



Ballard Power Systems Europe A/S høringsvar vedr. Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og elliastbiler. journalnummer 2022-962.

Ballard Power Systems Europe A/S (Ballard) takker for muligheden for at afgive høringsvar vedr, Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og elliastbiler.

Ballard har med sine 140 ansatte og base i Hobro, siden 2007 arbejdet med udviklingen af brintbrændselscellesystemer til tung transport. I dag er Ballard er en af de førende producenter af brændselsceller i verden og forsyner lastbiler, busser, toge og skibe med emissions frie fremdriftsløsninger på brint. På globalt plan har Ballard i samarbejde med lastbils- og busproducenter tilsammen kørt over 100 mio. km på brint. I Europa samarbejder Ballard med førende lastbilsproducenter heriblandt tyske Mahle og Quantron, sidst nævnte forventer at kunne præsentere den første brintlastbil drevet af Ballards brændselsceller ved IAA lastbilmessen i Hannover i september 2022.

Generelle bemærkninger

Lastbiler og varebiler står i dag for en tredjedel af de samlede emissioner i transportsektoren. Der er derfor behov for en ambitiøs og dedikeret indsats, hvis disse diesellastbiler skal elektrificeres ved hjælp af brændselsceller og batterier. Ballard ser derfor overordnet positivt på beslutningen om at give støtte til køb af nye brint- og elliastbiler. Det foreslåede tilskud vil give lastbilsoperatører en mulighed for at teste emissionsfrie teknologier, hvilket er et vigtigt skridt i retning af at opnå Danmarks CO₂ reduktions målsætning for 2030 og 2050.

Tilskuddet vil derudover støtte udviklingen af et vigtigt hjemmemarked som kan give virksomheder som Ballard en mulighed for at teste og demonstrer deres produkter. Med sådanne demonstrationer sikres Danmarks rolle som leverandør af viden og produkter til omstillingen af den tunge transport.

Specifikke bemærkninger til lovforslaget

1. Type af lastbil

Det er problematisk at den nuværende 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.

2. Teknologi

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.

3. Infrastruktur

Ansøgningen burde også inkludere en redegørelse for eksisterende eller planlagt tanknings-/lade infrastruktur som lastbilerne skal bruge, for at sikre, at den nødvendige infrastruktur er til stede for at demonstrere lastbilerne.

4. Administration

Den nuværende administrative forpligtigelse i forbindelse med modtagelse af støtte virker passende. Vi opfordrer derfor til, at der ikke inkluderes yderligere rapporteringskrav i forbindelse med tildeling af støtte, udover tidligere forslåede deling af driftserfaringer.



Skulle de i høringssvaret afgivne bemærkninger give anledning til spørgsmål, står Ballard Power Systems Europe til rådighed for evt. uddybning og dialog.

København, 19-04-2022

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om pulje til køb af brint- og ellastbiler.

Brintbranchen takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. bekendtgørelsen om pulje til køb af nye brint- og ellastbiler.

Først og fremmest hilser Brintbranchen tiltaget velkommen. Det er et glimrende første skridt ift. den nødvendige grønne omstilling af den tunge transport i Danmark.

Vi har følgende bemærkninger til udkastet til bekendtgørelse om puljen:

1: Det bør specifikt fremgå i bekendtgørelsen, herunder i overskriften, samt 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. Flere af verdens førende producenter af metanolbrændselsceller er således lokaliseret i Danmark.

Samtidig er udkastet man ikke være 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". Vi antager at direktivets definition af afspejles i Danmarks implementering og derfor også bekendtgørelsen.

2: Vedr. puljens størrelse: Vi anerkender, at det naturligvis genererer omkostninger af forskellig art (lønkroner, IT løsninger mm) at administrere puljen. Vi tillader os dog alligevel at undre os over, at administrationsomkostningerne af denne pulje beløber sig til 10 %, hvorved det samlede samlede puljebeløb reduceres med 5 mio DKK.

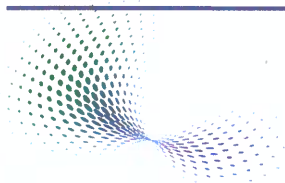
I andre af statens puljer, som tildeles eksterne parter, tillader man som oftest at der bruges maks. 7 % til administration. Det er ikke klart, hvorfor denne pulje skulle være særlig administrationstung.

I et lidt bredere perspektiv finder vi 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).

3: Vedr. støtteprocent til meromkostninger: Brintbranchens medlemmer har peget på, at de procentsatser der fremlægges i udkastet til dækning af meromkostninger ibm. 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.

Vi forstår, at støtteprocenten er fastlagt i henhold til EU's relevante bekendtgørelse på området (jf. reference i udkast til udbudsmaterialet). Vi vil dog gerne henvise til, at Dansk E-mobilitet i sin publikation "El og brint in

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.



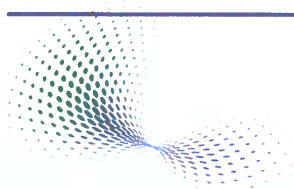
Det bør med reference hertil undersøges, om Danmark også kan benytte denne model og derved sætte procentsatsen op.

4: Vedr. de opstillede kriterier for tildeling af støtte (kap 4, para 11): Vi anbefaler at sammenfatte kriterie 1) og 2) således, at det vægtigste kriterie for tildeling af støtte bliver *køretøjets fortrængning pr. kørt km.*

Dette er relevant fordi, at man med de nuværende kriterier uforvarende kunne risikere at forfordele 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 vi, 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.

Med venlig hilsen

Tejs Laustsen Jensen



Tejs Laustsen Jensen
Direktør
tlj@brintbranchen.dk
+45 26 23 94 43

Brintbranchen
Vesterbrogade 1C., 2.
sal
1620 København K

NOTAT

Direkte 29779307

Til: Majken Toft Larsen
Specialkonsulent / Special Advisor
Center for VE-administration / Centre for Renewables Administration
Mobil / Cell +45 33 92 68 72
E-mail matl@ens.dk

Dato: 19. april 2022

Energistyrelsen

Høringssvar på udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Region Hovedstaden ved CPH-Electric (RegH) skal hermed afgive sine administrative bemærkninger til Energistyrelsens høring af udkast til bekendtgørelse om *'tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler'*.

RegH har modtaget ovennævnte udkast til bekendtgørelse og det er med en vis forundring at RegH må vurdere, at konsekvenserne af den forslået bekendtgørelse vil være, at man må reducere planlagte investeringer i omstilling til ellastbiler.

RegH understøtter gennem sine ambitiøse mål og klimaplaner, samt videndeling, på nationalt og EU-niveau arbejdet med at reducerer CO2 udledningen fra transporten, herunder fra egne køretøjsflåde. Som en af Danmarks største offentlige virksomheder, er det derfor vigtig at kunne gå forrest og indsamle viden og kunne agere testcase til brug for egen og andre private- og offentlige virksomheder, til brug i deres grønne omstilling af transporten.

RegH har blandt andet tidligere ageret forgangsorganisation på omstilling af egen køretøjsflåde til blandt andet el og biogas samt til opsætning af ladeinfrastruktur. Noget vi har gjort i samarbejde med flere offentlige og private virksomheder. Set i det lys har regionen derfor kommentarer til, hvordan den nuværende bekendtgørelse begrænser de få offentlige virksomheder der er klar til at gå forrest med den grønne omstilling.

Problem at man udelukker offentlige virksomheder:

Helt konkret, så ser vi fra RegH's side:

- At man fjerner § 11, stk. 4, hvori offentlige virksomheder udelukkes for at søge puljen.
 - o *"Stk. 4. Tilsagn om tilskud til køb af brint- og ellastbiler kan ikke gives til offentlige virksomheder eller institutioner."*

Set i lyset af den nuværende verdenssituation, energikrise og med henvisning til statens egne mål for 70 % CO2 reduktion i 2030, er det ærgerligt at man lægger 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.

Vi ser desuden ikke at der er en juridisk begrundelse for denne udelukkelse og vi undrer os derfor hvad der ligger til grunde.

Størrelse på tilskudsbeløb

Det er prisværdigt at der er differentieret tilskud afhængig af virksomhedens størrelse. Samtidig gives der i §11 - punkt 2 tilskud efter bl.a. kriteriet "Lavest mulig støttesats pr. lastbil, jf. dog nr. 2". Kan man forstille sig at virksomheder der lever op til kriterierne kan "falde" på at de har søgt maksimalt støtte indenfor rammerne af puljen? Dette vil i så fald betyde at virksomheden skal "satse/gætte" på hvor lidt de skal ansøge om for at få tilskud.

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.

Leveringstid på køretøjer og tidspunkt for seneste anskaffelse

Styrelsen bør også være opmærksom på, at der kan være "lang leveringstid" på lastbilerne, hvorfor det er nødvendigt med en vis elasticitet 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. Ved de henvendelser vi får fra virksomheder, er bekymringerne for hvad krav der er til leveringstid en af de største.

Med venlig hilsen

Kåre Albrechtsen

Enhedschef, Mobilitet, Klima & Uddannelse

Center for Regional Udvikling, Region Hovedstaden

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 uhensigtsmæssigt, 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 udsig-ter, vil den sluttelige konsekvens i værste fald blive, at man ikke realiserer de hurtige CO₂-bespa-relser 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 op-deles 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 vurde-res.

Støttemidler til bustransporten

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at bekendtgørelsen kun omhandler støtte til indkøb af last-biler og dermed ikke medtager bustransporten. Turist- og anden privatkørsel med busser står overfor samme udfordringer som den tunge vejtransport, hvor der er betydelige meromkostnin-ger 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 dan-ske 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. tilskudsmid-ler 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

Til: Energistyrelsen (ens@ens.dk), Majken Toft Larsen (matl@ens.dk)
Cc: Trine Wollenberg (two@dpt-dk.org), Lasse Repsholt (lre@dpt-dk.org), Michael Møller Nielsen (mmn@dpt-dk.org)
Fra: Teddy Becher (tbe@dpt-dk.org)
Titel: Høringssvar fra DPT om bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler
Sendt: 23-03-2022 10:15
Bilag: Høring over udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.pdf;

Til Energistyrelsen

Hermed fremsendes vedlagte høringssvar til høring om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler.

