

Høringsnotat

Udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

Vejdirektoratet har den 31. maj 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport i høring. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 28. juni 2024.

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar fra:

- Brintbranchen
- Cavendish Hydrogen
- Dansk E-mobilitet
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri (DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere)
- Danske Speditører
- Drivkraft Danmark
- DTL
- Erhvervsstyrelsen
- Finans og Leasing
- ITD
- MAN Truck & Bus Danmark
- Mobility Denmark (tidl. de danske bilimportører)
- Norlys
- Opendo
- Rådet for Grøn Omstilling
- Volvo Danmark A/S

Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner og bekendtgørelsesudkastets opbygning. Vejdirektoratets kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Administrative omkostninger til puljen

Dansk Erhverv noterer sig, at der udmøntes 73,1 mio. kr. i tilskud, hvorfor det må antages, at ca. 2 mio. kr. går til administration af puljen, hvilket de mener er meget højt. Dansk Industri stiller sig også kritiske over for størrelsen på de administrative omkostninger til puljen.

Vejdirektoratet bemærker, at der er afsat 2,5 pct. af puljen til administration på baggrund af en konkret vurdering af de administrative omkostninger forbundet med administrationen af puljen. Der er bl.a. taget



højde for, at puljen skal udmøntes hurtigst muligt og at projekterne i puljen først afsluttes ved udgangen af 2027. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2. Anvendelsesområde

2.1 Generelt

Drivkraft Danmark finder det ikke hensigtsmæssigt, at puljen dækker både nulemissionslastbiler og ladedepoter i samme ansøgning.

Vejdirektoratet bemærker, at puljen kan anvendes til tilskud til både nulemissionslastbiler såvel som depotladning og -brinttankstationer, da der var et ønske herom fra dele af branchen, efter at der i 2022 var to separate ansøgningspuljer til hhv. nulemissionslastbiler og grøn drivmiddelinfrastruktur. At samle begge anvendelsesområder i én pulje er med til at sikre, at virksomheder, der både søger tilskud til nulemissionslastbiler og til tilhørende depotladning eller -brinttankstationer, vil få behandlet deres ansøgning samlet. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2.2 Brint

ITD ser gerne, at muligheden for at støtte brintlastbiler fjernes pga. puljens begrænsede størrelse og at brintteknologien på nuværende tidspunkt langt fra er på plads. Rådet for Grøn Omstilling mener også, at det er problematisk, at der uddeles støtte til brintlastbiler og brinttankstationer, da brintteknologien langt fra er moden og brintlastbiler kræver dobbelt så meget grøn strøm som ellastbiler.

Vejdirektoratet bemærker, at det er besluttet af aftalepartierne bag Grøn Fond, at det både er muligt at støtte el og brint i puljen. Der er dog ikke reserveret midler på forhånd til brintprojekter, og der vil derfor kun blive givet støtte til brint, hvis der er ansøgere, der efterspørger dette. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2.3 Offentlig tilgængelighed

Brintbranchen og Cavendish Hydrogen ser gerne, at fuldt ud offentligt tilgængelig infrastruktur også kan støttes i puljen og at støttesatsen hertil gøres 10 procentpoint højere, end støttesatsen til periodevis offentlig tilgængelig infrastruktur.

Vejdirektoratet bemærker, at det er besluttet af aftalepartierne bag Grøn Fond, at puljen målrettes virksomheders depotladning og -brinttankstationer for i kombination med tilskud til nulemissionslastbiler at understøtte den tunge vejtransports grønne omstilling. Det er derfor ikke muligt at få støtte til offentlig tilgængelig infrastruktur og de nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2.4 Støtte til brugte og allerede indkøbte lastbiler

ITD ser gerne, at brugte nulemissionskøretøjer også vil kunne tilgodeses i puljen for at sikre, at dem der køber et nulemissionskøretøj uden tilskud, får muligheden for at sælge deres brugte køretøjer til konkurrencemæssige priser. Volvo Danmark efterspørger også, at der gives tilskud til demo/tidligere registrerede biler. De spørger desuden, om der kan søges tilskud til allerede underskrevne ordrer, der ikke er produceret endnu, og hvornår man tidligst kan indregistrere/fakturere en lastbil efter tilsagn om tilskud.

Vejdirektoratet bemærker, at støtten i puljen gives under EU-Kommissionens gruppefritagelsesforordning, hvorfor tilskud i puljen skal have en tilskyndelsesvirkning. Det betyder at tilskudsmodtageren ikke må have påbegyndt projektet, f.eks. købt nulemissionslastbilen, indgået en købsaftale eller underskrevet en ordre, inden der ansøges om tilskud, som det også fremgår af § 6, stk. 4, i bekendtgørelsesudkastet. Når ansøger har indsendt sin ansøgning, må projektet påbegyndes, herunder indgåelse af købsaftale og registrering/fakturering af lastbilen, også selvom der ikke er modtaget svar på ansøgningen endnu.



