

Att.: Energistyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Den 19. april 2022

J.nr. 2022-962 – Bemærkninger til Høring over udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Dansk Erhverv modtog ovennævnte høring den 18. marts 2022.

Fordi transportsektorens CO₂-udledninger primært stammer fra sektorens energiforbrug, er den tunge landtransport afhængig af en udbredelse af lav- og nulemissionskøretøjer, samt de dertilhørende grønne drivmidler. Transportsektoren er desuden præget af høj konkurrenceudsættelse, og de meromkostninger der som udgangspunkt er tilknyttet investeringer i grønne alternativer, kan derfor få store negative konsekvenser for branchens evne til at konkurrere.

En tilskudspulje og muligheden for fradrag, til indkøb af grønne lastbiler er vigtig for udvikling og udbredelsen af grønne lastbiler, der kan medvirke til at øge konkurrencefordelene for brint- og ellastbiler, og gøre det mere attraktivt for små- og mellemstore virksomheder at investere i grønne løsninger.

Derfor fremgår en tilskudspulje også som et centralt forslag i afrapporteringen fra Klimapartnerskabet for Landtransport.

Mulighed for tilskud til leasing

Efter gennemlæsning bemærker Dansk Erhverv dog, at det af bekendtgørelsen fremgår, at tilskuddet kun kan ydes til køb af nye brint- og ellastbiler.

Størstedelen af de danske lastbiler bliver leaset, og det forventes også at være standarden for fremtidens grønne køretøjer. Det er derfor stærkt u hensigtsmæssigt, såfremt bekendtgørelsen ikke åbner op for, at leasing af grønne lastbiler også kan opnå tilskud.

EU's statsstøttere regler giver mulighed for tilskud til leasing af grønne køretøjer, ligesom en række af Danmarks nabolande også allerede tilbyder sådanne løsninger.

Meromkostningerne ved indkøb af eksempelvis en ellastbil er som udgangspunkt 3 gange større, end prisen for en traditionel diesellastbil og selv med potentielle støttemidler, er det betydelige summer som virksomheder skal stille med for at indfri de grønne ambitioner. At en virksomhed vælger den mest økonomisk rationelle metode til at skaffe sig permanent råden over et driftsmiddel bør ikke tælle til skade for den, hvis der søges tilskud hertil. Åbnes der derfor ikke op for tilskud til leasing af grønne køretøjer, afskærer man en lang række små- og mellemstore virksomheder fra at kunne søge puljens midler - til skade for den grønne omstilling af hele branchen.

Opdeling efter vægtklasse

Det er herunder vigtigt at pointere, at den grønne teknologi er på forskellige udviklingsstadier alt efter køretøjets størrelse. Mens der er elektriske lastbiler på vej i de mindre vægtklasser, er der endnu en række udfordringer for udvikling og rækkevidde af de større og tungere lastbiler. Det betyder, at det i højere grad vil være muligt at realisere puljens midler for lette lastbiler. Det betyder dog samtidig også, at der fortsat er et stort behov for statslig støtte til udviklingen og udbredelsen af store og tunge nulemissionslastbiler.

Af § 11 stk. 1, nr. 1, fremgår det, at et af udvalgskriterierne er det forventede CO₂-bidrag over lastbilens levetid. Fordi mindre lastbiler primært bliver brugt til distribution i byerne, hvor de kører færre kilometer end f.eks. en eksportlastbil, vil de have en mindre CO₂-fortrængning end eks. store grønne lastbiler. Det vil i sidste ende kunne betyde, at store lastbiler vil blive vægtet uhen-sigtsmæssigt højere i udvalgsprocessen end de mindre.

Fordi udbredelsen af større grønne lastbiler, der generelt kører flere kilometer, har længere udsigter, vil den sluttelige konsekvens i værste fald blive, at man ikke realiserer de hurtige CO₂-besparelser der kan opnås ved at understøtte den grønne omstilling for små- og mindre lastbiler.

For at tilgodese de forskellige behov, der eksisterer alt efter størrelse, og samtidig sikre, at puljens midler resulterer i reelle CO₂-besparelser, anbefaler Dansk Erhverv, at der i udvalgsprocessen opdeles efter vægtklasse. Således vil ellastbiler på eks. 3,5-20 tons. blive vurderet overfor tilsvarende fossildrevne lastbiler, mens de større langturslastbiler vurderes i deres egen kategori.