Da 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 dispensationsordning, er det af afgørende betydning, at der også indføres en støtteordning for turistbusserne til dækning af meromkostningen til grønne turistbusser. En støtteordning kan være med til at understøtte, at turistbussektoren også kommer i gang med at demonstrere anvendelsen af turistbusser på el.

Med venlig hilsen

Teddy Becher
Sektorchef

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3.tv
DK-1364 København K
Tel: +45 7226 7084
Mob: +45 3150 5226

Dansk PersonTransport

Fra: Dansk Persontransport <info@dpt-dk.org>
Sendt: 18. marts 2022 10:36
Til: Teddy Becher <tbe@dpt-dk.org>; Trine Wollenberg <two@dpt-dk.org>; Lasse Repsholt <lre@dpt-dk.org>; Michael Møller Nielsen <mmn@dpt-dk.org>
Emne: VS: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Fra: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>
Sendt: 18. marts 2022 10:34
Til: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>
Emne: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Energistyrelsen sender hermed bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler i høring.

Energistyrelsen anmoder om at evt. høringssvar fremsendes **senest tirsdag, den 19. april 2022.**

Høringen vil også blive offentliggjort på Høringsportalen.

Med venlig hilsen / Best regards

Majken Toft Larsen
Specialkonsulent / Special Advisor
Center for VE-administration / Centre for Renewables Administration

Mobil / Cell
E-mail

+45 33 92 68 72
matl@ens.dk



Energistyrelsen

Danish Energy Agency - www.ens.dk

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>

Majken Toft Larsen

Fra: Ole Kirkelund <oki@bilimp.dk>
Sendt: 19. april 2022 13:55
Til: Energistyrelsens officielle postkasse
Cc: Majken Toft Larsen
Emne: Høringssvar - Bek. om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler (j.nr. 2022-962)

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Afmærket

Til Energistyrelsen

Høringssvar – j. nr.: 2022-962:

Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

De Danske Bilimportører har kun få bemærkninger til det foreliggende udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler. Vi bemærker således, at bekendtgørelse primært fastlægger selve processen for ansøgning om tilskud, mens spørgsmålet om tilskuddets omfang, størrelse og ordningens varighed mv. følger af den politiske aftale om udmøntning af en pulje til grøn transport – samt af evt. yderligere politiske beslutninger til at understøtte den grønne omstilling af lastbiltransporten.

Bekendtgørelsen fastsætter dog også den samlede størrelse af puljemidler og tilskuddets størrelse jf. udkastets kapitel 2. Vores bemærkninger angår i væsentlighed denne del, idet disse forhold i må anses for at være de væsentligste i forhold til at opnå en grøn omstilling af lastbiltransporten.

Når det gælder bekendtgørelsens anvendelsesområde og definitionen af de tilskudsberettigede lastbiler (jf. kapitel 1) bemærker vi, 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 det nationale kompromis om dansk sikkerhedspolitik af 6. marts 2022.

Fravalget af gasbilerne er således ikke taget af miljømæssige årsager men af sikkerhedspolitiske. Vi 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. Udbuddet af gas som drivmiddel kan dog forudses at blive væsentlig formindsket som følge af krisen, hvorved det økonomiske rationale for gasdrevne lastbiler vil blive tilsvarende påvirket i en uoverskuelig tid fremover.

Dette formindsker dermed også effekten af et givet tilskud til køb af en gasdrevne lastbil, idet det TCO (Total Cost of Ownership) kan forventes at være væsentligt forøget som følge af lavere udbud og højere priser på gas. De miljømæssige gevinster i form af reduceret CO₂-udledning, luftforurening og støj vil blive tilsvarende mere omkostningsfulde at opnå.

Bortset fra de manglende støttemuligheder til gasdrevne lastbiler finder vi det nærliggende, at støttemidler alene allokeres til nul-emissionskøretøjer. Selvom disse for lastbilers vedkommende typisk kun omfatter brintbiler og elbiler, ville vi 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.

For så vidt angår puljens samlede størrelse og bestemmelserne vedrørende støtteintensiteten (jf. kapitel 2) følger disse den bagvedliggende politiske aftale. Vi gør dog alligevel opmærksom på, at der fremadrettet bør overvejes en

højere støtteandel end de maksimale 40 pct. af de støtteberettigede omkostninger + henholdsvis 10 procentpoint for mellemstore virksomheder og 20 procentpoint for små virksomheder.

Vi vil samtidig pege på, at der alternativt bør sættes konkrete mål for antallet af el- og brintdrevne lastbiler, som en offentlig støtteordning skal medvirke til at opnå. Vi har peget på et antal på 10.000 tunge køretøjer som et muligt mål for en tilskudsordning – dog inklusive andre alternative drivlinjer end el og brint. Et sådant konkret måltal bør ideelt indarbejdes i tilskudsordningen - ikke kun den samlede størrelse af puljen på i alt 45 mio. kr.

Transportsektoren er konkurrencepræget og meget omkostningsfølsom, og investeringen i lastbiler er i høj grad bestemt af TCO for det enkelte køretøj. Her skal el- og brintdrevne lastbiler til enhver tid være tilstrækkeligt rentable – både i snæver økonomisk forstand og i forhold til de evt. andre ulemper, der kan være på spil i brugen af køretøjerne.