Vejdirektoratet bemærker desuden, at det er besluttet af aftalepartierne bag Grøn Fond, at puljens formål er at støtte indkøb af nye nulemissionslastbiler. Det er derfor ikke muligt også at tilgodese brugte nulemissionslastbiler i puljen og de nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2.5 Lastbiler til udlejning

Volvo Danmark spørger, om der er mulighed for at søge tilskud til en elektrisk udlejningslastbil uden en specifik kunde, dvs. som udlejningsselskab.

Vejdirektoratet bemærker, at alle private virksomheder herunder udlejningsselskaber kan ansøge puljen. Der stilles ikke krav om, at udlejningsselskabet på forhånd har indgået en aftale med en specifik kunde.

3. Definitioner

3.1 Totalvægt

Mobility Denmark mener at det bør overvejes, om gruppen af støtteberettigede lastbiler bør begrænses og puljemidlerne målrettes N3-lastbiler med en totalvægt på >12.000 kg, bl.a. fordi den kilometerbaserede vejafgift i 2025 kun gælder lastbiler med en totalvægt på 12.000 kg eller derover. Hvis N2-lastbiler fortsat skal være omfattet, bør det overvejes at begrænse støttemidlerne til f.eks. køretøjer med en totalvægt på >7.500 kg.

Vejdirektoratet bemærker, at det er besluttet af aftalepartierne bag Grøn Fond, at alle køretøjer, der kan registreres som en brint- eller ellastbil i Motorregistret, kan modtage støtte fra puljen. Vægtgrænsen er derfor sat til 3.500 kg og de nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3.2 Depotladning

Volvo Danmark påpeger, at det er vigtigt at få afklaret, hvordan depotladning defineres, og om der både kan gives tilskud til hurtigladere (+150 kW) og almindelige langsomme ladere (under 50 kW).

Vejdirektoratet bemærker, at depotladning er defineret i § 4, stk. 3, i bekendtgørelsesudkastet som opladningsinfrastruktur til el opsat på arealer, som ansøger råder over. Opladningsinfrastrukturen skal hovedsageligt være ikke-offentlig tilgængelig, det vil sige at ladestanderen hovedsageligt skal være til ansøgers egen brug. Vejdirektoratet stiller ikke yderligere krav til depotladningen, og ladestanderen kan derfor have den effekt, som ansøger foretrækker. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3.3 Periodevis offentlig tilgængelighed

Norlys mener, at der bør være en høj grad af fleksibilitet ift. periodevis offentlig tilgængelighed, så virksomhederne selv kan bestemme, hvilke tidsrum ladestanderen gøres offentligt tilgængelig.

Periodevis offentlig tilgængelighed er ikke defineret i bekendtgørelsesudkastet, men Vejdirektoratet er enige i Norlys' betragtninger. Af ansøgningsvejledningen til puljen fremgår det, at drivmiddelinfrastruktur anses som værende periodevis offentlig tilgængelig, hvis der er offentlig adgang til at benytte lade- eller tankfaciliteterne i minimum 8 timer og maksimum 12 timer i døgnet.

4. Statslig tilskudspulje og tilskuddets størrelse

4.1 Støtteintensitet og virksomhedens størrelse

Finans og Leasing mener, at der bør indsættes en bestemmelse om, at i tilfælde af at støtten søges af en leasingvirksomhed som ejer af bilen, fordi den er tiltænkt at blive anvendt af en bestemt bruger, så tages der ved stk. 2 og 3. udgangspunkt i denne brugers virksomhedsstørrelse.

Dansk Industri opfordrer også til, at støtteintensiteten afhænger af brugervirksomhedens størrelse, og ikke som det fremgår af bekendtgørelsesudkastet af ejervirksomhedens størrelse. Drivkraft Danmark mener



ligeledes, at det er vigtigt, at det er vognmandens procentsats, der ligger til grund for tildelingen af midlerne, og ikke ladeoperatørens eller leasingelskabets. MAN Truck & Bus Danmark anbefaler også, at støtteintensiteten bestemmes ud fra brugerens virksomhedsstørrelse. DTL deler også bekymringen for, at der opstår en u hensigtsmæssig begrænsning af leasing, hvis den foreslåede støtteintensitet gøres gældende over for leasingelskaber.

Vejdirektoratet bemærker, at støtteintensiteten er fastlagt i henhold til Europa-Kommissionens generelle gruppefritagelsesforordning, hvor den maksimale støtteintensitet tager udgangspunkt i størrelsen på den virksomhed, der modtager støtten. Når der f.eks. gives støtte til indkøb af nulemissionslastbiler, er det derfor ikke muligt at gøre støtteintensiteten afhængig af brugeren af lastbilen, fordi ejeren af lastbilen er støttemodtager. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet. Vejdirektoratet vil dog undersøge muligheden for at støtte vognmænds leasingudgifter direkte til evt. fremtidige ansøgningsrunder, og vil undersøge om støtteintensiteten så kan knytte sig til vognmanden.

4.2 Virksomhedens størrelse

Danske Speditører ønsker at bringe speditørernes specielle forretningsmodel i erindring. Forretningsmodellen med mange underleverandører betyder, at speditørvirksomheder med ganske få ansatte kan have en markant omsætning. Opdeling efter omsætning vil således ikke give et retvisende billede.

Vejdirektoratet bemærker, at definitionen af virksomheders størrelse fremgår af § 4, nr. 5, i bekendtgørelsesudkastet. Heraf fremgår det, at størrelsen på en virksomhed skal defineres i overensstemmelse med artikel 2, nr. 2 og 24, i Europa-Kommissionens generelle gruppefritagelsesforordning. Vejdirektoratet har beskrevet definitionen nærmere i puljens ansøgningsvejledning.

4.3 Købstilbud

Finans og Leasing mener, at det bør være det købstilbud, leasinggiver har fra forhandler af ellastbilen, der er relevant.

Vejdirektoratet bemærker, at det er korrekt, at hvis ansøger er et leasingelskab, er det leasingelskabets købstilbud på en nulemissionslastbil og en tilsvarende diesellastbil, som skal vedlægges ansøgningen.

4.4 Sammenligningsgrundlaget for nulemissionslastbil og diesellastbil

Mobility Denmark ser gerne, at det præciseres i bekendtgørelsen, at meromkostninger kan omfatte evt. opbygninger, da opbygninger til en række forskellige specialformål kan være dyrere på ellastbiler end tilsvarende opbygninger på diesellastbiler.

Volvo Danmark spørger, om der i sammenligningsgrundlaget tages højde for CO₂-emissionstallet jævnfør kilometerafgiften pr. 1/1-2025, da der kan være stor forskel på et CO₂-optimeret dieselskøretøj.

Vejdirektoratet bemærker, at sammenligningsgrundlag og meromkostninger ikke er præciseret nærmere i bekendtgørelsesudkastet. Af ansøgningsvejledningen til puljen fremgår det, at to lastbiler anses for at være tilsvarende, hvis de har ens akselkonfiguration, teknisk totaleffekt, motoreffekt (kW) samt fastmonterede aggregater og særligt udstyr. Diesellastbilen skal desuden være bedst mulig miljøklasse og opfylde allerede gældende EU-standarder. På denne baggrund udregnes meromkostningerne. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5. Ansøgning om tilskud

5.1 Definition af ansøger

Danske Speditører mener, at det bør præciseres i bekendtgørelsen, om individuelle ansøgningsvirksomheder blot kendetegnes ved individuelle CVR-numre.



Vejdirektoratet bemærker, at det fremgår af § 9, stk. 1, i bekendtgørelsesudkastet, at ansøgning om tilskud kan indgives af private virksomheder. Ansøger skal oplyse virksomhedens CVR-nummer i ansøgningsblanketten. Ved kategoriseringen af virksomhedens størrelse ses også på partnervirksomheder og tilknyttede virksomheder jf. Europa-Kommissionens gruppefritagelsesforordning, mens begrænsningen på, at en virksomhed maksimalt kan modtage tilskud på 5 pct. af puljens samlede budget, gælder samlet for alle virksomheder i samme koncern. Begge dele er beskrevet i puljens ansøgningsvejledning og bliver derfor ikke defineret nærmere i bekendtgørelsen.

5.2 Fuldmagt

Drivkraft Danmark ser gerne, at bekendtgørelsen tager højde for, at virksomheder, især de mindre, kan have brug for hjælp til omstillingen. De mener, at det vil være hensigtsmæssigt med en løsning, hvor der kan gives fuldmagt til en rådgiver for at lette ansøgningsprocessen. Volvo Danmark spørger også, om der kan anvendes rådgiver (fuldmagt) i forbindelse med ansøgning.

Muligheden for at bruge rådgivere er ikke beskrevet i bekendtgørelsesudkastet, men Vejdirektoratet er enige i Drivkraft Danmarks betragtninger. Af puljens ansøgningsvejledning fremgår det, at hvis en virksomhed eller en rådgiver søger på vegne af en anden virksomhed, skal der foreligge en fuldmagt underskrevet af tegningsberettigede ved den virksomhed, der skal modtage tilskuddet. Der ligger en skabelon til fuldmagten på puljens hjemmeside, som skal vedhæftes ansøgningen. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5.3 Ansøgningsperiode

Dansk Industri stiller sig meget kritiske over for, hvorvidt virksomhederne gives tilstrækkelig tid til at kunne forberede deres ansøgning til den 15. august 2024, idet ikke en eneste vejledning til ansøgningsprocessen er gjort tilgængelig for virksomhederne på tidspunktet for den offentlige høring. De opfordrer derfor på det kraftigste til, at ansøgningsperioden som minimum udskydes med en måned. DTL foreslår, at ansøgningsperiodens start den 15. august udsættes til den 1. september, så vognmændene får bedre tid til at sætte sig ind i ordningen og udarbejde fyldestgørende ansøgninger.

Vejdirektoratet bemærker, at puljens tidsplan er besluttet af aftalepartierne bag Grøn Fond med henblik på, at puljen skal kunne udmøntes i 2024. Ansøgningsmaterialet til puljen bliver offentliggjort for alle potentielle ansøgere på samme tidspunkt og puljen vil være åben for ansøgninger frem til den 15. november 2024. Såvel udkast til bekendtgørelse som svar på spørgsmål fra et informationsmøde om puljen lægges også frem for at afklare spørgsmål og give branchen bedre tid til at sætte sig ind i puljen. De nævnte bemærkninger giver derfor ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5.4 Adgang til ansøgningsmateriale

Finans og Leasing efterspørger at få adgang til at se selve ansøgningskemaet, henset til at man skal være klar med ansøgninger allerede den 15. august. Volvo Danmark spørger også, hvilken dokumentation, der skal vedlægges ansøgningen, og om det er muligt at se budget/dokumentation inden den 15. august.

Vejdirektoratet bemærker, at det ikke vil være muligt at se ansøgningsblanketten, før puljen åbner for ansøgninger. Alt ansøgningsmaterialet er dog beskrevet i puljens ansøgningsvejledning, der ligger på puljens hjemmeside sammen med budgetskaabelonen.

6. Tildeling af tilskud og vilkår

6.1 Behandling af ansøgninger

Dansk Erhverv finder det vigtigt, at behandlingen af ansøgningerne foregår hurtigt og smidigt, da afklaring omkring store investeringer er afgørende for virksomhederne. DTL gør opmærksom på, at vognmændene har en stor interesse i, at sagsbehandlingstiden er kort, at det hurtigt klarlægges om ansøgningsmaterialet er fyldestgørende, og at der gives besked, så snart sagerne er afgjort.



Finans og Leasing ser gerne, at der indarbejdes en bemærkning om, hvornår man kan forvente svar på sin ansøgning. DI opfordrer også til, at der ved indsendte ansøgninger sendes en kvittering for virksomhedens ansøgning, hvor det fremgår, hvilket nummer i ansøgningsrækken virksomheden er. Volvo Danmark efterspørger også, at tidsrækkefølgen offentliggøres, så man som ansøger ved, hvor man ligger i køen.

Vejdirektoratet er enige i Dansk Erhverv og DTL's betragtninger og som det fremgår af § 11, stk. 2, i bekendtgørelsesudkastet, træffer Vejdirektoratet løbende afgørelser i puljen, så ansøgere modtager svar så hurtigt som muligt. Tildeling af tilskud sker desuden efter først til mølle-princippet, hvilket gør behandlingen af ansøgninger hurtigere, fordi der ikke foretages en vurdering af ansøgninger på baggrund af tildelingskriterier.

Vejdirektoratet bemærker, at ansøger modtager en kvittering fra virk.dk, når ansøgningen er indsendt. Det vil fremgå af kvitteringen, at der træffes afgørelse løbende og at ansøger vil modtage svar senest den 20. december 2024. Vejdirektoratet kan ikke præcisere svartiden yderligere, da denne afhænger af antallet af ansøgninger. Det er heller ikke muligt på nuværende tidspunkt at oplyse i kvitteringen, hvilket nummer i ansøgningsrækken, ansøgeren har. Vejdirektoratet vil dog undersøge muligheden nærmere til evt. fremtidige ansøgningsrunder.

