

HØRINGSNOTAT

Kontor/afdeling
Center for Energiadmini-
stration (VEA)

Dato
26. maj 2022

J nr. 2022-962

MUN/MEU/MATL

Høringsnotat vedr. udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler blev sendt i ekstern høring den 18. marts 2022 med frist for afgivelse af høringssvar den 19. april 2022.

Der er modtaget i alt 14 høringssvar i høringsperioden.

Følgende 13 høringssparter har fremsendt bemærkninger til udkast til bekendtgørelse:

- Ballard Power Systems Europa A/S
- Brintbranchen
- CPH Electric/Region Hovedstaden
- Dansk Erhverv
- Dansk PersonTransport
- De Danske Bilimportører
- DI Transport
- DTL
- ITD
- KL
- Mercedes-Benz Danmark A/S
- Vattenfall A/S
- Aalborg Portland A/S og Unicon A/S

Følgende høringssparter har oplyst, at de ingen bemærkninger har til udkast til bekendtgørelse:

- Forbrugerrådet Tænk

I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af ministeriets bemærkninger. Bemærkningerne er markeret med kursiv. De fremsendte høringssvar vil i deres fulde version blive tilgængeliggjort på Høringsportalen.

Høringssvarene har berørt følgende emner:

1. Generelle bemærkninger
2. Anvendelsesområde m.v.
 - 2.1. Gaslastbiler

Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Niels Bohrs Vej 8
6700 Esbjerg

T: +45 3392 6700
E: ens@ens.dk

www.ens.dk

- 2.2. Busser
- 2.3. Brændselscelledrevne lastbiler
- 2.4. Demonstrationer mv.
- 3. Definitioner
 - 3.1. Lastbil
 - 3.2. Totalvægt
 - 3.3. Virksomheders størrelse
- 4. Puljens størrelse
- 5. Støtteintensitet
 - 5.1. Støtteintensitet afhænger af virksomhedens størrelse
 - 5.2. Mulighed for højere støtte
- 6. Ansøgningen
 - 6.1. Ansøgning pr. lastbil
 - 6.2. Tilskud til køb af lastbiler, der allerede er bestilt.
 - 6.3. Frist for levering af lastbilen
- 7. Leasing
- 8. Tildelingskriterier
 - 8.1. Generelt om tildelingskriterier
 - 8.2. CO2-udledning
 - 8.3. Lavest mulig støttesats pr. lastbil
 - 8.4. Lastbilens anvendelse, herunder i hvilket omfang lastbilen anvendes til gods-transport
 - 8.5 Fordeling af puljens midler
- 9. Offentlige myndigheder og institutioners adgang til tilskud
- 10. Reeksport
- 11. Bortfald
- 12. Kontrol
- 13. Klageadgang

Ad 1. Generelle bemærkninger

Ballard Power Systems Europe A/S, Brintbranchen, Dansk Erhverv og Vattenfall A/S ser positivt på beslutningen om at give tilskud til køb af nye brint- og elliastbiler, idet det kan fremme den grønne omstilling af den tunge transport i Danmark.

Dansk Erhverv bemærker desuden, 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. 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.

De Danske Bilimportører peger på, at der alternativt til en højere støttesats bør sættes konkrete mål for antallet af el- og brintdrevne lastbiler, som en offentlig støtteordning skal medvirke til at opnå. De Danske Bilimportører peger på et antal på 10.000 tunge køretøjer som et muligt mål for en tilskudsordning. Et sådant konkret måltal bør ideelt indarbejdes i tilskudsordningen - ikke kun den samlede størrelse af puljen på i alt 45 mio. kr.

DI Transport er positive over for tilskudsmuligheden, der kan fremme den grønne omstilling af den tunge transport. Det er dog problematisk at ordningen kun er 1-årig og at beløbsrammen er yderst beskedent. DI havde fortrukket en langsigtet ordning frem mod 2030, og har tidligere peget på behovet for at der afsættes 1 mia. kr. til en tilskudsordning frem mod 2030.

DI Transport bemærker desuden, at den foreslåede ordning er markant lavere end den tilsvarende tyske, og der vil fortsat være flere transportvirksomheder, der vil indregistrere de grønne lastbiler i Tyskland.

DTL hilser tilskudsordningen velkommen, men mener, at en samlet pulje på 45 mio. kr. er yderst beskedent i forhold til den store aktuelle prisforskel mellem diesellastbiler og el- og brintlastbiler.

ITD udtrykker beklagelse over, at tilskudsordningen ikke er sammentænkt med hverken pulje til grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport med udmøntning i 2022 eller drivmiddelinfrastrukturpuljen til tung transport på i alt 275 mio. kroner, hvor der i indeværende år skal udarbejdes en national strategi for udrulningen. Derudover udfordrer ITD størrelsen på ordningen, som de anser for utilstrækkelig til for alvor at understøtte erhvervet i den nødvendige grønne omstilling.

Mercedes-Benz Danmark A/S anderkender det aktuelle politiske initiativ, men finder det samtidig meget kortsigtet. Både investeringens størrelse og den nødvendige omstilling af distribution, samt etablering af den helt nødvendige egne ladeinfrastruktur, vil tage 1 – 2 år fra beslutning til etablering og igangsætning. Der er dermed brug for flere og mere langtrækkende initiativer.

Endelig bemærker Mercedes-Benz Danmark A/S, at DKK 45 mio. betyder at min. 60 lastbiler kan støttes. Det er et stort tal, og det vil være umuligt at nå, hvis ikke puljen gøres så tilgængelig som mulig uden for mange tidsmæssige eller tekniske begrænsninger.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler er udarbejdet på baggrund af "Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om udmøntning af pulje til grøn transport" af

den 25. juni 2021. Af aftalen fremgår det, at der afsættes en pulje på i alt 50 mio. kr. i 2022 til dækning af meromkostninger ved køb af grønne lastbiler.