Skiftet til eldrevne og brintdrevne lastbiler er således også påvirket af tilgængeligheden af især ladeinfrastruktur og tankningsmuligheder. Hvis vi skal lykkes med at få flere eldrevne lastbiler på vejene, er det nødvendigt at øge udbygningen af ladeinfrastruktur, der er særligt tilpasset lastbiler.

Særlige tekniske forhold:

Vi har ingen særlige bemærkninger til bestemmelserne vedrørende ansøgningsprocedurer, afgørelser, tilsagn, udbetaling mv. (jf. kapitel 3-10). Dog bemærker vi, 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 dieseldrevne "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.

Vi anbefaler, 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. jf. forordning (EU) 2017/2400 af 12. december 2017 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår bestemmelse af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund

Chefkonsulent

**DE DANSKE
BILIMPORTØRER**

Telefon 2323 2520

E-mail oki@bilimp.dk

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | www.bilimp.dk

Fra: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>

Sendt: 18. marts 2022 10:35

Til: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>

Emne: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Energistyrelsen sender hermed bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler i høring.

Energistyrelsen anmoder om at evt. høringsvar fremsendes **senest tirsdag, den 19. april 2022.**

Høringen vil også blive offentliggjort på Høringsportalen.

Med venlig hilsen / Best regards

Majken Toft Larsen

Specialkonsulent / Special Advisor

Center for VE-administration / Centre for Renewables Administration

Mobil / Cell +45 33 92 68 72

E-mail matl@ens.dk



Energistyrelsen

Danish Energy Agency - www.ens.dk

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>

Majken Toft Larsen

Fra: Rune Noack <RUN@DI.DK>
Sendt: 19. april 2022 19:46
Til: Energistyrelsens officielle postkasse
Cc: Majken Toft Larsen
Emne: Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye el- og brintlastbiler, ENS-jnr: 2022-962.

Dansk Industri har modtaget ovennævnte forslag i høring, og har følgende bemærkninger:

Generelt er DI positive over for tilskudsmuligheden, der kan fremme den grønne omstilling af den tunge transport. En lastbil på el og brint koster væsentlig mere end en tilsvarende diesel lastbil, hvorfor transportvirksomhederne ikke kan være konkurrencedygtige på el- og brintlastbiler. Det er dog problematisk at ordningen kun er 1-årig og at beløbsrammen er yderst beskednen. DI havde fortrukket en langsigtet ordningen frem mod 2030, og har tidligere peget på behovet for at der afsættes 1 mia. kr. til en tilskudsordning frem mod 2030.

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.

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.

Jf. §11 stk. 1 pkt. 3 vurderes tilsagn om tilskud ud fra bl.a. lastbilens anvendelse – herunder i hvilket omfang lastbilen anvendes til godstransport. Dette bør ikke afskære andre lastbiler inden for f.eks. renovation mv. fra at kunne opnå tilskud og kriteriet bør derfor genovervejes.

Jf. §8 stk. 2 pkt. 9 skal ansøgningen indeholde pris og CO2-udledning for en ny diesellastbil med samme vægt. Det er vigtigt her at pointere, at vægten for især ellastbiler øges markant pga. batteriet og derfor kan det være vanskeligt at sammenligne en diesellastbil og en ellastbil i samme vægtsklasse med samme formål. Der bør derfor indarbejdes et interval i vægtsammenligningen, der tager højde for batteriets vægt i en ellastbil.

Jf. §12 stk. 1 pkt. 3 skal Energistyrelsen fastsætte en frist for, hvor den lastbil, der gives tilsagn om tilskud til køb af, skal være betalt og indregistreret. I den forbindelse er det væsentligt, at Energistyrelsen vurderer den nuværende markedssituation med usædvanligt lange leveringstider på visse køretøjer, på grund af den aktuelle komponentmangel hos producenterne, der kan gøre det vanskeligt for køretøjsleverandøren at estimere et konkret leveringstidspunkt på det bestilte køretøj.

Med venlig hilsen

Rune Noack
Transportpolitisk chef

(+45) 3377 4834
(+45) 4117 0083 (Mobil)
run@di.dk
transport.di.dk



Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i **DI's Privatlivspolitik**

Energistyrelsen

Deres ref.:

Vor ref.: SBP

Dato: 19.4.2022

DTL-Danske Vognmænds høringsvar på Høring over udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og el-lastbiler

I et vognmandsperspektiv er omstilling til klimavenlige el- og brintlastbiler et enormt skridt. Det skyldes, at el- og brintlastbiler er meget dyrere end tilsvarende diesellastbiler, og at der hersker stor usikkerhed om adgang til tankningsfaciliteter, priser på drivmidler, køretøjets gensalgsværdi, dets praktiske anvendelighed m.v.

Samlet betyder det, at vognmændene under de gældende rammevilkår naturligvis er yderst tilbageholdne med at investere i brint- og el-lastbiler.

Der er brug for kraftige incitament, hvis vognmændene skal gøre sig erfaringer med lastbiler, der kører på el og brint. DTL hilser derfor 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. Endvidere vil den maksimale støtteintensitet i bekendtgørelsesudkastet næppe være tilstrækkelig til at dække prisforskellen især på de tungere lastbiler.