6.2 Hvornår vurderes en ansøgning at være fuldstændig

Finans og Leasing ønsker svar på, hvis der går tid fra indgivelse af ansøgning til, at ansøgningen vurderes at være fuldstændig på grund af manglende oplysninger, præcisering af oplysninger etc., hvornår regnes ansøgningen så fra i forhold til "først til mølle-princippet" – fra indgivelsen? Eller fra et senere tidspunkt?

Vejdirektoratet bemærker, at en ansøgning først indgår i tildelingen af tilskud, når Vejdirektoratet vurderer at den er fuldstændig og alle formkrav opfyldt, som det fremgår af § 11, stk. 3, i bekendtgørelsesudkastet. Vejdirektoratet behandler ansøgningerne i den rækkefølge, som de modtages. Hvis en ansøgning mangler væsentlige oplysninger, så det f.eks. ikke er muligt at afgøre, om tilskudsvilkårene overholdes, vil Vejdirektoratet kontakte ansøger. Ansøgningen vil i så fald først indgå i tildelingen af tilskud fra det tidspunkt, hvor Vejdirektoratet modtager de manglende oplysninger. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.3 Begrænsning på 5 pct. og ejer vs. bruger

DTL udtrykker bekymring for, at der opstår en uhensigtsmæssig begrænsning af leasing, hvis 5 pct. grænsen gøres gældende over for leasingselskaber. De opfordrer til, at der anlægges en brugerbetragtning (vognmanden) og ikke en ejerbetragtning, dog med en overordnet maksimal grænse for, hvor stor en andel af den samlede pulje, der kan tildeles leasingselskaber.

Finans og Leasing påpeger også, at en 5-pct. grænse af puljens samlede budget er et meget stort problem for leasinggiverne. De foreslår, at der ved leasing tages udgangspunkt i brugerens (den konkrete vognmands) andel af puljens budget. ITD påpeger ligeledes, at et leasingselskab, der finansierer lastbiler for mange vognmænd, meget hurtigt overskrider de 5%. De mener også, at man bør se på den enkelte bruger og ikke ejer af lastbilen. DI mener også, at der opstår en uhensigtsmæssig barriere for ansøgninger til leasingkøretøjer, og opfordrer kraftigt til, at begrænsningen på 5 pct. sættes til brugeren og ikke ejeren.

MAN Truck & Bus Danmark mener, at også finansieringsselskaber meget hurtigt vil ramme loftet og at private initiativer som banker og finansieringsselskabers "grønfulje" ikke vil kunne udnyttes til fulde, hvis finansieringsinstitutterne bliver ramt af et loft på 5 pct.

Mobility Denmark mener, at en grænse på 5 pct. er ganske lav og at det bør overvejes at øge grænsen til 10 pct. De bemærker også, at tilskudsmidlerne alene går til køb af køretøjer og dermed kun til transportører (brugere), der køber og ejer deres lastbiler. De mener, at en alternativ løsning kunne være, at puljemidlerne



gives til brugerne (transportørerne) af nulemissionslastbilerne, men så de kan anvendes til både køb og leasing og med enslydende støtteintensitet.

Volvo Danmark spørger også, om det er ejer eller bruger, som 5 pct. begrænsningen gælder for, og påpeger at mange mindre kunder vil opnå mindre tilskud, hvis ikke de må finansiere via leasing eller leje.

Dansk Erhverv gør også opmærksom på, at den foreslåede udmøntning ikke tager højde for leasingmarkedet og sondringen mellem brugere og ejere.

Opendo mener også, at det bør være bruger – altså vognmanden – der ansøger om tilskud og ikke ejer/leasingselskabet.

Drivkraft Danmark mener, at der bør tænkes i en model, hvor operatørerne/leasingselskaberne i ansøgningsprocessen får direkte eller indirekte del i midlerne efter en model som fx varmepumpepuljen. Ved varmepumpepuljen blev midlerne tildelt direkte til installatørerne, som derefter gav en prisreduktion til forbrugerne. Dette sikrede, at støtten blev brugt effektivt og kom slutbrugerne til gode.

Vejdirektoratet bemærker, at begrænsningen på 5 pct. er besluttet af aftalepartierne bag Grøn Fond. Det er også besluttet af aftalepartierne, at formålet med puljen er at støtte indkøb af nulemissionslastbiler, hvorfor tilskuddet går til den, der registreres som ejer af lastbilen. Begge dele fremgår også af puljens aktstykke, og Vejdirektoratet vurderer derfor, at der ikke er hjemmel til at ændre begrænsningen på 5 pct., eller at denne knytter sig til ejeren. Vejdirektoratet bemærker dog, at det fremgår af § 11, stk. 4, i bekendtgørelsesudkastet, at begrænsningen på 5 pct. kan fraviges, hvis der efter udløb af puljens ansøgningsfrist fortsat er midler i puljen.

Vejdirektoratet medgiver også, at hvis der kommer flere ansøgningsrunder i puljen, eller en lign. pulje er det relevant at afsøge muligheden for at støtte udgifter til leasing og ikke alene udgifter til indkøb af nulemissionslastbiler.

6.4 Tildeling af midler

ITD mener, at der bør være klare retningslinjer for tildelingen af midlerne, og der bør være mekanismer på plads for at sikre, at midlerne anvendes på en måde, der maksimerer deres miljømæssige og samfundsmæssige virke.

Volvo Danmark spørger, hvorfor der prioriteres efter først til mølle i puljen, når der er frist for slutrapportering helt frem til den 31. december 2027. De mener, at det bremser den grønne omstilling, hvis ikke projekters tidsplan prioriteres, særligt indregistrering af nulemissionskøretøjer.

Vejdirektoratet bemærker, at puljen udmøntes efter først til mølle-princippet, så støtten går til de områder, som virksomhederne efterspørger støtte til. Samtidig er det med til at forenkle ansøgningsprocessen, da ansøgere ikke skal forholde sig til tildelingskriterier. Vejdirektoratet medgiver, at en ulempe ved ikke at udmønte efter tildelingskriterier er, at ansøgningerne ikke kan prioriteres efter f.eks. miljømæssigt virke eller projektets tidsplan. Det er dog Vejdirektoratets erfaring, at opgørelsen af f.eks. CO₂-besparelse i ansøgninger ofte er behæftet med en del usikkerhed. Det er desuden Vejdirektoratets erfaring, at der meget ofte opstår forsinkelser i projekter, efter de har modtaget tilsagn om tilskud, hvorfor det kan være en udfordring at anvende et projekts slutdato som tildelingskriterie. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.5 Tilskud fra andre statslige puljer eller EU

Finans og Leasing mener, at §12, nr. 2, om at tilskudsmodtagers egenfinansiering ikke må dækkes af andre statslige puljer eller EU-tilskud bør begrænses til brugerens (den konkrete vognmands) forhold og ikke angå leasinggivers forhold.



Vejdirektoratet bemærker, at hensigten med bestemmelsen er at sikre, at den, der modtager tilskuddet, ikke finansierer resten af det projekt der søges tilskud til med andre statslige puljer eller EU-tilskud. Hvis et leasingsselskab søger tilskud fra puljen, vil bestemmelsen gælde leasingsselskabet. De nævnte bemærkninger giver derfor ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.6 Efterfølgende salg af nulemissionslastbiler

Dansk Industri bakker op om, at køretøjet skal forblive indregistreret i Danmark i fire år, men ikke nødvendigvis med den samme ejer eller bruger.

Vejdirektoratet bemærker, at det fremgår af puljens regnskabsinstruks og tilskudsvilkår, at nulemissionslastbilen gerne må videresælges i Danmark, men dette anses som en projektændring, og der skal derfor søges om godkendelse af projektændring, før der foretages videresalg. Dette gælder i 4 år efter indregistreringen. De nævnte bemærkninger giver derfor ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7. Administration og tilsyn m.v.

7.1 Udbetaling af støtte

Finans og Leasing ser gerne, at hvis et leasingsselskab indgiver ansøgning og dermed skal modtage støtten, bør leasingsselskabet kunne anvise en konto til udbetaling af støtten, som ikke nødvendigvis er leasingsselskabets Nemkonto.

Vejdirektoratet bemærker, at det er normal praksis at tilskudsudbetalinger altid sker til tilskudsmodtagers NemKonto jf. bl.a. Økonomistyrelsens Vejledning om effektiv tilskudsforvaltning. Der kan kun anvendes andre udbetalingsmetoder, hvis tilskudsmodtager er afskåret fra at have en NemKonto. Det er bl.a. for at undgå besvigelser med tilskudsmidlerne. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i denne praksis eller bekendtgørelsesudkastet.

8. Bortfald af tilsagn om tilskud og tilbagebetaling af tilskud

8.1 Frist for indregistrering og slutrapport

Volvo Danmark spørger, hvornår en lastbil senest skal indregistreres/faktureres for at være tilskudsberettiget i 2024 puljen og om fristen for at slutrapportere den 31. december 2027 også gælder lastbiler.