Der er således ikke mulighed for at ændre udkastet til bekendtgørelsen således, at denne har en målsætning om 10.000 køretøjer, ligesom der ikke kan ændres på puljens størrelse eller iværksættes mere langsigtede initiativer, idet dette vil falde uden for aftalens intention.

I forhold til sammentækningen med puljer omkring infrastruktur tager Ministeriet bemærkningerne til efterretning.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 2. Anvendelsesområde m.v.

2.1. Gaslastbiler

De Danske Bilimportører bemærker, at kun nul-emissionskøretøjer i form af brint- og ellastbiler kan komme i betragtning til tilskudsmidlerne, og at støtte til køb af gasdrevne lastbiler ikke indgår. Dette følger af "Nationalt kompromis om dansk sikkerhedspolitik" af 6. marts 2022.

Fravalget af gasbilerne er således ikke taget af miljømæssige årsager men af sikkerhedspolitiske. De Danske Bilimportører har ingen bemærkninger til det sikkerhedspolitiske valg, men gør opmærksom på, at der ud fra et miljøpolitisk perspektiv stadig eksisterer de samme miljømæssige begrundelser for støtte til gasdrevne lastbiler, som der eksisterede før Ukraine-krisen.

DI Transport bemærker, at gaslastbiler har været en del af tidligere støtteordninger, og med udbredelsen og anvendelse af biogas, kunne gaslastbiler levere en stor CO₂-reduktion på kortere sigt, da disse er billigere end tilsvarende el- og brintlastbiler.

DTL tilkendegiver, at de ser biogaslastbiler som en klimavenlig teknologi i lighed med lastbiler på el og brint. Desuden er biogaslastbiler, set fra et vognmandsperspektiv, en praktisk og prismæssig fremkommelig vej for den grønne omstilling, da gaslastbiler er en velkendt teknologi og langt billigere i anskaffelse end el- og brintlastbiler.

ITD noterer sig, at der udelukkende ydes tilskud til indkøb af nye brint- og ellastbiler, hvilket blandt andet udelukker gaskøretøjer under henvisning til "Nationalt kompromis om dansk sikkerhedspolitik" af 6. marts 2022 samt revisionen af EU's statsstøtteregele.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at gaslastbiler var omfattet af den oprindelige "Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om udmøntning af pulje til grøn transport" af den 25. juni 2021.

Den nuværende konflikt med Rusland skaber generelt usikkerhed i gassektoren. Med "Nationalt kompromis om dansk sikkerhedspolitik" af den 6. marts 2022 arbejdes for at udfase brugen af gas og samtidig gøre Danmark uafhængig af russisk gas. I omstillingen af lastbiler er der mulighed for at bruge alternativer til gas såsom direkte elektrificering og brint. Gaslastbiler er således ikke længere omfattet af puljen.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

2.2. Busser

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

Dansk PersonTransport bemærker, at turistbusserne oplever stadig flere restriktioner for at komme ind til de større byer, herunder senest indførelsen af nulemissionszoner fra 2024, hvor turistbusserne modsat lastbiler over 12 ton ikke står til at blive omfattet af en generel dispensation sordning. Det er derfor af afgørende betydning, at der også indføres en støtteordning for turistbusserne til dækning af meromkostningen til grønne turistbusser.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler er udarbejdet på baggrund af "Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om udmøntning af pulje til grøn transport" af den 25. juni 2021. Af aftalen fremgår det, at tilskuddet skal gives til køb af grønne lastbiler. Busser er således ikke omfattet, af den politiske aftale og dermed af puljen.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

2.3. Brændselscelledrevne køretøjer

Brintbranchen finder, at det specifikt bør fremgå i bekendtgørelsen, at alle brintbaserede lastbiler er støtteberettigede. Dvs. både brint og brintbaserede brændselscelle lastbiler. Hvis ikke man udvider definitionen af de støtteberettigede køretøjer, vil man i realiteten udelukke brugen af metanolbrændselsceller i støtteberettigede lastbiler, selvom denne teknologi også er både klimavenlig og meget anvendelig og et område med stærke danske erhvervsinteresser.

Samtidig er det Brintbranchens opfattelse, at udkastet ikke er i overensstemmelse med de af EU fastsatte definitioner på området. I EU-direktiv 2019/1161 af 20. juni 2019 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport af 20. juni 2019 (Artikel 4, nr. 5), defineres "tungt nulemissionskøretøj" således ud fra fraværet af en intern forbrændingsmotor, eller med en intern forbrændingsmotor "der udleder mindre end 1 g CO₂/kWh". Brintbranchen antager, at direktivets definition afspejles i Danmarks implementering og derfor også i bekendtgørelsen.

De Danske Bilimportører finder det nærliggende, at støttemidler alene allokeres til nulemissionskøretøjer. Selvom disse for lastbilens vedkommende typisk kun omfatter brintbiler og elbiler, ville De Danske Bilimportører dog foretrække, at bekendtgørelsen ikke direkte udpeger disse to teknologier som de eneste, der kan opnå tilskud. Der bør i stedet anvendes betegnelserne nul-emissionskøretøjer og brændselscelledrevne køretøjer. "Power-to-X-teknologier" og andre brændselsceller end brintdrevne kan således blive tilsvarende relevante for den grønne omstilling af lastbiltransporten.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og el-lastbiler er udarbejdet på baggrund af "Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om udmøntning af pulje til grøn transport" af den 25. juni 2021. Det fremgår ikke af den politiske aftale, at lastbiler med syntetiske brændstoffer som drivmiddel de facto er udelukket fra at få tilsagn om støtte fra puljen. Med EU's gruppefritagelsesforordning kan en grøn lastbil tildes støtte såfremt den adskiller sig fra en konventionel lastbil, og der er en meromkostning forbundet med køb heraf. E-metanol anses som værende et CO₂-neutralt drivmiddel, jf. FN's opgørelsesmetode. Med erhvervelse af en lastbil, der drives af e-metanol, købes ind på en teknologi, der kan køre på alle former for metanol. Det betyder, at en metanol-lastbil kan køre på metanol baseret på fx el, biomasse, kul eller naturgas. Det er ikke muligt at sikre eller føre tilsyn med, at der udelukkende anvendes CO₂-neutral metanol i køretøjets levetid.