Med udkastets definition af lastbil, vurderer DTL, 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.

I den politiske aftale, der ligger til grund for puljen, er der lagt op til, at der også kan ydes støtte til køb af biogaslastbiler. DTL anerkender, at omstændighederne i mellemtiden har ændret sig, men vil dog benytte lejligheden til at tilkendegive, at DTL 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.

DTL støtter, at der ikke kan ydes tilskud til offentlige virksomheder eller institutioner.

Specifikke bemærkninger

I forbindelse med Energistyrelsens meddelelse om tilsagn i henhold til §12 og fastsættelse af frist for indregistrering og betaling, vil DTL gøre opmærksom på, at lastbilsmarkedet i øjeblikket er præget af

stor usikkerhed og lange leveringstider, hvorfor der bør udvises stor fleksibilitet fra Energistyrelsens side vedrørende krav til frister for betaling og indregistrering.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent



Energistyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Bemærkningerne er sendt til ens@ens.dk og matl@ens.dk

Dato: 19-04-2022

Høring over udkast til bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

ITD kvitterer for den fremsendte høring om støtte til indkøb af nulemissionslastbiler, som vi har følgende bemærkninger til.

ITD skal indledningsvist udtrykke beklagelse over, at nærværende tilskudsordning 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. Vi har gentagende gange gjort opmærksom på, at en skarp opdeling i værste fald afskrækker transport- og logistikvirksomhederne for at søge de respektive puljer, da det for langt størstedelen af vognmændene vil være afgørende at modtage både støtte til indkøb af køretøjer samt den dertilhørende tank- og ladeinfrastruktur på virksomhedernes egne matrikler.

Derudover vil vi også gerne benytte anledningen til at udfordre størrelsen på ordningen, som vi anser for utilstrækkelig til for alvor at understøtte erhvervet i den nødvendige grønne omstilling. ITD er især bekymret for, at danske transport- og logistikvirksomheders fremtidige konkurrenceevne på det europæiske marked svækkes, hvis ikke at klimakrav følges op med en den nødvendige understøttelse af erhvervet. Den tunge vejgodstransport afgrænser sig ikke til et snævert geografisk område, men foregår dagligt på tværs af de europæiske grænseskel, hvorfor støtteordninger i landene omkring os får stor betydning for, hvordan danske transport- og logistikvirksomheder i fremtiden klarer sig rundt om i Europa. For at forebygge en skævvridning af konkurrencesituationen har ITD derfor tidligere foreslået at tilbageføre provenuet fra den kommende kilometerbaserede kørselsafgift startende fra 2025.

ITD er dog bekendt med, at ovenstående ikke er genstand for nærværende høring, men vi finder det nødvendigt at understrege de grundlæggende udfordringer for omstillingen af erhvervet i denne sammenhæng ligeledes.

Specifikke bemærkninger:

§ 1:

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 statsstøtterepler.



For så vidt angår tilskud til dækningen af en del af de meromkostninger, der er ved investering i nulemissionslastbiler i forhold til køb af en tilsvarende diesellastbil, så er ITD tilfreds med, at tilskud bliver en procentvis andel af meromkostningen frem for et fastlagt nominelt beløb. Se yderligere bemærkninger vedrørende støttebeløbet i § 5 og § 6.

§ 2:

Se bemærkninger vedrørende støttesatsen i § 5 og § 6.

§3:

Ingen bemærkninger.

§4:

Det vækker undren i ITD, 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. kroner. 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. Dette vil ITD gerne have en redegørelse for – særligt da differencen svarer til 10 procent af den samlede pulje.

§5:

ITD vil gerne udfordre, hvorvidt gruppefritagelsesforordningen er det mest hensigtsmæssige sted at hente lovhjælp, hvis ikke det muliggør en højere maksimal støttesats end det, der fremgår af § 6. Ifølge de oplysninger som vi ligger inde med, så er det muligt for virksomheder i andre lande at søge tilskud med en væsentligt højere støtteintensitet, hvilket også fremgår af vores bemærkninger til § 6.

Det er vores læsning af stk. 3, at dette muliggør tilsagn om støtte ved operationel leasing. Hvis vores læsning af § 5 er korrekt, så er vi tilfredse med, at Energistyrelsen har medtaget operationel leasing ud vores konstruktiv dialog. Det er vores vurdering, at finansiering af nulemissionslastbiler først og fremmest vil foregå ved leasingaftaler, herunder særligt operationel leasing. Omvendt vil vi kraftigt opfordre Energistyrelsen til at lade operationel leasing indgå i støtteordningen, såfremt vores fortolkning af § 5 ikke er korrekt.

§ 6:

Som nævnt i ovenstående er ITD 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 virksomhedsstørrelse¹. ITD anbefaler, at Energistyrelsen undersøger den tyske model yderligere og tilretter støtteintensiteten herefter.

Såfremt den foreslåede støtteintensitet opretholdes, så vil vi gerne have udspecificeret, at vurderingen vedrørende laveste støttesats jævnfør § 11 punkt 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

¹ [817896_01_1..6 \(bmvi.de\)](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Standardartikel/Berater/817896_01_1..6_bmvi.de.pdf)

gældende for virksomheder, der jævnfør definitionen i gruppefritagelsesordningen kan sammenlignes. Det er vores klare vurdering, hvis ikke der tages højde herfor i ordningen, så vil det medføre en skævvridning af de virksomheder, der modtager støtte.