Vejdirektoratet bemærker, at det fremgår af § 15, stk. 1, i bekendtgørelsesudkastet, at projekter skal være slutrapporteret senest den 31. december 2027. Dette gælder alle typer projekter og betyder, at en nulemissionslastbil skal være indregistreret og Vejdirektoratet skal have modtaget slutrapport inkl. dokumentation for indregistrering inden denne dato. Vejdirektoratet lægger en skabelon til slutrapporten op på puljens hjemmeside efter ansøgningsrunden.

8.2 Forlænge frist for slutrapport

Dansk Industri opfordrer til, at fristen for at slutrapportere projektet ændres fra den 31. december 2027 til den 31. december 2030, hvis ansøgeren af støttemidler kan dokumentere, at det ikke er muligt at afslutte et projekt inden 31. december 2027, som følge af elselskabets tilslutningstid. Tilslutningstiden til elnettet kan i nogle tilfælde være 4-5 år, fra tilslutningssaftalen er underskrevet.

Vejdirektoratet bemærker, at fristen for at slutrapportere projekter er besluttet af aftalepartierne bag Grøn Fond og er med til at sikre fremdrift i projekterne. Vejdirektoratet følger desuden løbende op på projekternes fremdrift ifm. de årlige statusredegørelser, og hvis der ved puljens afslutning ses generelle forsinkelser i projekterne, f.eks. som følge af elselskabers tilslutningstid, kan aftalepartierne beslutte at forlænge fristen for at slutrapportere. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i denne praksis eller bekendtgørelsesudkastet.



9. Øvrige kommentarer

9.1 Administration af puljen

Dansk Erhverv går ind for at afbureaukratisere ansøgningsproceduren og den løbende opfølgning mest muligt, så den er let og overskuelig for ansøgerne og medfører mindst mulig administration for virksomheder og myndigheder. ITD mener også, at det er afgørende, at puljen anvendes på en ansvarlig og transparent måde.

Vejdirektoratet er enige i Dansk Erhvervs betragtninger og har derfor forenklet ansøgningsprocessen og den efterfølgende opfølgning på projekterne så vidt muligt, bl.a. med først til mølle-princippet. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i denne praksis eller bekendtgørelsesudkastet.

9.2 Ikke udnyttede tilsagn

Volvo Danmark spørger, hvordan midlerne fra ikke udnyttede tilsagn fordeles.

Vejdirektoratet bemærker, at midler i ansøgningspuljer betragtes som udmøntet, når der gives tilsagn om tilskud. Hvis et projekt med tilsagn om tilskud ikke bliver gennemført, vil midlerne fra tilsagnet blive tilbageført til staten.

9.3 Manglende involvering af branchen

Dansk Industri bemærker, at udkastet til bekendtgørelsen og detaljerne i den tilsigtede model for tilskudspuljen mangler branchetilpasning. Vi opfordrer derfor til, at Vejdirektoratet i fremtidige puljer, som følge af aftale om deludmøntning af Grøn Fond, går i dialog med både transportbranchen og lastbilbranchen.

Vejdirektoratet bemærker, at Transportministeriet i januar 2024 gennemførte en indledende branchedialog om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport, som bl.a. er lagt til grund for puljen. Det har af tidsmæssige årsager ikke været muligt at afholde yderligere branchedialog, men Vejdirektoratet vil tage Dansk Industris opfordring til efterretning i fremtidige puljer.

9.4 Resterende midler i Grøn Fond, fremtidige ansøgningsrunder og risiko for "stop and go"

Dansk E-mobilitet mener, at de resterende midler i Grøn Fond i 2025-2030 på 675 mio. kr. bør udmøntes på én gang fra 2025 og indtil puljen er tom.

Dansk Erhverv mener, at nærværende pulje sætter et lille skub på omstillingen, men at der generelt er behov for endnu bedre rammevilkår, hvis den tunge vejtransport skal være grøn og reducere emissionerne væsentligt. De opfordrer Vejdirektoratet til at sætte strøm til udrulningen langs motorvejsnettet. De gør også opmærksom på, at årlige ansøgningsrunder i puljen kan medføre en "stop-and-go"-effekt i salget af nulemissionslastbiler, hvilket er uhensigtsmæssigt i et nyt marked og for den grønne omstilling.

Dansk Industri ser gerne, at midlerne frem mod 2030 fremrykkes, så alle midler afsat i Grøn Fond til grøn omstilling og effektivisering af vejgodstransporten kommer i spil hurtigst muligt. De mener, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at virksomhederne får mulighed for at søge midlerne indtil puljen er udtømt i stedet for i en tidsbegrænset periode.

