

17.06.2020

Høringssvar: Udmøntning af pulje til grøn transport, j.nr. 20/05067-6

Rådet for Grøn Omstilling takker for muligheden for at kommentere på udkastet til bekendtgørelse for Udmøntning af pulje til grøn transport, j.nr. 20/05067-6. Vi kan se vi ikke fremgår af høringslisten, hvilket muligvis skyldes vores relativt nye navneskifte fra Det Økologiske Råd til Rådet for Grøn Omstilling. Fremover vil vi meget gerne være på høringslisten med vores nye navn.

Omstilling af erhvervstransport

I aftaleteksten om udmøntning af pulje til grøn transport fra den 3. april 2020 fremgår det tydeligt at midlerne i puljen skal gå til tankanlæg til alternative drivmidler og ladeinfrastruktur for erhvervstrafikken. Det fremgår endvidere, at puljen kan anvendes til pilotprojekter, der inddrager både køretøjer og infrastruktur. I praksis er der tre teknologier, der kan komme i spil: køretøjer der kører på el, brint eller biogas. Alligevel er bekendtgørelsen udformet på en måde, så det reelt kun er muligt at ansøge om projekter til køretøjer, der kører på (bio)gas, hvilket er uforståeligt. Begrænsningen for støttebeløb pr. køretøjer, udelukker i praksis projekter med el- og brintkøretøjer, hvilket igen udelukker egentlige pilotprojekter – i modsætning til aftaleteksten.

Der er intet nyt over pilotprojekter med gaskøretøjer. Staten har i flere omgange finansieret en lang række test- og pilotprojekter, hvor vi i Rådet for Grøn Omstilling (tidligere Det Økologiske Råd) har været projektledere. Teknologien er dermed velkendt. Der hvor vi mangler finansiering til pilotprojekter er primært el-lastbiler, herunder om muligt brint-lastbiler. Det maksimale støttebeløb på 60.000 kr. pr. køretøj, som angivet i §4, er et oplagt støttebeløb til gaskøretøjer, men er et helt meningsløst støttebeløb i forbindelse med pilotprojekter med el-lastbiler.

Udkastet til bekendtgørelse er dermed, i praksis, i modstrid med aftaleteksten, hvor det tydeligt fremgår, at der skal støttes pilotprojekter og at el-køretøjer også skal støttes.

For at sikre en hurtig og grøn omstilling af erhvervstransporten, foreslår vi at midlerne i puljen fordeles således, at 2/3 af midlerne går til pilotprojekter for el-køretøjer (både varebiler og lastbiler) og 1/3 til etablering af ladeinfrastruktur og tankanlæg til alternative drivmidler.

Det bør klargøres i §2 i bekendtgørelsen, at pilotprojekter, hvor der både indgår tilskud til køretøjer og infrastruktur, at infrastrukturen ikke behøves at være offentlig tilgængelig, men f.eks. kan være depotladning, garageladning, distributionsladning mm., da det er her ca. 80% af opladninger af erhvervskøretøjer vil blive foretaget.

Vi tager det som en selvfølge at det sikres, at der kun gives støtte til projekter med gaskøretøjer, hvor der køres på 100% biogas.

Det bør overvejes om ansøgerkredsen bør udvides til aktører som f.eks. Copenhagen Electric, som har stor erfaring med at lede sådanne projekter i samarbejde med transportvirksomheder, og som kan sikre vidensdeling af erfaringerne til en bredere kreds.

Udbredelse af ladeinfrastruktur til elbiler

En mindre del af puljen bør afsættes til ladeinfrastruktur til el-taxaer, da taxaer ikke bliver betragtet som erhvervskøretøjer i denne sammenhæng. Der er allerede betydelige problemer i forhold til el-taxaers opladning og der opstår hyppigt konflikter i forhold til private elbilsbrugere. Her kunne man evt. tilgodese projekter som både løser problematikken ved manglende ladestandere til private elbiler og taxaer i samme projekt.