I forlængelse af ovennævnte, bør den potentielle reduktion af partikelforureningen og den deraf forbedrede luftkvalitet, også fremgå som et udvalgskriterie, når ansøgningsprojekter skal vurderes.

Støttemidler til bustransporten

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at bekendtgørelsen kun omhandler støtte til indkøb af lastbiler og dermed ikke medtager bustransporten. Turist- og anden privatkørsel med busser står overfor samme udfordringer som den tunge vejtransport, hvor der er betydelige meromkostninger tilknyttet indkøb af grønne køretøjer. Det er samtidig en branche, som har været hårdt ramt af pandemien, og som står overfor at skulle efterleve en række nye krav til miljøstandarder i de danske byer.

Skal bustransporten også opfylde de danske og europæiske klimaambitioner, er der derfor behov for en udvidelse af puljen, så den også omfatter busbranchen.

Reeksport af køretøjet

Det fremgår af bekendtgørelsen, at Energistyrelsen kan træffe beslutning om at evt. tilskudsmidler skal tilbagebetales, såfremt køretøjet reeksporteres inden for en periode på 4 år.

Dansk Erhverv har stor forståelse for dette krav, men bemærker, at der kan opstå tvivlsspørgsmål

i tilfælde hvor et køretøj er solgt videre til en anden part, og den nye ejer herefter eksporterer køretøjet til eks. et naboland. I sådanne tilfælde, bør der ikke herske tvivl om, at det er den nye ejer, der står til ansvar og skal tilbagebetale evt. støttemidler.

En udvidelse af tidsfristerne

Af § 12, stk. 1, nr. 3, fremgår det, at Energistyrelsen fastlægger en frist for, hvornår det støttede køretøj skal være indregistreret. Med mangel på (især elektroniske) komponenter til produktion af køretøjer, globale logistikudfordringer, krigen i Ukraine og teknologiske begrænsninger, er der særligt lang leveringstid for grønne køretøjer. En evt. frist, fastlagt af Energistyrelsen, bør derfor tage højde for dette, ligesom den bør fastlægges i tæt dialog med køretøjsproducenterne.

Af § 18 stk. 1, nr. 4, fremgår det desuden, at støttemidler bortfalder, såfremt der er indgået købsaftale af lastbilen, inden modtagelse af skriftligt tilsagn om tilskud. Dansk Erhverv bemærker, at købsaftaler underskrevet efter der er ansøgt om støttemidler, ikke bør lægge til grund for et evt. bortfald. I sådan et tilfælde, vil det i sidste ende være køberen selv, der vil skulle dække meromkostningerne, hvis der ikke er opnået støtte efter de andre gældende kriterier. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at den nævnte paragraf fjernes.

Langsigtede løsninger for den grønne omstilling af landtransporten

Slutteligt skal Dansk Erhverv bemærke, at grønne køretøjer fortsat er på et udviklingsstadium. Det betyder både, at der er større prisomkostninger hæftet ved køretøjerne, men også at de endnu ikke er i masseproduktion. Danmark har tidligere haft god erfaring med at understøtte test, udvikling og skalering af nye grønne teknologier, indtil de når et konkurrencedygtigt stadium, hvor de kan erstatte de fossile alternativer. Skal vi for alvor i mål med de danske og europæiske klimaambitioner, er der derfor behov for en langsigtet strategi for udvikling og udbredelse af tunge grønne køretøjer.

En støttepulje frem mod 2023, er en vigtig start, men bør udbredes efter tysk forbillede, hvor der afsættes et større beløb, med en målsætning om at fremme 10.000 tunge nulemissionskøretøjer frem mod 2030. Det bør herunder også undersøges, om der kan etableres en fradragsordning, da denne har langt lavere administrative omkostninger. Såfremt en virksomhed vurderer, at den administrative byrde vil være mindre ved et fradrag, vil den model i så fald kunne benyttes i stedet for et evt. tilskud.

Den forslåede pulje bør derfor forlænges frem mod 2030, med en tilsvarende forøgelse af puljens midler, således at der kan frembringes 10.000 grønne lastbiler på de danske veje.

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv ikke yderligere at bemærke og bakker op om bekendtgørelsen, med de førnævnte forbehold.

Med venlig hilsen,



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport