

Høring af udkast til bekendtgørelse om tilskud til forsøgsordning med elbiler.

Bekendtgørelsen fastlægger de nærmere regler for tildeling af tilskud under forsøgsordningen. Udkast til bekendtgørelse blev sendt i høring den 8. oktober 2008 med frist for kommentarer til den 31. oktober 2008.

Der er indkommet bemærkninger fra en række høringsparter. I det følgende er bemærkningerne grupperet efter emne. Med kursiv er angivet Energistyrelsens kommentarer.

Generelt.

En række af høringsparterne udtrykker støtte til ordningen. Danmarks Naturfredningsforening anfører, at der er brug for yderligere tiltag udover ordningen for at fremme elbiler.

Konkrete kommentarer.

Afgrænsning af omfattede køretøjer.

Dansk Erhverv mener, at ordningen også bør omfatte hybridteknologi, d.v.s. kombinerede el- og forbrændingsmotorer.

Hydrogen Link Danmark mener, at ordningen også bør omfatte biler, som ikke er rene batteridrevne biler, da batterier har en begrænset rækkevidde. Blandt andet bør hybridløsninger af elbatteri og brintbaserede brændselsceller være omfattet.

Kommunernes Landsforening mener, at varebiler og mindre lastvogne også bør være dækket af ordningen og bør sidestilles med personbiler, så den også er interessant for f.eks. kommunernes vejtekniske driftsafdelinger. Endvidere at kravet til, hvornår der er tale om en flåde, ikke sættes for højt.

Danske Busvognmænd er uforstående over for, at busser tildeles en sekundær rolle i ordningen, når udenlandske erfaringer viser, at der er organisatoriske og tekniske muligheder inden for ældre busser i den kollektive transport.

Dansk Standard og Standardiseringsudvalget for elbiler mener, at personbiler, busser, varebiler og lastbiler bør sidestilles i ordningen.

Danmarks Tekniske Universitet (DTU) mener, at ordningen bør afgrænses til flådeejernes normalt anvendte køretøjer, d.v.s. personbiler, varevogne, busser og lastvogne, og at der ikke på nuværende tidspunkt er behov for at udvide ordningen til "eksperimenterende" køretøjer.

Aalborg Universitet foreslår på baggrund af Transportministeriets vision fra maj 2007 om forøgelse af cykeltrafikken, at ordningen også omfatter elcykler.

AMC Arte foreslår, at ordningen også kommer til at omfatte elscootere.

Initiativerne på transportområdet i den energipolitiske aftale er opdelt på brintbiler, elbiler og plug-in hybridbiler. Af energiaftalen og Finansloven, som er hjemmel for bekendtgørelsen, fremgår, at støtteordningen er rettet mod elbiler. Ordningen kan på denne baggrund ikke udstrækkes til at omfatte eksempelvis plug-in hybridbiler eller hybridbiler baseret på el og brint, elscootere eller elcykler. En udvidelse af forsøgsordningen vil desuden være vanskelig i lyset af ordningens begrænsede midler.

Med bekendtgørelsesudkastet er varebiler, busser og lastbiler allerede omfattet af ordningen, da der tages udgangspunkt i Færdselslovens definition af biler. Af hensyn til omkostningseffektiviteten i ordningen lægges hovedvægten i ordningen dog på personbiler og mindre varebiler, da meromkostningerne ved forsøg med større varebiler, lastbiler og busser forventes at være relativt højere. Det vil i bekendtgørelsen blive præciseret, at hovedvægten lægges på personbiler og mindre varebiler.

Ansøgerkredsen.

DTU mener, at det også vil være meget relevant at undersøge, hvordan elbiler indgår i en almindelig families hverdag. Tilskud bør derfor også kunne søges af organisationer, som ejer eller formidler biler, der stilles til rådighed for individuelle forsøgspersoner.

Teknologisk Institut nævner, at ordningen ikke blot bør henvende sig til flådeejere, men også til ansøgere, som stiller elbiler til rådighed for "almindelige brugere".

Delebilfonden mener, at det er uheldigt, at flådeejere defineres som ejere af en flåde af elbiler, fordi det begrænser ordningen til kommuner og virksomheder med en flåde af elbiler, og at det også bør være muligt at afprøve bilerne i en bredere tilgang. Fonden gør opmærksom på, at der er mange som ikke har elbiler i dag, men som har gjort sig overvejelser om, hvordan det kan indpasses hos fonden. Fonden foreslår, at flådeejere defineres som ejere af flåde af biler.

Energistyrelsen er enig i, at ordningen også bør omfatte erfaringsindsamling fra almindelige borgeres anvendelse af elbiler, f.eks. i delebilsordninger. Bekendtgørelsen vil blive ændret, således at en flåde ejer defineres som ejer af en flåde af biler.

Dansk Standard, Standardiseringsudvalget for elbiler og Teknologisk Institut foreslår, at ordningen også omfatter ansøgere, som leaser eller lejer bilerne.

Som udgangspunkt bør der gives tilskud til anskaffelse af biler, som ejes af ansøgeren, idet det vil være betydeligt vanskeligere at opføre og kontrollere meromkostninger i forbindelse

med leasing end ved køb. Der vil dog i bekendtgørelsen blive åbnet op for, at der efter konkret vurdering kan gives tilskud til projekter, hvor elbilerne leases eller lejes, primært i tilfælde hvor flådeejeren også hidtil har anskaffet biler gennem leasing eller leje.

DTU mener, at organisationer som gennemfører tværgående analyser på flere forsøg, der søges af flådeejere, bør kunne søge. Der kunne i den forbindelse også være tale om bilimportører, bilfabrikker eller elselskaber.