Derudover bør det ligeledes eksplicit indgå i materialet, hvorvidt det er ejer eller bruger, der er afgørende for den maksimale støttesats. Som tidligere nævnt er det vores 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.

§ 7:

Ingen bemærkninger.

§ 8:

Ingen bemærkninger.

§ 9:

For så vidt angår stk. 2 vedrørende meddelelse om accept fra tilskudsmodtager vil vi gerne gøre opmærksom på, at der i visse situationer kan opstå udfordringer mellem svarfristen og leveringsproceduren fra lastbilproducenterne, hvor virksomheder først booker et "slot" og først senere bliver bestillingen bindende. ITD er derfor tilfreds med, at Energistyrelsen har mulighed for at forlænge svarfristen på de fire uger i dialog med tilskudsmodtager.

§ 10:

ITD er indforstået med, at Energistyrelsen er nødsaget til at foretage en konkret og individuel vurdering af indkomne ansøgninger med udgangspunkt i kriterierne som fremført under § 11.

§11:

ITD har umiddelbart ingen indsigelser til de rangordnede kriterier ud over tidligere bemærkninger som eksempelvis under § 6 ligesom vi gerne ser en omrokering mellem vægtningen af laveste støttesats og lastbilens anvendelse. ITD skal dog 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 beskednen. Derudover kan det ikke udelukkes, at anvendelsen af lastbilen vil ændres over tid, da denne i en lang række tilfælde vil skulle løse forskellige typer af opgaver, hvilket ligeledes kan have indflydelse på CO₂-reduktionen og samtidigt besværliggøre en præcis reduktionsudregning forud for ansøgningen. 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. Dette er især væsentligt for Energistyrelsen at have in mente i relation til væsentlige ændringer i forhold til det meddelte tilsagn om tilskud jævnfør § 13.

Jævnfør stk. 2 vil det være muligt for Energistyrelsen at fastsætte yderligere kriterier, hvilket vil blive kundgjort ved indkaldelsen af ansøgninger. ITD er tilfreds med, at potentielt nye kriterier bliver offentliggjort for 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.

Ingen bemærkninger til stk. 3

For så vidt angår stk. 4 er ITD yderst tilfreds med, at Energistyrelsen har lyttet til vores kraftige opfordring om, at der ikke kan gives tilskud til offentlige virksomheder eller institutioner. Det er et kardinalpunkt for os, at støttemidler til indkøb af klimavenlige lastbiler eksempelvis ikke tilfalder kommunerne, der enten har eller planlægger at hjemtage affaldsindsamlingen.

§ 12:

Ved meddelelse af tilsagn om tilskud fastsætter Energistyrelsen blandt andet en frist for, hvornår lastbilen skal være betalt og indregistreret. ITD opfordrer til videst mulig forståelse for at erhvervelsen af nye lastbiler fra bestilling til indregistrering er karakteriseret ved meget lange leveringsperioder på op til mere end et år, hvilket naturligvis ligeledes bør afspejles i meddelelsen. Vi henstiller til, at dette sker i dialog med ansøger.

§ 13:

Se bemærkningerne i § 11 vedrørende CO₂-beregningen. Ingen yderligere bemærkninger.

§ 14:

ITD er tilfreds med, at udbetaling sker umiddelbart efter fremlagt dokumentation om at have afholdt og betalt udgifterne til køb af lastbilen.

§ 15:

Ingen bemærkninger.

§ 16:

Ingen bemærkninger.

§ 17:

ITD er indforstået med, at der i den politiske aftale ønskes at sikres mod reeksport. Det er vores 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.

§ 18:

Ingen bemærkninger ud over tilkendegivelser der allerede indgår i nærværende høringsbesvarelse.

§ 19:

Ingen bemærkninger.

§ 20:

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

§ 21:

ITD er 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 jævnfør stk. 2. ITD vil dog kraftigt opfordre til, at det udspecificeres præcis hvilke oplysninger, der skal afgives og omfanget heraf for at undgå tvivlsspørgsmål og u hensigtsmæssigt bureaukrati for virksomhederne.

§ 22:

Ingen bemærkninger.

§ 23:

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

§24:

Ingen bemærkninger.

ITD står naturligvis til rådighed ved spørgsmål til ovenstående eller såfremt, der ønskes yderligere dialog herom.

Med venlig hilsen

ITD



Lasse Kristoffersen
Politisk chefkonsulent

Majken Toft Larsen

Fra: Julie Leth <JLET@kl.dk>
Sendt: 8. april 2022 17:45
Til: Majken Toft Larsen
Emne: SV: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Kære Majken

KL takker for muligheden for at afgive hørings svar på bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler. En stor del af den grønne omstilling sker ude i kommunerne, og KL finder det derfor uhensigtsmæssigt, at kommunerne ikke har adgang til at søge puljen og derigennem bidrage til den grønne omstilling af den tunge transport.

Med venlig hilsen
Julie Leth

Chefkonsulent
Center for Klima og Erhverv



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3866
E JLET@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk

Fra: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>
Sendt: 18. marts 2022 10:35
Til: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>
Emne: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Energistyrelsen sender hermed bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler i høring.