I forhold til bemærkningerne om, at bekendtgørelsen ikke er i overensstemmelse med definitioner i et EU-direktiv, skal det bemærkes, at bekendtgørelsen ikke er en direktivimplementering, men en national støtteordning. Det er derfor ikke et krav, at

der skal kunne gives tilskud til køb af samtlige af de typer af køretøjer, som er omfattet af en definition i et EU-direktiv.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

2.4. Demonstration mv.

Ballard Power Systems Europe A/S bemærker, at tilskuddet vil støtte udviklingen af et vigtigt hjemmemarked, som kan give virksomheder som Ballard en mulighed for at teste og demonstrere deres produkter. Med sådanne demonstrationer sikres Danmarks rolle som leverandør af viden og produkter til omstillingen af den tunge transport.

Ballard Power Systems Europe A/S bemærker endvidere, at for at sikre størst mulig effekt af puljen, bør puljen tilstræbe at både brint- og ellastbiler bliver demonstreret. På den måde vil den danske transportbranche få mulighed for at stifte bekendtskab med begge teknologier. Grundet det relativt lille antal lastbiler der kan forventes som følge af tilskuddet, burde ansøger også vurderes ud fra hvordan, der deles ud af driftserfaringer med den købte lastbil, så puljen kan komme hele branchen til gode.

Endeligt er det Ballard Power Systems Europe A/S opfattelse, at ansøgningen også burde inkludere en redegørelse for eksisterende eller planlagt tanknings-/ladeinfrastruktur, som lastbilerne skal bruge for at sikre, at den nødvendige infrastruktur er til stede for at demonstrere lastbilerne.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at hensigten med puljen er at give tilskud til køb af lastbiler, som er indrettet til godtransport, dvs. som udgangspunkt lastbiler til kommercielt brug. Formålet med puljen er således ikke at yde tilskud til demonstration af lastbiler eller til infrastruktur mv., hvorfor der ikke vil blive stillet krav om deling af driftserfaringer eller en redegørelse for infrastruktur.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 3. Definitioner

3.1. Lastbil

Aalborg Portland A/S og Unicon A/S bemærker, at der gennemgående tales om lastbiler, men det er væsentligt, at der i stedet for bruges et ord som komplet køretøj, der består af lastbil og opbygning, da det bør være muligt at få støtte til merprisen på opbygningen, da denne i mange tilfælde og år frem vil være dyrere grundet behov for eget batteri.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at § 3, nr. 3, definerer den lastbil, der kan opnå tilskud iht. denne bekendtgørelse, og der vurderes ikke at være behov for yderligere definition heraf. Det skal i den forbindelse bemærkes, at et køretøjs samlede eller specielle opbygning alene er relevant i forbindelse med fastsættelse af meromkostningen. Den nye diesellastbil, der skal sammenlignes med, skal således være til samme anvendelse og dermed med sammenlignelig opbygning, som den lastbil, der ansøges om tilskud til.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

3.2. Totalvægt

Ballard Power Systems Europe A/S bemærker, at det er problematisk, at det nuværende udkast til bekendtgørelse støtter køb af små lastbiler med en totalvægt på 4 tons eller derover. Ved at sætte grænsen så lavt åbnes der op for tilskud til en type af udledningsfrie lastbiler, som allerede er demonstreret i Danmark. Puljen bør derfor hæve totalvægten til 12 tons for at sikre, at tilskuddet støtter den tunge del af transportsektoren, da omkostninger forbundet med elektrificering af denne er højere. En sådan ændring vil også understrege Energistyrelsens vurderings kriterium omkring lastbilens anvendelse til godstransport.

Aalborg Portland A/S og Unicon A/S bemærker, at med en afgrænsning på lastbiler med en totalvægt på 4 tons eller derover kan der også søges tilskud til f.eks. el-drevne varebiler, som i forvejen har en fornuftig business case. Dermed giver støtten ingen additionalitet. En bedre grænse vil være 16 tons eller derover, så der er fokus på de tunge køretøjer, der grundet betragtelige merpriser (3x til 3,5x normal pris) vil være vanskelige at omstille, og derfor mere end varebilerne har brug for støtte i en opstarts-/overgangsfase.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og el-lastbiler er udarbejdet på baggrund af "Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om udmøntning af pulje til grøn transport" af den 25. juni 2021. Af aftalen fremgår det ikke, at der skal differentieres mellem hhv. små og større lastbiler, hvorfor den nedre vægtgrænse på 4 tons for den tilskudsmodtagende grønne lastbil er sat på baggrund af SKAT's differentiering af registreringsafgifter.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

3.3. Virksomheders størrelse

Mercedes-Benz Danmark A/S ønsker, at definitionen af lille, mellemstor og stor virksomhed som skal lægges til grund ved vurdering af ansøgningen oplyst.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at definitionen af en virksomheds størrelse fremgår af § 3, nr. 8, i udkastet til bekendtgørelsen. Af definitionen fremgår det, at størrelsen skal defineres i overensstemmelse med artikel 2, nr. 2 og 24 i den generelle gruppefritagelsesforordning. Virksomhedsstørrelserne vil derfor ikke blive defineret yderligere i bekendtgørelsen.

I forbindelse med ansøgningen mv. vil der blive lagt et link ud til Europa-Kommissionens "Brugervejledning til definitionen af SMV'er", som beskriver, hvordan en virksomheds størrelse fastlægges.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 4. Puljens størrelse

Brintbranchen undrer sig over, at administrationsomkostningerne af denne pulje beløber sig til 10 %, hvorved det samlede puljebeløb reduceres med 5 mio. kr. I andre af statens puljer, som tildeles eksterne parter, tillader man som oftest, at der bruges maks. 7 % til administration. Det er ikke klart, hvorfor denne pulje skulle være særlig administrationstung.

