



26. august 2024

CMOL

DI-2024-03945

Transportministeriet
Att.: Transportminister, Thomas Danielsen
Frederiksholm Kanal 27 F
1220 København K.

Sendt til: trm@trm.dk

c.c. Folketinget Transportudvalg

Store udfordringer med kørsel med elektriske varebiler

Kære Thomas Danielsen

Vi undrer os meget over, at dieselvarebilen har markant mere gunstige vilkår end den elektriske varebil. Dette er stærkt bekymrende for den grønne omstilling, ikke mindst i lyset af, at regeringen samtidigt vil give kommunerne mulighed for at oprette nul-emissionszoner, hvor der kun må køre elektriske person- og varebiler.

Batteriets mervægt tager lastekapacitet fra varebiler (<3.500 kg). Det betyder, at der skal næsten 50% flere varebiler til for at flytte den samme mængde gods. For at kompensere blev færdselsloven ændret, så et B-kørekort kan bruges til elektriske varebiler på op til 4.250 kg.

De fleste varebiler til godstransport, værditransporter og en del håndværkere har behov for den fulde lastekapacitet. Derfor er det vores vurdering, at den køreklare vægt på en elektrisk varebil på 4.250 kg er det mest realistiske alternativ til dieselvarebilen. En elektrisk varebil på 3.500<4.250 kg skal imidlertid indregistreres som en lastbil (N2) og ikke som en varebil (N1). Det giver en lang række praktiske problemer for kørsel med elektriske varebiler på grund af indretningen af store dele af dansk og europæisk lovgivning.

Det er åbenlyst et kæmpe problem, at elektriske varebiler på 4.250 kg vil være omfattet af kilometerafgiften for lastbiler fra 1. januar 2027. Det betyder, at det vil koste op til 0,24 kr./km at køre i en elektrisk varebil i miljøzonerne og 0,16 kr./km på resten af vejnettet. En dieselvarebil skal ikke betale km-afgift. Det medfører en stor konkurrenceforvriddning for elektriske varebiler, og byer som Aarhus Kommune og Københavns Kommune, der vil indføre nul-emissionszoner, vil få svært ved at få dækket deres transportbehov.

En af de andre store udfordringer er reglerne om køre- og hviletidsreglerne, som betyder at en elektrisk varebil på 2.250 kg, i modsætning til en dieselvarebil, skal have en takograf, og chaufføren er dermed omfattet af reglerne om køre- og hviletid. Den elektriske varebil må kun køre indenfor en radius af 100 km fra virksomhedens adresse, hvis den skal være omfattet af undtagelserne for køre- og hviletid. Det gør en elektrisk varebil mindre fleksibel end en tilsvarende dieselvarebil.

Derudover skal den elektriske varebil på 4.250 kg have monteret en hastighedsbegrænser, fordi den bliver indregistreret som lastbil, hvilket betyder, at den elektriske varebil ikke kan køre mere end 90 km/t. Dette går ud over produktiviteten og giver en dårligere trafikafvikling.

Den elektriske varebil på 4.250 kg bliver endvidere omfattet af kravet om en godskørselstilladelse til lastbil (fællesskabstilladelse), mens en dieseldreven varebil bliver omfattet af de mindre omfattende varebilladelser. Det stiller blandet andet øgede krav til vognmandsuddannelse, økonomisk sikkerhed mv.

En elektrisk varebil kan heller ikke have en påhængsvogn på køretøjet uden det kræver C-kørekort. Det er en markant ulempe sammenlignet med chaufføren af en dieselvarebil, som kan have op til 3.500 kg påhængsvogn på med et B/E-kørekort. Virksomheden, der benytter en dieselvarebil er dermed betydeligt bedre stillet end virksomheden, der benytter en elektrisk varebil.

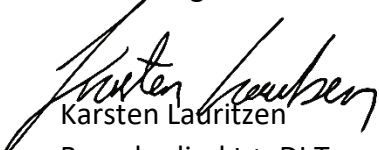
Derudover er der en række forhold i færdselsloven, hvor en elektrisk varebil på 4.250 kg stilles dårligere end dieselvarebil. Det gælder blandt andet hastighedsgrænsen på motorveje. Derudover får en elektrisk varebil parkeringsbøder, som er op til fire gange så høje som en tilsvarende dieselvarebil. Og den elektriske varebil vil være omfattet af en række kommunale parkeringsregler, der forbyder parkering af køretøjer over 3.500 kg i bymæssig bebyggelse, for eksempel i weekenden eller om natten.

De nuværende regler er uholdbare for den grønne omstilling af varebilerne, og det er vigtigt, at det grønne er attraktivt og muligt for transportbranchen. Usikkerheden om reglerne for elektriske varebiler på 4.250 kg betyder, at flere transportvirksomheder ikke tør investere i varebilerne.

Vi skal derfor kraftig opfordre til, at de danske regler bliver ændret hurtigst muligt, så en elektrisk varebil på 4.250 kg sidestilles med en tilsvarende dieselvarebil. Nogle af reglerne kommer som følge af fælles EU-regler, og vi skal opfordre til, at regeringen undersøger muligheden for dispensation for elektriske varebiler hos EU-Kommissionen og aktivt arbejder for at ændre EU-lovgivningen. DI Transport vil tilsvarende arbejde aktivt i EU for at ændre reglerne.

DI Transport vil på den baggrund gerne mødes med dig og drøfte, hvordan vi kan få mere attraktive vilkår for elektriske varebiler.

Med venlig hilsen


Karsten Lauritzen
Branchedirektør DI Transport