Drivkraft Danmark bemærker, at der er bekymring for en mulig "stop-and-go" effekt, hvor ansøgere venter på at søge midlerne til næste ansøgningsrunde. De anbefaler derfor en klar kommunikation om ansøgningsprocessens kontinuitet og tilgængelighed af midlerne.

DTL bemærker, at for at opnå den bedste effekt af støttemidlerne, er det vigtigt, at de kommer bredt ud i branchen, så de kan bidrage til at skabe et solidt og mangfoldigt erfaringsgrundlag for vognmændenes omstilling. De ser derfor frem til en dialog om udmøntningen af de resterende puljemidler på 675 mio. kr.



ITD mener, at det er afgørende, at puljerne anvendes på en ansvarlig og transparent måde, så de ikke bliver misbrugt til at skabe kunstig prisdannelse på markedet for lastbiler.

Mobility Denmark mener, at de samlede puljemidler på 73,1 mio. kr. er forholdsvis begrænsede, i betragtning af at de omkostningsmæssige barrierer er ganske store for hurtig grøn omstilling af den tunge vejtransport. De mener også, at det er et vigtigt hensyn ved uddelingen af puljemidler, at både bevillinger og den administrative proces og tildelingsprocedurer implementeres uden at det forstyrrer markedet, og resulterer i "Stop and Go" i efterspørgslen. De mener derfor, at det bør overvejes, om der i bekendtgørelsen allerede nu kan åbnes for de samlede puljemidler, der er afsat frem mod 2030.

Rådet for Grøn omstilling er uforstående over for, at der kun uddeles 75 mio. kr., særligt set i lyset af at der med udmeldingen om FL24 til tung transport var lagt op til, at der som minimum ville blive uddelt 100 mio. kr. årligt i perioden 2024-2026. De mener desuden, at de resterende 675 mio. kr. fra Deludmøntningen af Grøn Fond udelukkende bør gå til batterielektriske lastbiler, herunder 50 mio. kr. til elektriske turistbusser, så stop-go politik og opbremsning i investeringer af el-lastbiler ikke forekommer. Midlerne bør ikke deles op i mindre dele frem mod 2030, da det særligt er inden for de næste par år, ca. frem til 2027, at der er behov for at støtte elektrificeringen af tunge køretøjer. De mener, at deludmøntningen på ingen måde bør gå til at støtte optimering af den fossile drivlinje, altså hverken modulvogntog, iblanding af biobrændstoffer eller lignende. De mener også, at hvis lastbiler over 12 tons og busser over 3,5 tons ikke medtages i de kommende nulemissionszoner, bør der udarbejdes en separat pulje specifikt til lastbiler, der kører i byerne og som kører færre km og dermed har sværere ved at få god økonomi i omstillingen til el-lastbiler.

Volvo Danmark efterspørger svar på, hvornår 2025 puljen åbner, og om den vil være på lignende vilkår.

Vejdirektoratet bemærker, at der i aftale om Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024 blev afsat 750 mio. kr. til grøn omstilling og effektivisering af vejgodstransporten, hvoraf 75 mio. kr. skal udmøntes i 2024. I deludmøntningen indgår de 300 mio. kr., der blev lagt op til i forbindelse med FL24.

Den 29. maj 2025 besluttede aftalepartierne bag Grøn fond at udmønte de 75 mio. kr. i 2024 gennem en ansøgningspulje til grøn omstilling af tung vejtransport. Det er endnu ikke besluttet politisk, hvordan de resterende 650 mio. kr. i Grøn Fond skal udmøntes.

Vejdirektoratet bemærker desuden, at der allerede er igangsat andre tiltag ved siden af Grøn Fond, der skal understøtte den grønne omstilling af tung vejtransport. Der arbejdes bl.a. med forsøgsordning med dobbeltrailere og etablering af 25 ladeparker til el-lastbiler langs de danske statsveje.

9.5 Evaluering af puljen

Danske Speditører imødeser en evaluering af puljeordningen efter udløbet den 15. november.

Dansk E-mobilitet foreslår, at erfaringerne fra puljen i 2024 kan bruges til finde et passende støtteniveau, som kan være lavere end støtteniveauet i 2024 og faldende i årene efter 2025.

Vejdirektoratet bemærker, at Vejdirektoratet normalt evaluerer en pulje, når alle projekter i puljen er gennemført. I forbindelse med slutrapporteringen af projekter, har tilskudsmodtager mulighed for at indsende erfaringer, bemærkninger og forbedringsforslag. Hvis der afsættes midler i Grøn Fond til efterfølgende ansøgningsrunder, vil Vejdirektoratet foretage en foreløbig evaluering af puljen, hvor erfaringerne fra første ansøgningsrunde medtages.