Brintbranchen finder det herudover uholdbart, at det nu efterhånden er gængs procedure, at administrationen af diverse puljer finansieres ad hoc og via selve puljens støttebeløb. Det bør være en del af den generelle administrative planlægning og drift af staten (i dette tilfælde Energistyrelsen).

ITD undrer sig over, at der er afsat 45 mio. kroner i tilskudsordningen, da der med den politiske aftale fra 25. juni 2021 blev givet tilsagn om 50 mio. kr. ITD er bekendt med, at administrationsomkostningerne skal afholdes inden for puljens rammer, men det fremgår ikke af høringsmaterialet, hvorfor der er et svind i puljen på hele 5 mio. kroner.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at det er korrekt, at der er afsat 50 mio. kr. til tilskud til køb af grønne lastbiler dog således, at administrationsomkostningerne i forbindelse med puljen skal afholdes inden for det afsatte beløb. Som det fremgår af anmærkningsteksten til finansloven, vurderes det, at puljen vil være forbundet med administrative omkostninger, der udgør ca. 10 %, hvorfor 5 mio. kr. af det afsatte beløb går til dækning af administrationsomkostninger. Vurderingen er baseret på Energistyrelsens erfaringer med lignende puljer, og det skal i den forbindelse bemærkes, at administrationen af en pulje ikke nødvendigvis er mindre, fordi puljens midler er få.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 5. Støtteintensitet

Ad 5.1. Støtteintensitet afhængig af virksomhedens størrelse

Brintbranchen bemærker, at de procentsatser, der fremlægges i udkastet til dækning af meromkostninger ifm. køb af en ny el/brintlastbil, er meget lave. Det kan potentielt være en forhindring for, at relevante aktører beslutter at benytte puljen og udskifter deres lastbiler fra fossil til et køretøj, der er drevet af grøn energi.

De Dansk Bilimportører bemærker, at for så vidt angår puljens samlede størrelse og bestemmelserne vedrørende støtteintensiteten følger disse den bagvedliggende politiske aftale. De gør dog alligevel opmærksom på, at der fremadrettet bør overvejes en højere støtteandel end de maksimale 40 pct. af de støtteberettigede omkostninger med tillæg af henholdsvis 10 procentpoint for mellemstore virksomheder og 20 procentpoint for små virksomheder.

DTL bemærker, at den maksimale støtteintensitet i bekendtgørelsen næppe vil være tilstrækkelig til at dække prisforskellen især på de tungere lastbiler.

ITD er tilfredse med, at tilskud bliver en procentvis andel af meromkostningen frem for et fastlagt nominelt beløb.

Aalborg Portland A/S og Unicon A/S bemærker, at hensigten med forhøjelsen af støtteintensiteten for små virksomheder muligvis er at gøre det mere attraktivt for små virksomheder at investere, men da mange mindre virksomheder finansierer deres biler gennem leasingfirmaer, vil dette ikke have en effekt. Derudover anser de dette for unødvendigt bureaukrati, som gør ordningen intransparent.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at støtteintensiteten er fastlagt i henhold til EU's gruppefritagelsesforordning, og det er således ikke muligt at forhøje støtteintensiteten yderligere.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 5.2. Mulighed for højere støtte

Brintbranchen bemærker, at støtteprocenten, som de forstår det, er fastlagt i henhold til EU's relevante bekendtgørelse på området. De vil dog gerne henvise til, at Dansk E-mobilitet i sin publikation "El og brint i fremtidens vare- og lastbiler" skriver, at Tyskland har godkendt en model, hvor op til 80% af meromkostningerne til køretøjer kan dækkes af staten i opstartsfasen. Den tyske model er godkendt i EU. Det

bør med reference hertil undersøges, om Danmark også kan benytte denne model og derved sætte procentsatsen op.

ITD udfordrer, hvorvidt gruppefritagelsesforordningen er det mest hensigtsmæssige sted at hente lovhjemmel, hvis ikke det muliggør en højere maksimal støttesats end det, der fremgår af § 6 i udkastet til bekendtgørelse. Ifølge de oplysninger som ITD ligger inde med, så er det muligt for virksomheder i andre lande at søge tilskud med en væsentligt højere støtteintensitet.

ITD er således uforstående over for, at støtteintensiteten maksimalt kan udgøre 40 procent af meromkostningerne for store virksomheder, 50 procent for mellemstore virksomheder og 60 procent for små virksomheder jævnfør definitionen i artikel 2, nr. 2 og 24, i den generelle gruppefritagelsesforordning, når det i Tyskland er muligt med en støtteintensitet på op til 80 procent uanset virksomhedsstørrelse. ITD anbefaler, at Energistyrelsen undersøger den tyske model yderligere og tilretter støtteintensiteten herefter.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og el-lastbiler er udarbejdet på baggrund af "Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om udmøntning af pulje til grøn transport" af den 25. juni 2021

Den tyske model, som Energistyrelsen er bekendt med, er baseret på Kommissionens retningslinjer for statsstøtte og dækker både tilskud til køretøjer og infrastruktur.

Puljen om tilskud til køb af grønne lastbiler er afsat på finansloven for 2022 og hjemlen til udstedelse af regler herom fremgår af en tekstanmærkning på finansloven for 2022. Udmøntningen af puljen skal derfor ske i 2022.

Det er derfor nødvendigt at anvende gruppefritagelsesforordningens regler i forbindelse med puljen, idet det umiddelbart ikke vil være muligt at få godkendt en støtteordning efter EU's retningslinjer for statsstøtte inden for en tidshorisont, der muliggør en udmøntning af midlerne i 2022. På baggrund heraf er det ikke muligt at forhøje støttesatsen.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og el-lastbiler.