Energistyrelsen anmoder om at evt. høringsvar fremsendes **senest tirsdag, den 19. april 2022.**

Høringen vil også blive offentliggjort på Høringsportalen.

Med venlig hilsen / Best regards

Majken Toft Larsen
Specialkonsulent / Special Advisor
Center for VE-administration / Centre for Renewables Administration

Mobil / Cell +45 33 92 68 72
E-mail matl@ens.dk



Energistyrelsen

Danish Energy Agency - www.ens.dk
- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Majken Toft Larsen

Fra: mikael.voigt@mercedes-benz.com
Sendt: 19. april 2022 08:14
Til: Energistyrelsens officielle postkasse; Majken Toft Larsen
Emne: journalnummer 2022-962

Hermed fremsendes hørings svar vedrørende bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og el lastbiler.

Grundlæggende anderkender Daimler Trucks det aktuelle politiske initiativ, men finder det samtidig meget kortsigtet. Investeringer i 0-emissions lastbiler er i sin spæde start, og er først ved at blive evalueret hos vognmændene netop nu. Både investeringens størrelse og den nødvendige omstilling af distribution, samt etablering af den helt nødvendige egne lade infrastruktur, vil tage 1 – 2 år fra beslutning til etablering og igangsætning. Der er dermed brug for flere og mere langtrækkende initiativer.

Med hensyn til den aktuelle pulje, så er det vigtigt at fastslå, 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 umuligt at få en færdigproduceret fabriksny el lastbil til landet og faktureret (endda før den er færdig opbygget med f.eks. lad eller fragtkasse) inden fristens udløb. Vi er netop nu i dialog med adskillige danske vognmænd og firmaer. De vil gerne i gang, og vil kunne få det til at gå op med de skitserede tilskud på ca. DKK 750.000. Men med behov for at bestille tidligt for at indbygge en buffer for ikke usandsynlige forsinkelser i produktionen på grund af komponentmangel, så vil de fleste afvente, hvis lastbiler der ordres i 2. kvartal ikke kan medtages i puljen.

Vi vil derfor indtrængende opfordre til, at el lastbiler 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.

Desuden skal det nævnes, 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. Endelig er det også værd at bemærke, 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. Til orientering er der p.t. 57 indregistrerede el lastbiler i Danmark, og heraf er 13 ombyggede diesel lastbiler. Over 85% af disse anvendes til affaldsindsamling med kommunal finansiering.

Endelig ønskes den definition for lille, mellemstor og stor virksomhed som skal lægges til grund oplyst. Samt om det er den daglige operatør eller det finansieringsselskab der teknisk set står som ejer der vurderes på.

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen

Mikael Voigt
Marketing Manager & Head of Trucks eMobility launch Team

Mercedes-Benz Danmark A/S
Digevej 114, 1
DK-2300 København S
Mobile: +45 28 35 79 82

A NEW TRUCK FOR A NEW ERA

If you are not the addressee, please inform us immediately that you have received this e-mail by mistake, and delete it. We thank you for your support.

Til: Majken Toft Larsen (matl@ens.dk)
Cc: esbenbaltzer.nielsen@vattenfall.com (esbenbaltzer.nielsen@vattenfall.com)
Fra: mads.krogh@vattenfall.com (mads.krogh@vattenfall.com)
Titel: SV: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler
Sendt: 21-03-2022 11:14

Kære Majken

Hermed høringssvar fra Vattenfall:

Vattenfall ser øget direkte og indirekte elektrificering som en hjørnesten i den grønne omstilling, der både skal bidrage til opfyldelsen af 70 procents CO2-reduktion i 2030 og et CO2-neutralt samfund i 2050.

I det perspektiv bør offentlig økonomisk støtte i høj grad fokuseres på nogle af de sektorer, som endnu ikke for alvor er kommet i gang med omstillingen, fordi værktøjerne ikke er teknologiske eller kommercielt modne endnu.

Den tunge lasttransport er en sådan sektor, og vi oplever meromkostningen for operatørerne ved indkøb af el- eller brint lastbiler, som en væsentlig barriere for omstillingen af den tunge transport. Derfor hilser vi forslaget velkommen og bakker op om indholdet.

Vh. Mads

Mads Krogh
Head of Public Affairs And Media Relations

Vattenfall Denmark

M +45 22 178 178

Confidentiality: C2 - Internal

Fra: Nielsen Esben Baltzer (DN-TC) <esbenbaltzer.nielsen@vattenfall.com>
Sendt: 18. marts 2022 11:25
Til: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>; Krogh Mads (KP) <mads.krogh@vattenfall.com>
Emne: RE: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Hej Majken

Tak for det tilsendte.

Vil du ikke registrere [@Krogh.Mads \(KP\)](#) som modtager af disse i stedet for mig?

Vh. Esben

Confidentiality: C2 - Internal

From: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>
Sent: 18. marts 2022 10:35
To: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>
Subject: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

This e-mail is from an external source - be cautious and only click links or open attachments if you trust the sender.

Energistyrelsen sender hermed bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler i høring.

Energistyrelsen anmoder om at evt. høringssvar fremsendes **senest tirsdag, den 19. april 2022.**

Høringen vil også blive offentliggjort på Høringsportalen.

Med venlig hilsen / Best regards

Majken Toft Larsen

Specialkonsulent / Special Advisor

Center for VE-administration / Centre for Renewables Administration

Mobil / Cell

+45 33 92 68 72

E-mail

matl@ens.dk



Energistyrelsen

Danish Energy Agency - www.ens.dk

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>

Majken Toft Larsen

Fra: Thomas Uhd <Thomas.Uhd@aalborgportland.com>
Sendt: 19. april 2022 10:40
Til: Majken Toft Larsen
Cc: Christian Elleby
Emne: SV: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Kære Majken

Nedenfor følger høringssvar fra Unicon.

Kommentar til kapitel 1 og 4 om køretøjer med en totalvægt på 4 tons eller derover samt om lavest mulig støttesats pr. lastbil:

- Med denne afgrænsning 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

Kommentar til kapitel 2 og 3 om angivelse af ansøgers virksomhedsstørrelse med forhøjelse af støtteintensitet fra 40% til 50% eller 60%:

- Hensigten med forhøjelsen er muligvis 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 vi dette for unødvendigt bureaukrati, som gør ordningen intransparent

Kommentar til kapitel 4 om forventet CO2-bidrag over lastbilens levetid:

- 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

Øvrige kommentarer:

- Der tales gennemgående 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
- 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
- Tidspunkt for indgåelse af købsaftale må ikke være før offentliggørelse af bekendtgørelse, og samtidig nævnes, at tilsagn om støtte gives forud for køb af bilen. Dette er ikke hensigtsmæssigt, da der er ekstremt lange leveringsfrister på de relevante køretøjer
- Frist for hvornår bil skal være betalt og indregistreret. Dette er ikke hensigtsmæssigt, da der er ekstremt lange leveringsfrister på de relevante køretøjer

Bedste hilsner/Best regards

Thomas Uhd

Head of Sustainability & External Relations (Nordic & Baltic), Cementir Group
Aalborg Portland A/S & Unicon A/S
Mobile: +45 22944167
Email: thomas.uhd@aalborgportland.com
Islands Brygge 43, 2300 Copenhagen S, Denmark

CONFIDENTIALITY AND WARNING NOTICE. This e-mail is intended only for the person or entity to which is addressed and may contain information that is privileged, confidential or otherwise protected from disclosure. Copying, dissemination or use of this e-mail or the information herein by anyone other than the intended recipient is prohibited. If you have received this e-mail by mistake, please notify us immediately by telephone or fax.

PERSONAL DATA. Aalborg Portland A/S only processes personal data related to physical persons in compliance with applicable data protection rules. Please read our Privacy and Cookie Policy [here](#) to obtain information on how we process personal data and how you may exercise your rights as a data subject.

Fra: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>

Sendt: Friday, 18 March 2022 10.35

Til: Majken Toft Larsen <matl@ens.dk>

Emne: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Energistyrelsen sender hermed bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler i høring.

Energistyrelsen anmoder om at evt. høringsvar fremsendes **senest tirsdag, den 19. april 2022.**

Høringen vil også blive offentliggjort på Høringsportalen.

Med venlig hilsen / Best regards

Majken Toft Larsen

Specialkonsulent / Special Advisor

Center for VE-administration / Centre for Renewables Administration

Mobil / Cell +45 33 92 68 72

E-mail matl@ens.dk



Energistyrelsen

Danish Energy Agency - www.ens.dk

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>

Majken Toft Larsen

Fra: Martin Salamon <msa@fbr.dk>
Sendt: 19. april 2022 17:20
Til: Energistyrelsens officielle postkasse
Cc: Forbrugerrådet; Majken Toft Larsen
Emne: SV: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Forbrugerrådet Tænk vurderer, at denne konkrete høring ligger uden for vores for tiden prioriterede arbejdsområder og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte. For en god ordens skyld skal det understreges, at Forbrugerrådet Tænk stadig er interesseret i at modtage høringer indenfor området.

Med venlig hilsen

Martin Salamon

CHEFØKONOM / CHIEF ECONOMIST

T +45 7741 7729 | M +45 4194 7905

W taenk.dk

Forbrugerrådet Tænk

Rymsgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N

FORBRUGERRÅDET


Fra: Majken Toft Larsen [<mailto:matl@ens.dk>]

Sendt: 18. marts 2022 10:35

Til: Majken Toft Larsen

Emne: Høring - Bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler

Energistyrelsen sender hermed bekendtgørelse om tilskud til køb af nye brint- og ellastbiler i høring.

Energistyrelsen anmoder om at evt. høringsvar fremsendes **senest tirsdag, den 19. april 2022.**

Høringen vil også blive offentliggjort på Høringsportalen.

Med venlig hilsen / Best regards

Majken Toft Larsen

Specialkonsulent / Special Advisor

Center for VE-administration / Centre for Renewables Administration

Mobil / Cell

+45 33 92 68 72

E-mail

matl@ens.dk



Energistyrelsen

Danish Energy Agency - www.ens.dk

- part of The Ministry of Climate, Energy and Utilities

Energistyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://ens.dk/om-os/energistyrelsens-behandling-af-personoplysninger>