Hovedvægten i ordningen bør ligge på konkrete forsøg med elbiler, men der vil blive givet mulighed for, at der ligeledes kan gives tilskud til projekt, som vedrører tværgående analyser eller understøtter gennemførelse af forsøgsordningen herunder fælles dataindsamling og monitorering.

Danmarks Naturfredningsforening lægger bl.a. vægt på, at tilskuddet kan ydes til offentlige myndigheder, således at kommuner, der er Klimakommuner i samarbejde med foreningen kan benytte ordningen.

Der er intet til hinder herfor.

Forsøgslementerne.

Middelfart kommune foreslår, at ordningen ikke blot dækker merudgifter ved køb af elbil, men også i nogle tilfælde hele finansieringen af elbilen. Baggrunden er, at kommunen agter at etablere et projekt under forsøgsordningen, som skal afdække konsekvenser af kørsel under forskellige topografiske forhold samt viden om trafikikkerhed. Da der ikke er planer om nyindkøb af biler, som kan indgå i projektet, vil en ansøgning indeholde en post til indkøb af elbiler.

Ud fra en omkostningsmæssig betragtning bør støtten alene dække meromkostninger, da dette vurderes at være et tilstrækkeligt incitament, og da støtte herudover vil medføre, at der kan finansieres væsentligt færre projekter med de afsatte midler.

Dansk Energi, DTU og Dansk Standard foreslår, at der i forsøgsordningen bør lægges mere vægt på at udvikle samspillet mellem elbilerne og elsystemet. Dansk Energi nævner, at ordningen derfor bør teste, hvordan man får etableret en hensigtsmæssig og intelligent infrastruktur.

Dansk Energi foreslår endvidere, at det fremgår, at der også er behov for erfaringsopsamling vedrørende batteriteknologi.

Erfaringsopsamling vedrørende samspillet med elsystemet og vedrørende batteriteknologi er et væsentligt element i ordningen, hvilket fremgår af bekendtgørelsesudkastet. Med ordningens begrænsede midler foretrækkes projekter der både omfatter infrastruktur og elbilen, og dette vil blive præciseret i bekendtgørelsen.

Kommunernes Landsforening kommune mener, at der også bør kunne ydes støtte til rådgivning, projektstyring, evaluering og merudgifter til vedligeholdelse af køretøjerne.

Københavns Kommune mener at der også bør kunne gives støtte til projektstyring, evaluering, information til offentligheden, uddannelse af brugerne samt eventuelle merudgifter til vedligehold af køretøjer. Kommunen opfordrer til, at der evalueres på komfort, køreegenskaber og sikkerhed.

Dansk Standard foreslår, at der kan gives støtte til udgifter ved godkendelse af køretøjerne til kørsel på offentlig vej.

Teknologisk Institut (TI) foreslår, at der kan gives støtte til forstudier med henblik på valg af teknologi, til tilpasning af køretøjer, til uddannelse af brugere, til måling og dokumentation, og til planlægning, styring, udførelse, rapportering og evaluering af projektet.

TI lægger vægt på, at der sker systematisk indsamling af sammenlignelige data, og at der for hver bevilling til en flådejejer bør afsættes et mindre men tilstrækkeligt beløb til indsamling af data og fremstilling heraf i en fælles database.

TI mener, at der bør oprettes en fælles informationsplatform, f.eks. en web-side, hvor den opsamlede information kan gøres tilgængelig. Denne platform bør ikke kun omfatte elbilforsøgsordningen, men alle nationale forsknings- og demonstrationsprojekter vedr. elbiler og plug-in hybridbiler.

Driftsudgifter vedrørende projektstyring og -planlægning, tilpasning og vedligehold af biler m.v. bør af hensyn til projekternes omkostningseffektivitet og bedst mulig udnyttelse af støtte-midlerne dækkes af egenfinansiering.

Det er vigtigt at brugerne introduceres til ny teknologi f.eks. betjening og opladning. Det vurderes dog ikke, at der vil være væsentlige omkostninger forbundet herved, og der vil derfor ikke være behov for at give tilskud hertil.

Eventuelle krav til indholdet i evalueringerne, f.eks. vedrørende evaluering af køreegenskaber m.v., vil blive fastlagt i forbindelse med indkaldelse af ansøgningerne.

Der vil blive indkaldt forslag til projekter om fælles og ensartet dataindsamling for alle flåder.

Andre forhold.

Foreningen af Statsautoriserede Revisorer foreslår at det præciseres, at Energistyrelsen kan bestemme, at projektregnskabet skal revideres.

Det vil blive præciseret, at der skal udarbejdes projektregnskab, som kan kræves revideret.

Dansk Standard foreslår, at ansøgningerne skal indeholde oplysninger om de standarder, der anvendes i forbindelse med ladesystemet, kommunikation til elnettet og forbrugsopgørelsen.

I det omfang der foreligger standarder vil disse blive anvendt, men forsøgsordningen er ikke møntet på at udvikle standarder.

DTU finder det vigtigt, at forskningsinstitutionerne inddrages til kvalitetssikring af forsøgsordningens målinger og til sikring af tilgængeligheden af disse data.

Hvis der er behov herfor, vil Energistyrelsen i forbindelse med kvalitetssikring af data og formidling af disse inddrage den nødvendige ekspertise.

TI foreslår, at der udarbejdes en bruttoliste over de mest sandsynlige risici, således at hver ansøger ikke skal bruge ressourcer på at overveje dette som foreskrevet i bekendtgørelsen.

Energistyrelsen vil i forbindelse med indkaldelse af ansøgninger give eksempler på, hvad der bør overvejes, f.eks. vedrørende inddragelse af medarbejdere m.v.