Ad 6. Ansøgningen

6.1. Ansøgning pr. lastbil

Aalborg Portland A/S og Unicon A/S bemærker, at det, at der skal indgives én ansøgning pr. bil, virker som unødvendigt bureaukrati, da der helt sikkert vil være mange, der ansøger om flere identiske biler.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at det er vurderet nødvendigt for fordeling af puljens midler med en ansøgning pr. lastbil. Det er således ikke givet, at en ansøger, der søger om tilskud til flere identiske lastbiler, kan tildeles tilskud til samtlige lastbiler, der ansøges til.

Energistyrelsen vil understøtte en smidig ansøgningsproces.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 6.2. Tilskud til køb af lastbiler, der allerede er bestilt

Mercedes-Benz Danmark A/S bemærker, at såfremt der kun kan gives tilskud til lastbiler, der ordres efter bekendtgørelsens ikrafttræden 1.7.2022 og efterfølgende godkendelse, så vil det være noget nær umulig at få en færdigproduceret fabriksny el lastbil til landet og faktureret inden fristens udløb.

Mercedes-Benz Danmark A/S opfordrer derfor indtrængende til, at ellastbiler der bekræftes ordret fra f.eks. 1.4.2022 kan medregnes i puljen, samt at biler der er bekræftet leveret i 2022, men af udefra kommende årsager forsinkes ud over 31.12.2022, stadig kan modtage tilskud.

Aalborg Portland A/S og Unicon A/S bemærker, at det ikke er hensigtsmæssigt, at tidspunktet for indgåelse af købsaftale ikke må være før offentliggørelse af bekendtgørelsen, og at tilsagn om støtte gives forud for køb af bilen, idet der er ekstremt lange leveringsfrister på de relevante køretøjer.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at der af hensyn til overholdelse af statsstøttereglerne ikke må være indgået en bindende aftale om køb af lastbilen forud for meddelelse af tilsagnet. Det er derfor ikke muligt at ændre dette vilkår.

Det skal dog bemærkes, at bekendtgørelsen, som det fremgår af pkt. 6.3., ikke stiller krav om, at lastbilen skal leveres eller være faktureret inden udgangen af 2022.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 6.3. Frist for levering af lastbilen

CPH Electric/Region Hovedstaden gør opmærksom på, at der kan være "lang leveringstid" på lastbilerne, hvorfor det er nødvendigt med en vis elastik i forhold til,

hvornår anskaffelsen senest skal være indfriet. Det kan med fordel indsættes, især når man ser på den nuværende leverance situation i Europa.

Dansk Erhverv, DI Transport, DTL og ITD gør ligeledes opmærksom på den nuværende markedssituation med lange leveringstider på visse lastbiler og komponenter. Dette kan gøre det vanskeligt for køretøjsleverandøren at estimere et konkret leveringstidspunkt på den bestilte lastbil. Energistyrelsen bør derfor tage højde for dette og udvise fleksibilitet i forbindelse med fastsættelse af fristen, ligesom fristen bør fastlægges i tæt dialog med ansøger eller køretøjsproducenterne.

Aalborg Portland A/S og Unicon A/S finder ikke, at det er hensigtsmæssig med en frist for, hvornår en lastbil skal være betalt og indregistreret, idet der er ekstremt lange leveringsfrister på de relevante køretøjer.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at der i bekendtgørelsen ikke er fastsat en frist for levering, fakturering og indregistreringen af den lastbil, der gives tilsagn om tilskud til køb af. Fristen for betaling og indregistrering af den omhandlede lastbil fastsættes i tilsagnet, jf. § 12, stk. 1, nr. 3, i udkastet til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og el-lastbiler.

Fastsættelsen af fristen vil som udgangspunkt ske på baggrund af ansøgers oplysninger om lastbilens forventede leverings- og indregistreringstidspunkt, jf. § 8, stk. 2, nr. 7, i udkastet til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler. Udkastet til bekendtgørelse giver således Energistyrelsen mulighed for at fastsætte fristen på baggrund af ansøgers egne oplysninger og forventninger, ligesom der er mulighed for at udvise fleksibilitet.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 7. Leasing

Dansk Erhverv bemærker, 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 uhensigtsmæssigt, såfremt bekendtgørelsen ikke åbner op for, at leasing af grønne lastbiler også kan opnå tilskud. 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.

ITD forstår udkastet til bekendtgørelse således, at denne muliggør tilsagn om støtte ved operationel leasing. Det er ITDs vurdering, at finansiering af nulemissionslastbiler først og fremmest vil foregå ved leasingaftaler, herunder særligt operationel

leasing. De er derfor tilfredse med, at det er muligt at opnå tilskud til køb af en ny lastbil, selvom der er tale om operationel leasing.

ITD bemærker desuden, at det eksplicit bør indgå i materialet, hvorvidt det er ejer eller bruger, der er afgørende for den maksimale støttesats. Det er således deres klare opfattelse, at (operationel) leasing vil være den primære finansiering af nulemissionslastbiler, hvilket sandsynligvis vil få betydning for den maksimale støttesats, hvis satsen følger ejeren af køretøjet.

Mercedes-Benz Danmark A/S bemærker, at langt de fleste lastbiler leases. Det vil sige, at leasingselskabet er den reelle køber af lastbilen. Det skal præciseres, at denne finansieringsform også skal kunne indgå i tilskudsordningen. Samt om det er den daglige operatør eller det finansieringsselskab, der teknisk set står som ejer, der vurderes på.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at udkastet til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og el-lastbiler også omfatter tilskud til køb af lastbiler, der eventuelt skal leases til f.eks. en vognmand. Det fremgår således af § 3, nr. 1, at ansøger er den, der skal registreres som ejer af lastbilen i Motorregistret, f.eks. en vognmand eller et leasingselskab.

Ved behandling af ansøgningen skelnes der således ikke til, hvem den efterfølgende bruger af lastbilen er, herunder leasingforhold, udlejning mv., men alene til lastbilens ejerforhold.

Det er således også det forventede ejerforhold, der lægges til grund ved vurdering og fastsættelse af støtteintensiteten.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og el-lastbiler.

