af puljen vil være betinget af, at puljen ikke er særlig stor, hvis der skal ske en reel omstilling af den tunge transport til f.eks. brint.

Drivkraft Danmark bemærker, at puljen vil støtte etablering af et LNG-anlæg, men at det dog forsat vil være vanskeligt at gøre et anlæg rentabelt. Dette skyldes afgiftsforskelle mellem Danmark og Tyskland. Ligeledes vurderes det, at støtten til køretøjerne kun i ringe grad vil bidrage til omstilling af erhvervstransporten, da det forsat vil være billigere at tanke LNG i Tyskland, og tilskuddet vil derved blot blive en økonomisk gevinst for vognmændene og ikke bidrage til den grønne omstilling af dansk erhvervstransport med tankanlæg i DK.

DTL bemærker, at med kombinationen af meromkostninger til køb af lastbiler på alternative drivmidler og den øgede risiko, der er ved anskaffelsen, vil de fastsatte satser i bekendtgørelsen ikke være tilstrækkelige til, at vognmænd vil foretage denne investering. Det vurderes, at tilskudssatsen skal øges til mindst 100.000 kr. pr. lastbil.

Copenhagen Electric/Region H bemærker, at det skal overvejes, om tilskudssatserne til køretøjer giver den nødvendige tilskyndelse til demonstration og opskalering af transport med el køretøjer til tung transport.

Vejdirektoratet gør opmærksom på, at der fremgår følgende af aftaleteksten: 'Det vil her være afgørende, at der er privat medfinansiering af merprisen for de grønne køretøjer'. Dertil bemærkes, at de anførte tilskudssatser i bekendtgørelsen har ligget til grund for forhandlingerne om aftalen om grøn pulje.

3. Vægtning af kriterierne

Drivkraft Danmark, De Danske Bilimportører og Dansk Elbil Alliance ønsker en vægtning eller prioritering af vurderingskriterierne, således at det bliver klarere for ansøger, hvad de skal lægge vægt på i deres ansøgning. Det foreslås, at der enten laves en vægtning eller reduceres i antallet af vurderingskriterier.

Vejdirektoratet har i første omgang undladt at prioritere vurderingskriterierne for ikke at skabe en utilsigtet indsnævring af, hvilke projekter der ville kunne opnå støtte fra puljen. Da det samtidig er usikkert, hvilke projekter der ville kunne have interesse i at søge puljen, ønsker vi ikke at afgrænse potentielle projekter på forhånd. Vejdirektoratet anerkender, at det ville være ønskværdigt med en øget klarhed og prioritering af kriterierne. Vejdirektoratet må dog samtidig erkende, at der på erhvervstransportområdet er en situation, hvor det ikke er enkelt på forhånd at pege på, hvilke tiltag eller teknologier, der samlet set vil kunne give den største klimaeffekt. Ansøgningerne til denne pulje vil netop kunne bidrage til at give et mere nuanceret billede af mulighederne for omstillingen af erhvervstransporten. Derfor er det efter Vejdirektoratets opfattelse vigtigt, at vurderingskriterierne ikke på forhånd afskærer for mange projekter fra at søge.

4. Offentlig tilgængelighed

Rådet for grøn omstilling bemærker, at der i § 2 er krav om, at ladeinfrastruktur og tankanlæg for alternative drivmidler skal være offentlig tilgængelig for at kunne søge om tilskud. Det vurderes, at et sådan krav vil afholde virksomheder fra at søge tilskud, da de mest oplagte projekter vil omfatte tankning eller ladning i egne garageanlæg eller depoter. Det er vurderingen, at op mod 80 pct. af tank/ladning vil ske på egne anlæg.

DI Transport bemærker samme problemstilling og vurderer, at kravet om offentlig tilgængelighed vil begrænse interessen for puljen.

De Danske Bilimportører bemærker, at vurderingskriteriet fra bekendtgørelse om pulje til udbredelse af ladeinfrastruktur til elbiler om at sikre en administrativ lige adgang for kunderne, bør også gælde for ladeinfrastruktur til erhvervstrafikken.

Copenhagen Electric/Region H bemærker ligeledes, krav om offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur vil f.eks. afholde kurer tjenester fra at kunne søge, da de vil have behov for garage-/depotopladning.

Drivkraft Danmark bemærker, at kravet om offentlig tilgængelighed og fortolkningen heraf er uklar, og bør præciseres i bekendtgørelsesteksten.

Vejdirektoratet bemærker, at det kun er i bekendtgørelsens §2, stk. 1, at der er et krav om, at ladeinfrastrukturen og tankanlæg for alternative drivmidler, særligt med henblik på etablering i knudepunkter, skal være offentligt tilgængelige. I §2, stk. 2 fremgår der ikke et krav om offentlig tilgængelighed, når det gælder projekter der både inkluderer tilskud til køretøjer og infrastruktur.

5. Inklusion af busser og taxa

Dansk Person Transport bemærker, at bekendtgørelsen bør omfatte erhvervsmæssig persontransport som f.eks. taxakørsel. Hvis erhvervsmæssig persontransport udelukkes fra bekendtgørelsen, er der risiko for, at der ikke opnås synergier for ladeinfrastrukturen ved f.eks. ladestationer for både taxa, flextrafik og varebiler. Det bemærkes yderligere, at i Klimapartnerskabet for landtransport har den erhvervsmæssige persontransport indgået som en arbejdsgruppe, og der er afleveret anbefalinger til regeringen.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at ladeinfrastruktur, der er målrettet taxaer f.eks. ved banegårde eller lufthavne, bør kunne opnå støtte, således at ladeanlæg kan servicere alle erhvervsmæssige køretøjer.

Rådet for grøn omstilling bemærker, at der i dag er store problemer for muligheden for at lade el-taxaer, og foreslår, at en del af puljen afsættes til at løse denne problematik.

FDM bemærker, at taxaer ikke er omfattet af bekendtgørelsen, og opfordrer til, at puljen kan bruges til at oprette ladeinfrastruktur specifikt til taxa, således at der ikke opstår ladeudfordringer mellem private elbilister og el-taxaer.

Copenhagen Electric/Region H bemærker, at der er behov for specifik ladeinfrastruktur til taxa, og at det er en branche, der er gået foran i den grønne omstilling. Dette kunne også omfatte ladeinfrastruktur, der ikke er offentlig tilgængelig.

Vejdirektoratet anerkender, at det er væsentligt, at der også sker en grøn omstilling af den erhvervsmæssige persontransport. Det fremgår af bekendtgørelsen, at der kun kan søges direkte tilskud til køretøjer af typerne last- og varebiler og dermed ikke taxaer. Bekendtgørelsen lægger derimod ikke begrænsninger på, om der kan søges tilskud til lade- og tankinfrastruktur, der servicerer taxaer og/eller busser. Disse vil i givet fald skulle være offentligt tilgængelige.

6. Inklusion af cykler

Cyklistforbundet bemærker, at en del "last-mile" varetransport vil kunne klares ved brug af cykler, hvad enten det er ladcykler, elcykler eller specialbyggede cykler. Cyklistforbundet opfordrer til, at en del af puljen allokeres til at støtte virksomheder, der ønsker at omlægge erhvervstransport til cykler, og at der kan ske en medfinansiering heraf.

Københavns Kommune bemærker, at det er hensigtsmæssigt, at der i puljen også fokuseres på omstilling til anden emissionsfri transport såsom cykling, gang og delebilisme.

Vejdirektoratet anerkender, at flere virksomheder afprøver mulighederne for "last-mile" varetransport ved f.eks. cykeltransport. Det skal dog bemærkes, at aftaleteksten, der er grundlaget for puljen, kun vedrører vare- og lastbiler, og at det derfor ikke er tanken at inkludere andre typer af transportmidler.