Ad 8. Tildelingskriterier

Ad 8.1. Generelt om tildelingskriterierne

Britbranchen anbefaler at sammenfatte kriterie 1) forventet CO2-bidrag over lastbilens levetid, herunder i forhold til den konkrete drivmiddel anvendelse og fortrængning og 2) lavest mulig støttesats pr. lastbil således, at det vægtigste kriterie for tildeling af støtte bliver *køretøjets fortrængning pr. kørt km*.

Dette er relevant, da man med de nuværende kriterier uforvarende kunne risikere at forfordle støtten til de lidt lettere lastbiler, der kører (mindre) gods i byerne, fordi de alt andet lige i udgangspunktet vil kræve mindre støtte i anskaffelse. Dette, vurderer Brintbranchen, er imod hensigten med tilskudsordningen, som tilsigter at

skabe den størst mulige klimaværdi i transportsektoren i form af at give en hjælpende hånd til den grønne omstilling af de rigtig tunge lastbiler, som kører med meget gods over lange strækninger. Det er de lastbiler, der udleder mest CO₂ og samtidig er dyrest at anskaffe og sværest at omstille.

ITD har umiddelbart ingen indsigelser til de rangordnede kriterier, men ser gerne en omrokering mellem vægtningen af laveste støttesats og lastbilens anvendelse.

ITD er desuden tilfreds med, at potentielt nye kriterier bliver offentliggjort før ansøgningsprocessen således, at der ikke gives afslag på ansøgninger på baggrund af kriterier, som ikke var gældende på afsendelsestidspunktet. ITD opfordrer yderligere til, at branchen inddrages ved potentielt nye tildelingskriterier.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler er udarbejdet på baggrund af "Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om udmøntning af pulje til grøn transport" af den 25. juni 2021. Hensigten med puljen er ifølge den politiske aftale at reducere CO₂-udledningen i transportsektoren. Herudover fremgår det direkte af den politiske aftale, at der skal konkurreres på lavest mulig støttesats.

Det vurderes derfor ikke muligt, at ændre rækkefølgen af de rangordnede kriterier, ligesom det ikke vil være muligt at fjerne kriteriet omkring lavest mulig støttesats pr. lastbil.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 8.2. CO₂-udledning

De Danske Bilimportører bemærker, at udkastet til bekendtgørelsen ikke identificerer det nærmere grundlag for oplysninger om og beregning af evt. CO₂-udledning og reduktionen heri, der kan opnås for den enkelte lastbil. Dette gælder for oplysninger om CO₂, jf. § 8, stk. 2, nr. 9, § 11, stk. 1, nr. 1 samt § 13, stk. 1. De diesel-drevne "reference-versioner" af de støtteberettigede lastbiler vil som udgangspunkt ikke have et typegodkendt brændstofforbrug og CO₂-udledning, der kan anvendes som grundlag for besparelsen i udledningen. De normale forbrugstal fastsat under reglerne for de såkaldte Euronormer gælder kun for lette køretøjer.

De Danske Bilimportører anbefaler derfor, at grundlaget for en sådan besparelse identificeres nærmere. Det kunne evt. være ved, at det såkaldte "Vehicle Energy Consumption calculation Tool" (VECTO) udpeges som det korrekte grundlag. VECTO anvendes således til at fastsætte CO₂-udledningen for lastbiler og busser med en totalvægt over 3500 kg.

DI Transport pointerer, at vægten for især ellastbiler øges markant pga. batteriet, og derfor kan det være vanskeligt at sammenligne en diesellastbil og en ellastbil i samme vægtklasse med samme formål. Der bør derfor indarbejdes et interval i vægtsammenligningen, der tager højde for batteriets vægt i en ellastbil.

ITD skal gøre opmærksom på, at CO₂-reduktionen over lastbilens levetid vil være behæftet med en vis usikkerhedsmargin – særligt i de tilfælde hvor en nulemissionslastbil ikke allerede indgår i flåden, da erfaring med anvendelsen af et sådant køretøj og dertilhørende logistikmønster vil være beskeden. Det er således udelukkende de ansøgninger, hvor lastbilen er tiltænkt en relativt fast rute med et kendt kørselsbehov, at beregningen vil være behæftet med størst vished for den faktiske udledning.

Aalborg Portland A/S og Unicon A/S bemærker, at Intentionen er god, men i praksis betyder dette, at transportører med mange km. prioriteres. Problemet er i den henseende, at der ikke findes f.eks. el-drevne køretøjer med lang rækkevidde, så dette krav bør fjernes eller omformuleres, så støtten kan understøtte en omstilling af den tunge trafik i byerne.

Ministeriets bemærkninger:

Det vurderes, at det kan være vanskeligt at sammenligne vægt på en ellastbil og en diesellastbil, hvorfor dette rettelig bør være nyttelast. I § 8, stk. 2, nr. 9, ændres "vægt" derfor til "nyttelast".

Ministeriet er i øvrigt opmærksom på, at CO₂-reduktionen over lastbilens levetid vil være behæftet med en vis usikkerhedsmargin, ligesom tildelingskriteriet omkring CO₂ kan betyde, at transportører, hvis lastbiler kører mange kilometer, prioriteres. Dette vurderes imidlertid at være i overensstemmelse med den politiske hensigt om at fremme den grønne omstilling af erhvervstransporten med henblik på at reducere sektorens CO₂-udledning.

Endeligt har ministeriet noteret sig forslaget til beregning af CO₂, hvilket vil indgå i overvejelserne i forbindelse med den vejledning, der vil blive udarbejdet til brug for ansøgningen.

Ad 8.3. Lavest mulig støttesats pr. lastbil

CPH Electric/Region Hovedstaden finder det prisværdigt, at der er differentieret tilskud afhængig af virksomhedens størrelse. Samtidig gøres der opmærksom på, at dette eventuelt kan give problemer, når der i § 11, stk. 1, nr. 2, gives tilskud efter bl.a. kriteriet "Lavest mulig støttesats pr. lastbil, jf. dog nr. 2", idet en virksomhed, der lever op til kriterierne, kan "falde" på, at de har søgt maksimalt støtte inden for rammerne af puljen. Dette vil i så fald betyde, at virksomheden skal "satse/gætte" på hvor lidt tilskud, de skal ansøge om for at få. Lægges der op til ovenstående

proces vil det medføre en mere usikker og besværlig ansøgningsproces, der kan have en negativ indvirkning på andelen af ansøgere, især blandt de små og mellemstore virksomheder.

ITD gør opmærksom på, at såfremt den foreslåede støtteintensitet opretholdes, så vil ITD gerne have udspecificeret, at vurderingen vedrørende laveste støttesats jævnfør § 11, stk. 1, nr. 2, afholdes inden for hver af støttegrupperne for at undgå en situation, hvor det udelukkende er virksomheder med en maksimal støttesats på 40 procent, der får tilsagn om støtte. Med andre ord skal tildelingskriteriet om laveste støttesats udelukkende gøre sig gældende for virksomheder, der jævnfør definitionen i gruppefritagelsesordningen kan sammenlignes. Det er deres klare vurdering, hvis ikke der tages højde herfor i ordningen, så vil det medføre en skævvridning af de virksomheder, der modtager støtte.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler er udarbejdet på baggrund af "Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om udmøntning af pulje til grøn transport" af den 25. juni 2021. Af aftalen fremgår det direkte, at der skal konkurreres på lavest mulige støttesats, hvorfor dette er et væsentlig tildelingskriterie i henhold til den politiske aftale.

Ministeriet skal bemærke, at ansøger skal angive det ønskede tilskudsbeløb i forbindelse med ansøgningen. Tilskudsbeløbet beregnes på baggrund af den dokumentation for tilbud på den omhandlede lastbil, der er vedlagt ansøgningen sammenholdt med prisen på en tilsvarende diesellastbil samt virksomhedens størrelse. Ansøger kan dog vælge at anmode om et lavere tilskudsbeløb, end denne maksimalt vil kunne få i henhold til reglerne.

Tildelingskriteriet i § 11, stk. 1, nr. 2, omkring lavest mulig støttesats pr. lastbil kan reelt betyde, at større virksomheder har bedre mulighed for at opnå tilskud til køb af en brint- eller ellastbil end mindre virksomheder, der har krav på mere støtte. Dette er imidlertid i overensstemmelse med den politiske intention om, at ansøgere konkurrerer på lavest mulig støttesats pr. lastbil. Mindre virksomheder har dog mulighed for at anmode om et lavere tilskudsbeløb og dermed blive stillet på samme måde som store virksomheder.

Ad 8.4. Lastbilens anvendelse, herunder i hvilket omfang lastbilen anvendes til godstransport

DI Transport bemærker, at vurderingen af en ansøgning om tilsagn om tilskud ud fra bl.a. lastbilens anvendelse, herunder i hvilket omfang lastbilen anvendes til godstransport, ikke bør afskære andre lastbiler inden for f.eks. renovation mv. fra at kunne opnå tilskud, og kriteriet bør derfor genovervejes.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at en lastbil generelt er defineret ved, at den kan transportere gods eller en last, som kan kræve, at bilen er indrettet med specialudstyr. En lastbil, der eksempelvis anvendes til renovation med den særlige indretning, som det kræver, anses således også for at være, anvendt til godstransport.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 8.5. Fordeling af puljens midler

Dansk Erhverv pointerer, 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 uhensigtsmæssigt 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.

DTL vurderer, at med udkastets definition af lastbil, at el-varebiler, mellem 4 og 4,25 tons vil være omfattet af støttemuligheden, fordi el-varebiler over 3,5 tons registreres som lastbiler i Motorregisteret. DTL vil i den forbindelse foreslå, at tildeling af støttemidler sker med en bred dækning af størrelseskategorier af lastbiler, så det sikres, at både lette og tunge køretøjer opnår støtte, og der dermed opnås et stort erfaringsgrundlag.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at tildeling af tilskud forventes at ske ud fra de rangordnede kriterier i bekendtgørelsesudkastets § 11. Da hensigten med puljen er reduktioner i CO₂-udledningen, vægter dette kriterie således højere end en fordeling af puljens midler til forskellige størrelser af lastbiler.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 9. Offentlige myndigheder og institutioners adgang til puljen

CPH Electric/Region Hovedstaden er forundret over, at konsekvenserne af udkastet til bekendtgørelse vil være, at offentlige myndigheder og institutioner må reducere planlagte investeringer i omstilling til ellastbiler. Helt konkret ønsker CPH Electric/Region Hovedstaden, at § 11, stk. 4, hvori offentlige virksomheder udelukkes fra at søge puljen, fjernes. Set i lyset af den nuværende verdenssituation, energikrise og med henvisning til statens egne mål for 70 % CO₂ reduktion i 2030, er det efter CPH Electric/Region Hovedstadens opfattelse ærgerligt, at der lægges op til at udelukke de offentlige virksomheder, der er klar til at tage de fornødne skridt og skubbe på for den grønne omstilling. Herunder at man udelukker offentlige virksomheder der blandt andet, som hospitalerne, kører med kritisk infrastruktur og hvor en overgang til elektrisk transport vil være en forventet samfundsmæssig gevinst. CPH Electric/Region Hovedstaden ser desuden ikke, at der er en juridisk begrundelse for denne udelukkelse.

DTL og ITD støtter, at der ikke kan ydes tilskud til offentlige myndigheder eller institutioner. Det er et kardinalpunkt for ITD, at støttemidler til indkøb af klimavenlige lastbiler eksempelvis ikke tilfalder kommunerne, der enten har eller planlægger at hjemtage affaldsindsamlingen.

KL finder det uhensigtsmæssigt, at kommunerne ikke har adgang til at søge puljen og derigennem bidrage til den grønne omstilling af den tunge transport, da en stor del af den grønne omstilling sker ude i kommunerne.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at hensigten med "Aftalen om udmøntning af pulje til grøn transport" af den 25. juni 2021 er, at understøtte den grønne omstilling af transportsektoren, herunder at give tilskud til omstilling af den tunge private vejgodstransport. Puljen vil derfor ikke kunne anvendes til at give tilskud til offentlige myndigheder eller institutioners køb af nye brint- og ellastbiler.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Ad 10. Reeksport

Dansk Erhverv bemærker, at 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. støttebidrag.

ITD er indforstået med, at der i den politiske aftale ønskes at sikres mod reeksport. Det er ITDs vurdering, at den indstillede ordning med erklæringer sammenholdt med krav om skriftlig orientering om overdragelse inden for fire år fra første indregistrering er den mindst bureaukratiske løsning for vognmændene, hvorfor ligeledes vi støtter op om det foreslåede.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at kravet om, at der ikke må ske reeksport af køretøjet i de første 4 år fra indregistreringen i Motorregistret, er fastsat i den politiske aftale. Reeksport sikres ved en erklæring fra ansøger og efterfølgende mulighed for kontrol, bortfald og tilbagebetaling af tilskuddet.

Såfremt den lastbil, der er givet tilskud til køb af, overdrages, vil tilskudsmottageren eller den registrerede ejer af lastbilen skulle orientere Energistyrelsen herom, ligesom den nye ejer af køretøjet bl.a. skal underskrive en erklæring om, at den omhandlede lastbil ikke vil blive reeksporteret inden for den oprindelige periode på 4 år fra første indregistrering i Motorregistret.

Kravet om tilbagebetaling vil som udgangspunkt blive rettet mod den seneste registrerede ejer af den lastbil, der er givet tilskud til køb af. Dette afhænger dog af, om Energistyrelsen er blevet orienteret om overdragelse af lastbilen, og om den pågældende ejer af lastbilen har underskrevet en erklæring om ikke at ville reeksportere lastbilen.

Der vil på baggrund af bemærkningen blive indsat en præcisering i § 19, stk. 1, om tilbagebetaling af tilskud i de tilfælde, hvor den lastbil, der er opnået tilskud til køb af, er overdraget og efterfølgende reeksporteret.

11. Bortfald

Dansk Erhverv bemærker, at det af § 18 stk. 1, nr. 4, fremgår, at støttebidrag 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 støttebidrag, 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.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at det, som fremgår af punkt 6.2., er et statsstøtteretligt krav om, at der ikke må være indgået en bindende aftale om køb af en lastbil forud for meddelelse af et tilsagn om tilskud.

For at sikre overholdelse af de statsstøtteretlige regler er der derfor behov for at kunne træffe afgørelse om bortfald af et tilsagn om tilskud til køb af en brint- eller ellastbil, såfremt det efter meddelelse af tilsagnet viser sig, at betingelsen herom ikke er overholdt. Den pågældende bestemmelse kan derfor ikke fjernes.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

12. Kontrol

ITD understreger, at der kan forekomme udsving i særligt beregningen af CO₂-reduktionen, som der bør tages højde for ved eventuelle stikprøvekontroller.

ITD er desuden indforstået med, at ansøger er forpligtet til at afgive oplysninger ved forespørgsel fra Energistyrelsen, ligesom at ansøger også skal gøre styrelsen opmærksom på ændrede forhold, der kan have betydning for ansøgningen om tilsagn. ITD vil dog kraftigt opfordre til, at det udspecificeres præcis hvilke oplysninger, der skal afgives og omfanget heraf for at undgå tvivlsspørgsmål og uhensigtsmæssigt bureaukrati for virksomhederne.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at der naturligvis vil blive taget højde for, at der kan være udsving i beregningen af CO₂-reduktionen ved eventuelle stikprøver.

Derudover skal det bemærkes, at en ansøger om eller en modtager af tilskud alene er forpligtet til at afgive oplysninger, der har betydning for vurderingen af ansøgningen eller kontrollen med, at de fastsatte betingelser og vilkår overholdes. Det skal bemærkes, at oplysningerne alene skal afgives efter anmodning, og at Energistyrelsen i den forbindelse vil præcisere hvilke oplysninger, der ønskes.

Kravet om at gøre opmærksom på ændrede forhold vedrører alene forhold, der kan være af betydning for ansøgningen om tilsagn, for det meddelte tilsagn eller for udbetaling af tilskud eller som strider mod de af Energistyrelsen fastsatte betingelser og vilkår. Der vil således være tale om forhold, som vedrører de oplysninger, der er afgivet i forbindelse med ansøgningen eller de betingelser og vilkår, som fremgår af bekendtgørelsen eller det meddelte tilsagn. Det vurderes ikke at være muligt at lave en specifik liste over alle typer af oplysninger, da oplysninger i forbindelse med f.eks. ansøgningen og den medsendte dokumentation ikke nødvendigvis er identisk for alle ansøgere.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

13. Klage

ITD vil gerne have en yderligere uddybning for virksomhedernes klagemuligheder, da det jævnfør § 23 ikke vil være muligt at påklage afgørelsen til anden administrativ myndighed.

Ministeriets bemærkninger:

Det bemærkes, at det er vurderet, at det er mest hensigtsmæssigt at afskære klageadgangen i forbindelse med puljen, idet det vil være vanskeligt for en anden administrativ myndighed at tage stilling til f.eks. et afslag på tilsagn om tilskud.

Puljens midler fordeles således efter tildelingskriterier, hvor de forskellige ansøgninger sammenlignes. En ansøgning kan således opfylde alle betingelser for tilsagn om tilskud, men stadig ikke opnå et tilsagn om tilskud, såfremt andre ansøgninger opfylder tildelingskriterierne bedre. For at en anden administrativ myndighed skal kunne vurdere om et afslag på ansøgning om tilsagn er berettiget, vil det derfor kræve, at samtlige ansøgninger i puljen inddrages i klagesagen, hvilken ikke vurderes at være hensigtsmæssigt.

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsen om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler