



København, 28-06-2024

## Høringsvar vedr. pulje til grøn omstilling af den tunge vejtransport.

Brintbranchen takker for muligheden for at komme med høringssvar til det udsendte udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport, j.nr. 24/03065.

Først og fremmest hilser Brintbranchen udmøntningen af puljen velkommen. Støtte til køb af nulemissionslastbiler samt opladnings/optankningsinfrastruktur er et meget vigtigt instrument ift. at sætte fart på den nødvendige grønne omstilling af den tunge vejtransport. Herudover vil puljen også indirekte kunne understøtte et dansk hjemmemarked for produktion af grøn brint og brint optankningsinfrastruktur, som kan omsættes til danske arbejdspladser og øget eksport af teknologi.

Det er rigtig positivt, at puljen tilgodeser såvel el- som brintdrevne lastbiler idet der alt andet lige vil blive brug for begge dele i den fremtidige, grønne tunge transportsektor. De forskellige drivmidler reflekterer forskellige behov i transportsektoren. Det er derfor vigtigt at udviklingen af alternativ drivmiddelinfrastruktur, såvel offentlig som privat, og muligheden for at udskifte vognparken afspejler dette.

En enkelt kommentar af mere specifik karakter: Det bør præciseres, at også fuldt ud offentlig tilgængelig infrastruktur kan modtage støtte fra puljen.

Dette for det første fordi, at infrastruktur, som støttes med offentlige midler, principielt set bør være offentligt tilgængelig.

Hertil kommer, at etableringen af en fuldt ud offentlig tilgængelig brint-ladeinfrastruktur vil bidrage til Danmarks opfyldelse af EUs AFI-forordning, som tilsiger, at der i alle EU medlemslande i 2030 skal være opstillet en brinttankstation med fuld offentlig tilgængelighed for hver 200 km langs TNT samt i hvert transportknudepunkt. Det mål skal Danmark også opfylde og puljen kan med fordel bruges hertil.

I det nuværende forslag til udmøntning af puljen forslås det, at brinttankstationer, som har delvis offentlig adgang gives en 10% højere støtteprocent. I forlængelse heraf forslås det, at tankstationer, som har fuld offentlig adgang gives 20% højere støtteprocent end rent private tankinfrastruktur for derved yderligere at understøtte dette.

Brintbranchen står naturligvis til rådighed for at svare på spørgsmål, som ovenstående måtte give anledning til.



**Att: Vejdirektoratet / [vdm-puljer@vd.dk](mailto:vdm-puljer@vd.dk)**

14.06.2024

## Høringssvar til høring over udkast til *"Bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport"*

Cavendish Hydrogen A/S (tidligere Nel Hydrogen A/S) takker for muligheden for at bidrage med bemærkninger til ovennævnte udkast til bekendtgørelse.

Cavendish er en af verdens førende producenter af brinttankstationer og beskæftiger omkring 190 personer i Danmark indenfor udvikling og produktion og 60 personer i USA og Korea indenfor service og vedligehold.

Langt de fleste brinttankstationer som Cavendish fremstiller i Danmark, eksporteres til USA og Korea grundet landenes meget attraktive brint rammebetingelser sammenlignet med Danmark og Europa. Et stærkt dansk såvel som Europæisk hjemmemarked for brintteknologier er dog også vigtigt, da det kan bidrage med stabil afsætning og øger konkurrenceevnen på de oversøiske markeder.

Netop derfor er den foreslåede *"Pulje til grøn omstilling af tung vejtransport"* (herefter benævnt Puljen) et positivt tiltag som Cavendish til fulde støtter op om. Foruden at bidrage til en grøn omstilling i Danmark vil Puljen også indirekte kunne understøtte et dansk hjemmemarked for brint optankningsinfrastruktur, som kan omsættes til danske arbejdspladser og øget eksport af teknologi.

Cavendish har blot få bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen som angivet nedenfor.

I §4 stk. 3 af bekendtgørelsen er det nævnt at opladnings- eller optankningsinfrastruktur (herefter benævnt infrastruktur) hovedsageligt skal være ikke-offentligt tilgængelig, men kan gøres periodevis offentligt tilgængelig. Det fremgår imidlertid ikke af bekendtgørelsen om infrastruktur som er fuldt ud offentligt tilgængelig også kan støttes.

I den endelige bekendtgørelse kan det med fordel præciseres at fuldt ud offentligt tilgængelig infrastruktur også kan støttes, da det vil bidrage til Danmarks opfyldelse af EU AFI-forordningen, hvor der netop er krav om fuld offentlig tilgængelighed. Ligeledes vil offentlig tilgængelig infrastruktur understøtte en bredere udrulning af nulemissions køretøjer, som ikke kun er afgrænset til køretøjer hos specifikke slutbrugere og deres egen ikke-offentligt tilgængelig infrastruktur.



I §3 fremgår det at støtte fra Puljen er at anse som statsstøtte. I den henseende bør offentlig adgang til den støttede infrastruktur være yderst relevant, da det sikrer at flest mulige indirekte får gavn af statsstøtten og ikke kun enkelte aktører.

I §8 stk. 4 fremgår det at hvis infrastrukturen gøres periodevis offentligt tilgængelig præmieres dette med en højere støttesats. Det synes at understøtte rationale om at højere grad af offentlig adgang til infrastrukturen bør tillade et højere støtteniveau under statsstøttereglerne.

For at understøtte mest mulig offentlig tilgængelig infrastruktur kan den endelige bekendtgørelse derfor med fordel udvides med yderligere en støttekategori som illustreret i tabellen nedenfor.

Forslag til støtteintensivitet			
Virksomhedsstørrelse	Opladnings- eller optankningsinfrastruktur til el eller brint		
	Ikke-offentligt tilgængelig	Periodevis offentligt tilgængelig	Fuldt ud offentligt tilgængelig
Stor	10%	20%	30%
Mellem	30%	40%	50%
Små	40%	50%	60%

Som det fremgår af tabellen ovenfor forslås en tredje støttekategori for fuldt ud offentligt tilgængelig infrastruktur hvor der gives det maksimale støtteniveau som er tilladt i EU's statsstøtteregler.

Foruden at understøtte Danmarks implementering af AFI-fordringen, er støtteniveauet også nødvendig for at muliggøre en udrulning af offentlig tilgængelig infrastruktur for tung transport.

Operatører som skal investere i infrastruktur kan forvente en lav udnyttelse i en år-række indtil antallet af nulemissions tunge køretøjer stiger til et niveau som muliggør en økonomisk rentabel drift. Samtidig er tidlig adgang til infrastruktur netop afgørende for at det er attraktivt for køretøjsbrugere at skifte til nulemission.

I eksempelvis Californien, hvortil Cavendish eksporterer en stor andel af de dansk producerede brintankstationer, er rammebetingelser netop indrettet til at motivere operatører til at udbygge infrastrukturen forud for afsætning af køretøjer.

Det anbefales derfor at den endelige bekendtgørelse justeres til at inkludere en højere støttesats for fuldt ud offentligt tilgængelig infrastruktur som skitseret ovenfor.

## Med venlig hilsen

Mikael Sloth  
External Consultant  
M +45 96275600  
E [mslot@cavendishh2.com](mailto:mslot@cavendishh2.com)

Dok. ansvarlig: SJA  
Sekretær:  
Sagsnr: s2015-712  
Doknr: d2024-25071-1.0  
28-06-2024

## **Høringsvar vedrørende Udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport**

Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive høringssvar til Bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport.

### **Generelle bemærkninger**

Interessen for elektriske lastbiler er stærkt stigende blandt vognmænd, ladestanderoperatører og kunderne til transportsektoren. Men elektriske lastbiler er fortsat dyrere end diesellastbiler.

Derfor er det meget positivt, at der gives støtte til både indkøb af elektriske lastbiler og installation af ladestandere. Der er behov for at understøtte og fremskynde den grønne omstilling af den tunge vejtransport, som så småt er startet, overvinde økonomiske barrierer og udbrede erfaringer med elektrificering i vognmandsbranchen.

Aftalepartierne bag Grøn Fond har i perioden 2024-2030 besluttet at afsætte i alt 750 mio. kr. til indkøb af el- og brintlastbiler samt etablering af depotladestandere eller -brinttankstationer. Med aftale om deludmøntning af Grøn Fond fra april er der i 2024 afsat 75 mio. kr. til en pulje til grøn omstilling effektivisering af vejtransporten. Fra 2025 til 2030 er der afsat i alt 675 mio. kr.

Dansk e-Mobilitet forventer stor interesse for puljen og at der vil være ansøgninger til flere projekter end der kan finansieres inden for de 75 millioner kroner. Hvis vi får ret i den forventning, betyder det, at en række vognmænd står tilbage med gode projekter som de kan vælge at gennemføre uden støtte eller de kan udskyde projektet og vente til næste pulje i 2025. Puljen kan på den måde komme til at udskyde projekter. Samtidig samles mange projekter på få måneder, så ladeoperatører, lastbilforhandlere osv. skal give mange tilbud op til ansøgningsfristen og tilsvarende færre efter puljens ansøgningsfrist. Både stop-and-go effekten og "skvulpene" i markedet er u hensigtsmæssige.

For at undgå de uheldige effekter af puljer, hvor dem der ikke får tilskud, venter med at investere i grønne lastbiler til det efterfølgende år, bør de samlede midler i puljen fra 2025-2030 på 675 mio. kr. udmøntes på én gang fra 2025 og indtil puljen er tom. 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.

### **Med venlig hilsen**

Søren Jakobsen  
Analysechef

Dansk e-Mobilitet, en del af Green Power Denmark  
sja@greenpowerdenmark.dk

Vejdirektoratet  
Att.: vdm-puljer@vd.dk

Den 28. juni 2024

## **Dansk Erhvervs bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport**

Dansk Erhverv har modtaget ovenstående høring og takker for muligheden for at afgive hørings-svar.

Dansk Erhverv er positive overfor, at der med aftalen om Deludmøntning af Grøn Fond blev tilføjet yderligere midler til den grønne omstilling af den tunge vejtransport.

Dansk Erhverv kan støtte udkastet til bekendtgørelse, der udmønter midlerne afsat i 2024. Det er endvidere positivt, at Vejdirektoratet er myndighed for udmøntningen.

Der er i øjeblikket betydelige meromkostninger ved indkøb af nulemissionslastbiler og tilhørende drivmiddelsinfrastruktur. Businesscasen for driften er ikke i mål endnu (selv ikke med vejafgiften), og efterspørgslen efter grøn transport er også meget beskeden. Derfor er der behov for politiske initiativer, hvis den nye teknologi skal udbredes i større omfang. Nærværende pulje sætter et lille skub på omstillingen, men der er generelt behov for endnu bedre rammevilkår, hvis den tunge vejtransport skal være grøn og reducere emissionerne væsentligt.

Vi vil gerne kvittere for, at der i udmøntningen tages højde for støtteintensiteten afhængig af virksomhedsstørrelse. Dette giver mindre virksomheder muligheder for tidligere at investere i el- eller brintlastbiler og i ladeinfrastruktur og/eller optankningsfaciliteter.

Vi vil også gerne kvittere for, at der i ansøgningsrunden er mulighed for særskilt at søge tilskud til enten nulemissionslastbiler eller drivmiddelsinfrastruktur, eller projekter der omfatter en kombination af de to.

Særligt depotladning er essentiel for omstillingen af den tunge vejtransport, og det er positivt, at der i forbindelse med udmøntningen kan opnås støtte til meromkostninger ved etablering af dette. Det er forventningen, at størstedelen af opladningen af ellastbilsflåden vil ske ved depotladning. Dertil ser vi det som et positivt element, at der ved periodevis offentlig tilgængelighed kan opnås forhøjet støtte. Sådanne tiltag kan være med til at sikre en højere og effektiv udnyttelse af den generelle ladeinfrastruktur og forsyningssikkerhed for virksomhederne.

Udrulningen af den offentlig tilgængelige tank- og ladeinfrastruktur til nulemissionslastbiler (jf. AFIR) er også en afgørende forudsætning for, at udbredelsen af nulemissionslastbiler bliver et attraktivt alternativ til diesellastbiler. Rammerne for den grønne omstilling skal ses i en større helhed. Dansk Erhverv skal derfor opfordre Vejdirektoratet til at sætte strøm til udrulningen langs motorvejsnettet. Det vil udvide anvendelsesområdet for fx ellastbiler.

Det er for mange vognmænd og virksomheder normal praksis at lease køretøjer. Dansk Erhverv vil derfor gøre opmærksom på at den foreslåede udmøntning ikke tager højde for leasingmarkedet og sondringen mellem brugere og ejere. Derfor skal vi opfordre til en model hvor branchen ikke begrænses af u hensigtsmæssige regler, der ikke tager højde for den gældende praksis.

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. Det er vigtigt, at behandlingen af ansøgningerne foregår hurtig og smidig, da afklaring omkring store investeringer er afgørende for virksomhederne. 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 er meget højt.

Puljen til grøn omstilling af tung vejtransport er flerårig. Årlige ansøgningsrunder kan medføre en "stop-and-go"-effekt i salget af nulemissionslastbiler. Det er u hensigtsmæssigt i et nyt marked og for den grønne omstilling. Dansk Erhverv ser derfor gerne, at denne udfordring adresseres i forbindelse med kommende udmøntninger.

Dansk Erhverv bistår gerne med yderligere uddybning og står til rådighed i det øvrige forløb.

Med venlig hilsen

**Mie Holbech Gustavsén**  
Erhvervspolitisk konsulent

Vejdirektoratet  
Teglårdsparken 102  
5500 Middelfart  
Sendt til: [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)  
Cc: [vdm-puljer@vd.dk](mailto:vdm-puljer@vd.dk)  
J.nr. 24/03065

## Høring over udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere takker for muligheden for at afgive høringssvar over bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport. Den grønne omstilling af vejgodstransporten kræver for virksomhederne også investeringer i opladningsmuligheder, hvorfor det er positivt, at nærværende støttepulje både målrettes virksomheders investeringer i nulemissionslastbiler samt depotladning og brinttankstationer.

### DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere er meget kritisk overfor støttepuljens tidsplan

Jf. udkastet til bekendtgørelsens § 11, stk. 2 sker tildeling af tilskud efter først til mølle-princippet. DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere anerkender, at først til mølle-princippet kan bidrage til at skabe et objektivt tildelingskriterium. Dog må det forventes, at først til mølle-princippet vil resultere i at mange virksomheder vil være nødsaget til at have gjort deres ansøgninger klar forud for, at ansøgningsperioden starter 15. august 2024, hvis de vil optimere deres muligheder for at opnå støtte til det ansøgte projekt. Dette skal blandt andet ses i lyset af, at ikke alle ansøgninger ved forrige pulje opnåede tilsagn om støtte, eftersom puljen i 2022 blev oversøgt med 38 mio. kr.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere stiller sig derfor meget kritiske overfor, hvorvidt virksomhederne gives tilstrækkelig tid til at kunne forberede deres ansøgning. Vi bemærker, at det af Vejdirektoratets hjemmeside om puljen til grøn omstilling (<https://www.vejdirektoratet.dk/side/pulje-til-groen-omstilling-af-tung-vejtransport-2024>) fremgår, at Vejdirektoratet anbefaler alle interesserede at gå i gang med ansøgningsprocessen så tidligt som muligt, og at læse blandt andet ansøgningsvejledningen. Dog er ikke én eneste vejledning gjort tilgængelig for virksomhederne pr. dags dato, hvorfor det eneste virksomhederne har at forholde sig til, er nærværende udkast til bekendtgørelse. Dette mener vi er meget problematisk, idet mange virksomheder vil have brug for at indhente oplysninger fra flere interessenter, førend virksomheden kan indsende et tilbud over omkostningerne til indkøb af køretøjet. Dette kommer oven i en nært forestående sommerferieperiode, hvor det må forventes, at virksomhederne ikke er fuldt operationelle som følge af, at mange medarbejdere afholder ferie.



DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere vil derfor på det kraftigste opfordre til, at ansøgningsfristen som minimum udskydes med en måned, så tidsperioden for ansøgninger starter 15. september og afsluttes i den anden ende 15. december.

#### Udfordringer for leasede køretøjer

Jf. §11, stk. 4 kan en virksomhed maksimalt tildeles tilskud svarende til fem pct. af puljens samlede budget. Idet vi antager, at virksomheden i denne forbindelse er den ansøgende, og dermed ejeren af køretøjet, opstår en u hensigtsmæssig barriere for ansøgninger til leasingkøretøjer. Det er forventeligt, at et leasingselskab vil stå for op til flere leasingaftaler i puljen. Dette begrænses imidlertid u hensigtsmæssigt ved den fastsatte grænse på fem pct. for ejere af køretøjet.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere opfordrer derfor kraftigt til, at begrænsningen på fem pct. sættes til brugeren, og ikke til ejeren som i den foreslåede model. En sådan ændring vil gøre det muligt for leasingselskaber at stå for finansiering af de tilbud som markedet efterspørger, og ikke som puljens betingelser fastsætter.

I samme model opfordrer vi til, at støtteintensiteten afhænger af bruger-virksomhedens størrelse, og ikke som foreslået af ejer-virksomhedens størrelse. Sidste år var tre ud af fire nye indregistrerede lastbiler leaset gennem et leasingselskab, imens den sidste fjerdedel blev købt kontant. Typisk løber en leasingaftale på lastbiler ca. fire til syv år.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere bakker op om, at køretøjet skal være indregistreret i Danmark i fire år, men ikke nødvendigvis med den samme ejer eller bruger. Dette giver ejere såvel som brugere af køretøjet mulighed for at afhænde køretøjet til en anden dansk ejer/bruger, såfremt det er nødvendigt at tilpasse virksomhedens drift.

#### Udfordringer med anlægstiden til depotladere bekymrer

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere bemærker, at det af bekendtgørelsens § 15 fremgår, at projekter skal være slutrapporteret senest 31. december 2027. Det fremgår videre, jf. § 15, stk. 2, at der for projekter, som ikke kan afsluttes inden for fristen, kan søges om godkendelse til en ændring af projektet som reducerer indholdet af projektet, så det fortsat kan gennemføres inden for tidsfristen.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere påpeger, at det kan være en langsommelig proces at få opsat ladestandere til tung transport. Tilslutningstiden til elnettet kan i nogle tilfælde, [jf. Radius' rapport](#), være 4-5 år fra tilslutningsaftalen er underskrevet. Derfor opfordrer vi til, at § 15 ændres således, at projekter skal være slutrapporteret senest 31. december 2030, såfremt ansøgeren af støtte midler kan dokumentere, at det ikke er muligt at afslutte et projekt inden 31. december 2027, som følge af elselskabets tilslutningstid. Ligeledes opfordrer vi til at § 15, stk. 2 udgår af bekendtgørelsen.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere opfordrer til markedsdialog og til at fremrykke midler til grøn omstilling og effektivisering af vejgodstransporten

Generelt bemærker vi desværre, at udkastet til bekendtgørelsen og detaljerne i den tilsigtede model for tilskudspuljen mangler branchetilpasning. De mange kritiske spørgsmål på Vejdirektoratets webinar 24. juni 2024 fra erhvervslivet viser, at der generelt mangler markedsdialog fra Vejdirektoratet forud for lovgivningsprocessen. 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, for at undgå krav, der ikke tager hensyn til erhvervslivets drift og udvikling.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere havde gerne set, at midlerne frem mod 2030 fremrykkes, således at alle midler afsat i Grøn Fond til grøn omstilling og effektivisering af vejgodstransporten kommer i spil hurtigst muligt. Det vil være mest hensigtsmæssigt, at virksomhederne får mulighed for at søge midlerne indtil puljen er udtømt i stedet for i en tidsbegrænset periode. Da priser på både grønne lastbiler og ladestandere forventeligt vil falde de kommende år, og der tildeles en procentdel af meromkostningen, vil det økonomiske tilskud således følge prisudviklingen.

Vi opfordrer samtidig til, at der ved indsendte ansøgninger sendes en kvittering for virksomhedens ansøgning, hvor det fremgår, hvilket nummer i ansøgningsrækken virksomheden er. På den måde vil virksomheden få en indikation af, hvorvidt man kan forvente at være i spil til støttemidler.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere er kritiske overfor administrationsomkostningernes størrelse

I udkastet til bekendtgørelsen fremgår det, at der jf. aftale om deludmøntning af Grøn Fond afsættes 75 mio. kr. i 2024 til grøn omstilling og effektiviseringer af vejgodstransporten. Det fremgår dog videre af bekendtgørelsesudkastet, at den samlede pulje vil være på i alt 73,1 mio. kr. hvorfor det må forstås, at samlet set 1,9 mio. kr. af puljen går til administration. Det vil betyde, at der afsættes 2,5 procent af støttepuljen til administrationsomkostninger.

DI Transport, DI Bilbranchen og ATL – Transportens Arbejdsgivere anerkender, at der vil være behov for nogen administration. Alligevel stiller vi os kritiske overfor størrelsen på de administrative omkostninger. Det gør vi særligt med afsæt i, at denne støttepulje burde være let at administrere, eftersom støttemidlerne i denne pulje tildeles ud fra først til mølle-princippet og at ansøgninger derfor ikke skal vurderes ud fra hvilke ansøgere der kan levere den største CO2 reduktion pr. støttekrone, som det være tilfældet ved den forrige støttepulje i 2022.

Venlig hilsen



Rune Noack  
Transportpolitisk chef, DI



Lars William Wesch  
Branchedirektør, ATL



Thomas Møller Sørensen  
Branchedirektør, DI Bilbranchen

Vejdirektoratet

vd@vd.dk

cc. vdm-puljer@vd.dk

27. juni 2024

Danske Speditørers kommentarer til udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport j.nr. 24/03065

Danske Speditører takker for muligheden for at kommentere udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport.

Uagtet at Danske Speditører som udgangspunkt mener, at statsstøtteordninger skal anvendes med varsomhed, og ofte kan substitueres af afgiftslettelser, så lægges der i bekendtgørelsen op til en sondring mellem små, mellemstore og store virksomheder, og dermed at tilgodese forskelle i risikovillighed og investeringsmuligheder i virksomheder af forskellig størrelse. Denne sondring tilgodeses med den angivne tilskudsmodel. Denne sondring støtter Danske Speditører, men noterer i den forbindelse med tilfredshed, at der er et maksimalt tilskudsbeløb pr. ansøger, og at hele puljen anvendes, også selvom ansøgningsfeltet i første omgang er begrænset. For så vidt angår "ansøger" bør det præciseres om individuelle ansøgningsvirksomheder blot kendetegnes ved individuelle cvr-numre.

Det fremgår ikke af bekendtgørelsen hvilke størrelseskriterier ansøgningsvirksomhederne segmenteres efter. Danske Speditører ønsker i den forbindelse 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.

Danske Speditører imødeser en evaluering af puljeordningen efter udløbet den 15. november, og bidrager gerne til en fyldestgørende evaluering baseret på medlemmernes tilbagemelding, som kan supplere den i bekendtgørelsen angivne skriftlige slutrapportering.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål står undertegnede selvsagt til rådighed.

Med venlig hilsen

DANSKE SPEDITØRER

Lars Bech

Chef for Politik & Analyse



## Eva Fribo Dalgaard

---

**Fra:** VDM-PULJER  
**Sendt:** 14. august 2024 09:28  
**Til:** VDM-PULJER  
**Emne:** VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

---

**Fra:** Gent Grinvalds <gg@drivkraftdanmark.dk>  
**Sendt:** 28. juni 2024 20:30  
**Til:** VDM-PULJER <VDM-PULJER@vd.dk>  
**Cc:** Eva Fribo Dalgaard <efn@vd.dk>; Jeppe Hartmann <jh@drivkraftdanmark.dk>; Jacob Stahl Otte <jso@drivkraftdanmark.dk>; Michael Mücke Jensen <mmj@drivkraftdanmark.dk>  
**Emne:** VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

Kære Eva Fribo Dalgaard

Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkastet til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport. Efter at have gennemgået udkastet har vi følgende kommentarer og anbefalinger.

### Bemærkninger

Puljen kan være en vigtig brik i den grønne omstilling af vejgodstransporten. Der er dog nogle aspekter, der kan forbedres for at sikre en mere effektiv og målrettet anvendelse af midlerne.

- **Puljens Struktur og Adskillelse:** Det synes ikke hensigtsmæssigt, at puljen dækker både nulemissionslastbiler og ladedepoter i samme ansøgning. For at sikre målrettede og effektive investeringer anbefaler vi, at der oprettes to selvstændige puljer, eller at der gives mulighed for, at den enkelte vognmand kan adskille de to elementer i forhold til, budget og hvem der hjælper vognmanden – leasingselskabet eller ladeoperatøren. Dette vil give mulighed for mere fokuserede ansøgninger og bedre fordeling af midlerne, både hos mindre og større vognmænd.
- **Rådgivning og Ansøgningsproces:** Bekendtgørelsen bør tage højde for, at virksomheder, især de mindre, kan have brug for hjælp til omstillingen, herunder rådgivning i arbejdet med puljeansøgning. Vi mener, at det vil være hensigtsmæssigt med en løsning, hvor der kan gives fuldmagt til en rådgiver (ladeoperatøren) for at lette ansøgningsprocessen. Fuldmagten skal også sikre, at vi ikke kommer i samme situation som i Sverige, hvor man har set eksempler på ansøgninger der ikke har været af høj nok kvalitet eller hvor en rådgivervirksomhed, uden fuldmagter har søgt på vegne af flere transportoperatører for at binde puljemidler til egen tilbud.
- **Tilskuddets Størrelse, Procentdel og Tildeling:** Som det også fremgik af jeres informationsmøde mandag den 24. juni, bør der 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. En lignende model kan overvejes for denne pulje for at sikre, at midlerne bliver brugt effektivt og til gavn for vognmændene. Det er vigtigt her, at det i ansøgningen er vognmandens procentsats, der ligger til grund for tildelingen af midlerne, og ikke den enkelte ladeoperatør eller leasingselskab.
- **Effekt på Markedet og Ansøgningsadfærd:** Der er bekymring for en mulig "stop-and-go" effekt, hvor ansøgere venter på at søge midlerne til næste ansøgningsrunde. Vi anbefaler en klar kommunikation om ansøgningsprocessens kontinuitet og tilgængelighed af midlerne for at undgå denne effekt og sikre en jævn fordeling af midlerne over tid.

Vi ser frem til at følge den videre udvikling af puljen og bidrager gerne med yderligere input. Har I spørgsmål/behov for uddybning så deltager vi også gerne i et møde for yderligere afklaring, i begge tilfælde er i velkommen til at kontakte mig.

Med venlig hilsen  
Gent Grinvalds

Chefkonsulent for e-mobilitet

T: +45 3345 6513

M:+45 4880 7404

[www.drivkraftdanmark.dk](http://www.drivkraftdanmark.dk)

<https://vioplader.dk/>



[Twitter](#) [LinkedIn](#)

**Vejdirektoratet**

Deres ref.: J.nr. 24/03065    Vor ref.: SBP

Dato: 28.6.2024

**DTL-Danske Vognmænds høringssvar på Høring over udkast til bekendtgørelse om Pulje til grøn omstilling af tung transport**

DTL glæder sig over, at der i forbindelse med deludmøntning af Grøn Fond afsættes 75 mio. kr. til grøn omstilling og effektivisering af vejgodstransporten.

Set fra vognmandens perspektiv er den grønne omstilling til el- og brintlastbiler et stort og krævende skridt, der indebærer en betydelig økonomisk risiko. El- og brintlastbiler er væsentligt dyrere end tilsvarende diesellastbiler, og der hersker usikkerhed om adgang til opladnings- og tankningsfaciliteter, priser på drivmidler, køretøjets gensalgsværdi, dets praktiske anvendelighed m.v.

Derfor er der på nuværende tidspunkt brug for støtte, hvis fossilfri køretøjer skal brede sig i branchen.

I det store billede er et støttebeløb på 75 mio. kr. yderst beskedent i forhold til branchens omstilling under de gældende rammebetingelser. 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. Vi ser derfor også frem til en dialog om udmøntningen af de resterende puljemidler på 675 mio. kr.

Den grønne omstilling udgør en særlig stor udfordring for mindre vognmænd, fordi de enkelte køretøjer fylder relativt meget i vognmandens samlede økonomi. Derfor har DTL efterspurgt, at puljemidlerne udmøntes med et klart SMV-perspektiv, der tager hensyn til mindre og mellemstore vognmænds forhold.

DTL vil kvittere for, at udkastet indeholder en maksimal støtteintensitet, der er afhængig af virksomhedsstørrelsen, og at der er fastsat en grænse på 5% for hvor meget den enkelte virksomhed kan tildeles af puljen.

DTL deltog i Vejdirektoratets høringssmøde den 24. juni, og vi noterede os, at flere deltagere gjorde opmærksom på, at grænsen for den maksimale støttetildeling og støtteintensitet skaber nogle u hensigtsmæssige begrænsninger for leasing. Mange vognmænd leaser deres køretøjer, og DTL deler bekymringen for, at der opstår en u hensigtsmæssig begrænsning af leasing, hvis 5%-grænsen og støtteintensitet gøres gældende over for leasingselskaber.

Formålet med 5%-grænsen er at sikre, at midlerne anvendes bredt i transportbranchen og kommer mange vognmænd til gode. Leasing er meget udbredt, når vognmænd anskaffer nye lastbiler, og DTL vil opfordre til, at der anlægges en brugerbetragtning (vognmanden) og ikke en ejerbetragtning

(leasingselskabet) i forhold til 5%-grænsen og støtteintensitet, så begrænsningen gælder på enkeltvognmandsniveau, og ikke omfatter leasingselskabers andel af puljemidlerne.

For at sikre en passende balance mellem leasing og vognmændenes direkte ejerskab og anden finansiering, vil DTL dog foreslå, at der fastsættes en overordnet maksimal grænse for, hvor stor en andel af den samlede pulje, der kan tildeles leasingselskaber. Den maksimale andel, som leasingselskaber kan tildeles, bør afspejle leasings andel af den nuværende finansiering af lastbilerne. Det kunne være i størrelsesordenen 70%.

Vi har med tilfredshed noteret, at batterielektiske varebiler med en totalvægt på mellem 3.500 og 4.250 kg er omfattet af støttemuligheden.

I betragtning af, at der fortsat er en del uafklarede spørgsmål, at der endnu ikke foreligger et vejledningsmateriale, og at sommerferien står for døren, vil DTL af fairnesshensyn foreslå, 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.

I forbindelse med Vejdirektoratets sagsbehandling vil DTL benytte lejligheden til at gøre 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.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent



## Eva Fribo Dalgaard

---

**Fra:** 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>  
**Sendt:** 28. juni 2024 10:30  
**Til:** Vejdirektoratet(VD)  
**Cc:** VDM-PULJER  
**Emne:** Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport (J.nr. 24/03065)(ERST Sagsnr: 2024 - 6610)

**Vedhæftede filer:** Tunnel Marking.txt

**Attachments:** [{"ListId":"3b5db6d7-2992-4528-82ca-c4b069b889c3","CaseRelativeUrl":"cases/EMN483/EMN-2024-50263","DocumentId":1439159,"ListItemId":75,"UploadedFileName":"Tunnel\_Marking.txt","BatchIdValue":null,"Caseld":"EMN-2024-50263","IsAttachment":true}]

**Caseld:** EMN-2024-50263  
**DocumentId:** 1439164  
**DocumentLibraryUrlForderName:** /Høringssvar med bemærkninger  
**FailedUpload:** False  
**GoServerBaseUrl:** https://go.vejdirektoratet.dk  
**ListId:** 3b5db6d7-2992-4528-82ca-c4b069b889c3  
**ListItemId:** 76  
**RelativeCaseUrl:** cases/EMN483/EMN-2024-50263  
**UploadedFileName:** Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport (J.nr. 2403065)(ER.251.msg  
**Uploaders:** PROD\B306286

Kære modtager i Vejdirektoratet

Hermed Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. nedenstående høring.

### Høringssvar vedrørende bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### Administrative konsekvenser

OBR vurderer, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser, i form af omkostninger, for erhvervslivet, som ikke overstiger bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens økonomiudvalg på 4 mio. kr., hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

#### Innovations- og Iværksættertjekket

Vejdirektoratet har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at Innovations- og Iværksættertjekket ikke er relevant for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har ingen yderligere bemærkninger hertil.

Thomas Damgaard  
Fuldmægtig  
Tlf. direkte 51977302

E-post [Thodam@erst.dk](mailto:Thodam@erst.dk)

Med venlig hilsen

**Annette Pia Andersen**

**ERHVERVSSTYRELSEN**

Bedre Regulering

Dahlerups Pakhus  
Langelinie Allé 17  
2100 København Ø  
Telefon: +45 35291000  
Direkte: +45 35291653  
E-mail: [anpian@erst.dk](mailto:anpian@erst.dk)  
[www.erhvervsstyrelsen.dk](http://www.erhvervsstyrelsen.dk)

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på [erhvervsstyrelsen.dk](http://erhvervsstyrelsen.dk).

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [Virk](#).

## Eva Fribo Dalgaard

---

**Fra:** Christian Brandt <chb@finansogleasing.dk>  
**Sendt:** 10. juni 2024 08:35  
**Til:** Eva Fribo Dalgaard  
**Emne:** Ellastbiler - tilskudspulje - foreløbigt hørings svar fra Finans og Leasing - anmodning om møde

**Caseld:** EMN-2024-50263  
**DocumentId:** 433649  
**DocumentLibraryUrlForderName:** /  
**FailedUpload:** False  
**GoServerBaseUrl:** https://go.vejdirektoratet.dk  
**ListId:** 3b5db6d7-2992-4528-82ca-c4b069b889c3  
**ListItemId:** 67  
**RelativeCaseUrl:** cases/EMN483/EMN-2024-50263  
**UploadedFileName:** Ellastbiler - tilskudspulje - foreløbigt hørings svar fra Finans og Leasing - anmodning om møde 2024-06-12T125320.9693646.msg  
**Uploaders:** PROD\B306286

Til

Vejdirektoratet

Att.: Eva Fribo Dalgaard

Kære Eva,

Finans og Leasing har modtaget udkast til bek. om pulje for grøn omstilling af tung vejtransport i høring. Det er vi glade for, da lastbiler i Danmark typisk finansieres af vognmænd via en leasingaftale hos et medlem af vores forening. Så vidt jeg er bekendt i ca. 70-80% af tilfældene. Så det er altså den mest almindelige måde for vognmanden at have adgang til en lastbil på.

Som vi kort talte om telefonisk den 4. juni, er I opmærksomme på finansieringen via leasing, og bekendtgørelsen åbner for, at leasinggiver kan modtage tilskuddet som ejer af ellastbilen.

Jeg synes dog, der er forskellige forhold i bekendtgørelsen, som giver udfordringer, når der bag ansøgning om tilskud til en ellastbil ligger en leasing-løsning for vognmanden. Dette er følgende:

- § 6, stk. 2 nævner "købstilbud". Her vil det være det købstilbud leasinggiver har fra forhandler af ellastbilen, der er relevant. Men det ligger så vidt jeg kan se også inden for ordlyden. Dette ønskes dog bekræftet.
- § 7, 2 og 3, hvor støtteintensiteten kan forøges afhængig af virksomhedens størrelse vil være et problem ved leasing-modellen. Det er klart tilsigtet med modellen, at det er størrelsen på vognmandens forretning, der tænkes at ligge til grund her for. Men ved leasing vil det muligvis blive ejeren altså leasinggivers virksomheds størrelse, der vil skulle lægges til grund jf. ordlyden sammenholdt med § 2, nr. 1 ordet "virksomheden" og § 9, stk. 2 "... som ejer af lastbilen".

Der bør derfor 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.

- Ligeledes er § 11, stk. 4 om en 5-pct.s grænse af puljens samlede budget et meget stort problem for leasinggiverne. Det skyldes, at det er et temmelig koncentreret marked med få spillere, hvor flere formentlig har langt højere markedsandel end 5 pct. Reglen er klart tiltænkt at gælde ikke for finansieringsleddet men for vognmændene.

Igen foreslår vi her en regel om, at der ved leasing tages udgangspunkt i brugerens (den konkrete vognmands) andel af puljens budget.

- § 12, nr. 1 om andre statslige puljer eller EU-tilskud bør også begrænses til brugerens (den konkrete vognmands) forhold og ikke angå leasinggivers forhold.

#### *Andre bemærkninger*

§ 10 - vi kunne godt tænke os at se selve ansøgningsskemaet, henset til at man skal være klar med ansøgninger allerede 15. aug. Det vil sige kort efter sommerferien. Det må præciseres, hvornår på dagen den 15. aug. der åbnes for ansøgninger, hvis ikke det er umiddelbart efter midnat.

§ 11, stk. 3 – 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?

Det vil i øvrigt være fint, hvis der kunne indarbejdes en bemærkning om, hvornår man kan forvente svar på sin ansøgning.

For det tilfælde, at det er et leasingselskab, der indgiver ansøgning og dermed skal modtage støtten, bør leasingselskabet kunne anvise en konto til udbetaling af støtten, som ikke nødvendigvis er leasingselskabets Nemkonto (for det tilfælde at leasingselskabet er en juridisk del af en større bank, hvor bankens Nemkonto er noget "fjern" for leasingselskabet).

--- 000 ---

Da emnet er meget vigtigt for vores medlemmer grundet den store deltagelse i finansiering og udrulning af ellastbiler samt det forhold at der snart er sommerferie og ordningen skal være på skinder inden af hensyn til ansøgningsfristen 15. aug., beder vi venligst om et møde om emnet snarest muligt, hvor ovenstående kan drøftes.

Med venlig hilsen

Christian Brandt  
Direktør, cand. jur.  
Finans og Leasing  
Amaliegade 7  
1256 København K  
Mobil 40382987  
[chb@finansogleasing.dk](mailto:chb@finansogleasing.dk)  
[www.finansogleasing.dk](http://www.finansogleasing.dk)



Vejdirektoratet  
Teglårdsparken 102  
5500 Middelfart

Sendt pr. e-mail til [Vd@vd.dk](mailto:Vd@vd.dk) og cc. til [vdm-puljer@vd.dk](mailto:vdm-puljer@vd.dk)

J.nr. 24/03065

Dato 28-06-2024

## Høring over udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

ITD kvitterer for muligheden for at fremkomme med bemærkning til udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport.

ITD ser positivt på initiativet om at etablere en pulje til grøn omstilling af tung vejtransport, da dette er et vigtigt skridt mod at reducere transportsektorens miljøpåvirkning og bidrage til en mere bæredygtig fremtid. Det er afgørende at støtte og fremme initiativer, der kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra tung vejtransport og fremme overgangen til mere miljøvenlige transportløsninger.

ITD mener dog, at det er vigtigt at sikre, at midlerne i puljen forvaltes effektivt og gennemsigtigt for at opnå de ønskede mål. 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.

Fra ITD's side ser vi gerne, at de brugte nulemissionskøretøjer også ville kunne tilgodeses. Det skal være de køretøjer, der ikke har været omfattet af en tilskudspulje. Dette vil sikre dem der køber et nulemissionskøretøj uden tilskud, at de får muligheden for at sælge deres brugte køretøjer til konkurrencemæssige priser. Man bliver nød til at tænke over brugtbilsalget, da dette er en væsentlig del af den samlede TCO (Total Cost of Ownership).

Det fremgår af høringsbrevet at der kan søges tilskud til køb af brintbiler samt optankningsinfrastruktur. Henset til puljens begrænsede størrelse og at brintteknologien på nuværende tidspunkt langt fra er på plads, ser vi gerne at denne mulighed fjernes. Der er PT ikke en brugbar brintlastbil tilgængelig. Ifl. AFIR-lovgivning er brint også ført på planen 2030. ITD appellerer til, at man koncentrerer sig om udrulning af EL-lastbiler samt opladningsmuligheder.

Selvom brint som en energibærer har visse fordele i forhold til CO<sub>2</sub>-neutralitet og hurtig påfyldning, ser vi en række udfordringer og begrænsninger ved brintteknologien, især når det kommer til tung vejtransport. Der er betydelige omkostninger og infrastruktur behov forbundet med at implementere brinttankstationer og hente og producere brint i tilstrækkelige mængder. På den anden side mener vi, at elektrificering af tung vejtransport er en mere effektiv og realistisk løsning på kort sigt. Elektrificeringsteknologien er mere moden, omkostningseffektiv og kræver ikke den samme infrastrukturudbygning som brint. Desuden kan elektrificering være baseret på vedvarende energikilder, hvilket yderligere reducerer transportens miljøpåvirkning.

Vi opfordrer derfor til en ny vurdering af strategien for grøn omstilling af tung vejtransport, hvor der lægges større vægt på elektrificering og udvikling af infrastruktur til eldrevne køretøjer. Dette vil ikke kun bidrage til at reducere CO2-udledningen, men også skabe muligheder for innovation og vækst inden for elektrisk transportsektor.

I udkastet til bekendtgørelse står der:

*Ang. §9. Ansøgning om tilskud kan indgives af private virksomheder.*

*Stk. 2. Ansøgning om tilskud til køb af nulemissionslastbiler kan kun indgives af den, der skal **registreres som ejer af lastbilen i Motorregistret.***

ITD appellerer til at dette ændres til:

Ansøgning om tilskud til køb af nulemissionslastbiler kan kun indgives af den, der skal **registreres som bruger** af lastbilen i Motorregistret.

Mange lastbiler har ikke samme ejer og bruger.

Ved langt de fleste indkøb af lastbiler, er det et leasingsselskab der står som registreret ejer af køretøjet. Dette er den mest anvendte metode.

Efter vejdirektoratets forslag vil det altså være leasingsselskaber, der skal søge støttemidler.

Man bør kraftig overveje at ændre dette forslag til **køretøjets bruger**.

Eller ville hele dette projekt ikke have den ønskede effekt.

Og slet ikke hvis man læser §11 Stk. 4.

*En virksomhed kan maksimalt tildeles tilskud svarende til 5 pct. af puljens samlede budget. Hvis der efter udløb af puljens ansøgningsfrist fortsat er midler i puljen, kan begrænsningen fraviges. Dette vil sige, at et leasingsselskab der finansierer lastbiler for mange vognmænd, meget hurtigt overskrider de 5%, da et leasingsselskab ses som en virksomhed.*

Igen her skal man se på den enkelte bruger og ikke ejer af lastbilen.

Leasingsselskabet vil meget hurtigt opnå denne 5% regel, og vil skulle sortere i deres kundeportefølje.

Dette kan absolut ikke være hensigten med denne fortolkning.

## Øvrige bemærkninger

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. Selvom midlerne kan være til gavn for at støtte indkøbene, må det ikke føre til en skævvridning af konkurrencen. Det er vigtigt, at der fortsat er mulighed for alle aktører på markedet for at konkurrere på lige vilkår, så forbrugerne har adgang til et bredt udvalg af køretøjer til rimelige priser.

Derfor er det essentielt, at der opretholdes en sund og fair konkurrence, hvor puljemidlerne ikke blot bruges som en genvej til at holde priserne oppe. Det er vigtigt, at de bruges på en måde, der gavner forbrugerne og markedet som helhed, og som ikke skader konkurrencesituationen. På den måde kan vi sikre, at puljerne bruges på en ansvarlig og effektiv måde, der bidrager til en bæredygtig udvikling af markedet for køretøjer.



\*\*\*

ITD står naturligvis til disposition ved spørgsmål eller ved ønske om uddybning i henhold til høringsvaret.

Med venlig hilsen

ITD

Dennis Hartung

## Eva Fribo Dalgaard

---

**Fra:** Kirstein, Jacob (SE-DK-S) <jacob.kirstein@man.eu>  
**Sendt:** 25. juni 2024 10:02  
**Til:** VDM-PULJER  
**Cc:** Skousgaard, Thomas (SE-DK-M); Nybroe, Soeren Doerffler (SE-DK-ST)  
**Emne:** Kommentar til udkast til bekendtgørelse om tilskudspuljen til grøn omstilling af tung vejtransport

**Caseld:** EMN-2024-50263

**DocumentId:** 1322252

**DocumentLibraryUrlForderName:**

/Høringssvar med bemærkninger

**FailedUpload:** False

**GoServerBaseUrl:** <https://go.vejdirektoratet.dk>

**ListId:** 3b5db6d7-2992-4528-82ca-c4b069b889c3

**ListItemId:** 71

**RelativeCaseUrl:** cases/EMN483/EMN-2024-50263

**UploadedFileName:** Kommentar til udkast til bekendtgørelse om tilskudspuljen til grøn omstilling af tung vejtransport 2024-06-25T132445.4433411.msg

**Uploaders:** PROD\B306286

Att.: Til den rette person i Vejdirektoratet

I forbindelse med dagens informationsmøde om tilskudspuljen til grøn omstilling af tung vejtransport, finder vi behov for at fremsende nedenstående kommentar.

I udkastet til bekendtgørelsen om puljen til grøn omstilling af tung vejtransport angives det i §9 stk. 2, at ansøgninger om tilskud kun kan indgives af den, der skal registreres som ejer af lastbilen i motorregisteret. I 80-90 % af alle tilfælde vil dette være en finansieringspartner. I §11 stk. 4 angives det ligeledes, at en virksomhed maksimalt kan tildeles tilskud svarende til 5 % af puljens samlede budget. I dag blev det bekræftet, at dette loft gælder ejeren af køretøjet og ikke brugeren. Som drøftet på informationsmødet, vil det alt andet være uhensigtsmæssigt for uddelingen midlerne, da finansieringsselskaberne meget hurtigt vil ramme loftet og reglen vil dermed blokere for en hensigtsmæssig og smidig uddeling af midlerne.

Årsagen til dette er uhensigtsmæssigt skyldes, at i Danmark er de fleste lastbiler ejet af finansierings-/leasingsselskaberne, og ikke brugeren, som er vognmanden. Årsagen til denne konstellation er, at de fleste lastbiler finansieres igennem leasingsselskaber og ikke købes kontant. Særligt med nulemissionslastbiler forventer vi, at en endnu højere andel end normalt vil blive finansieret, da de ret kostbare sammenlignet med diesel lastbiler. Når et køretøj finansieres igennem et leasingsselskab, er der skrevet et ejendomsforbehold ind i kontrakten for køretøjet i den periode, som køretøjet er finansieret i. Det betyder at ejeren er finansieringsselskabet, og brugeren er vognmanden, som rent faktisk anvender køretøjet. Hvis reglerne for puljen derfor skal anvendes efter hensigten, bør loftet for tilskuddet gælde brugeren og ikke ejeren.

Hvis ikke dette tilrettes, vil der også opstå andre uhensigtsmæssigheder. Et eksempel herpå er bestemmelsen om støtteintensiteten. Som vi forstår reglerne nu, bliver støtteintensiteten bestemt ud fra ejeren af køretøjets virksomhedsstørrelse. Som konkluderet før, er ejeren af køretøjet i 80-90 % af tilfældene et finansieringsinstitut. Med udgangspunkt i de definitioner på virksomhedsstørrelser der blev præsenteret i dag, forventer vi, at alle finansieringsinstitutter vil blive klassificeret som store virksomheder på baggrund af deres antal af ansatte og omsætning. Derfor vil støtteintensiteten i alle tilfælde kun være 30 % af meromkostningen, da vi ikke har kendskab til nogle finansieringsinstitutter, der ville kunne karakteriseres som en lille virksomhed. Af samme grund ville den lille 1-bils vognmand der har købt en nulemissionslastbil og fået den finansieret, kun få dækket 30 % af meromkostningen selvom det ikke er hensigten. Hensigten bør jo være at den lille vognmand får 60 % af



meromkostningen dækket, da det er ham som afholder alle udgifterne, selvom han ikke er angivet som ejer af køretøjet.

Endvidere er der flere banker/finansieringsinstitutter der har en "grøn pulje" til af finansiering af bl.a. nulemissionslastbiler. Ved grøn pulje forstås, lavere markedsrente på finansiering af nulemissionslastbiler. Sådanne private initiativer er også med til at fremskynde den grønne omstilling. Dette vil selvsagt ikke blive udnyttet til fulde, såfremt finansieringsinstitutterne bliver ramt af et loft på 5 %, hvilket man må forvente de rammer ret hurtigt.

Vi anbefaler derfor at loftet gælder brugeren af køretøjet, og støtteintensiteten bestemmes ud fra brugerens virksomhedsstørrelse.

Vi håber, at disse forhold vil blive taget i betragtning ved den endelige udformning af bekendtgørelsen, så tilskudspuljen kan anvendes efter hensigten og fremme den grønne omstilling af tung vejtransport på en fair og hensigtsmæssig måde.

Med venlig hilsen / Best regards

**Jacob Kirstein**  
Business Development Manager

---

MAN Truck & Bus Danmark A/S  
Ventrupparken 6  
DK-2670 Greve

Mobile: (+45) 20 10 80 62  
E-mail: [jacob.kirstein@man.eu](mailto:jacob.kirstein@man.eu)  
Internet: [www.man.dk](http://www.man.dk)

28. juni 2024  
OKI/

Til Vejdirektoratet

Høring (j. nr.: 24/03065):**Udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport**

Mobility Denmark takker for det fremsendte høringsudkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport. Vi har enkelte bemærkninger til udkastet.

Overordnet kan vi fuldt ud støtte, at der etableres en pulje med tilskudsmidler, der skal fremme den grønne omstilling af tung vejtransport – dvs. den del af vejtransporten der foregår i lastbiler på de danske veje.

Den grønne omstilling af tung transport kalder således på særlige og ekstraordinære tiltag, idet udbredelsen af tunge nulemissionskøretøjer fortsat og i endnu højere grad end lette nulemissionskøretøjer er udfordret på prisen, og desuden stiller særlige krav til opladningsinfrastruktur.

Samtidig må vi dog konstatere, at i betragtning af, at de omkostningsmæssige barrierer for hurtig grøn omstilling af den tunge vejtransport er ganske store, så er de samlede puljemidler på i alt 73,1 mio. kr. i 2024 forholdsvis begrænsede.

Vi bemærker i den forbindelse, 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 – enten pga. uklarheder om tildelingsprocedurer eller den fremadrettede allokering af puljemidler.

Det bør overvejes, om der i bekendtgørelsen allerede nu kan åbnes for de samlede puljemidler, der er afsat frem mod 2030.

Beregningen af "meromkostninger":

Med hensyn til beregningen af det konkrete tilskud fremgår det af udkastet, at de støtteberettigede omkostninger "omfatter de meromkostninger, der er forbundet med at købe en nulemissionslastbil fremfor en sammenlignelig diesellastbil" samt; at der ved opgørelsen af disse "tages udgangspunkt i de købstilbud, som ansøger fremsender".

Meromkostningerne kan generelt være vanskelige at fastslå med sikkerhed, men det bør præciseres i bekendtgørelsen, at meromkostninger kan omfatte evt. opbygninger. Opbygninger til en række forskellige specialformål kan være dyrere på ellastbiler end tilsvarende opbygninger på diesellastbiler. Der er således ikke kun meromkostninger forbundet med køb af et basiskøretøj, men f.eks. energikrævende udstyr, der indgår i opbygningen, kan ligeledes være mere kostbart på ellastbiler.

Ansøgerkredsen bør afgrænses nærmere:

I betragtning af de begrænsede samlede puljemidler er det tilsvarende vigtigt, at puljemidlerne tildeles, så det påvirker efterspørgslen mest muligt.

Vi bemærker i den forbindelse, at tilskudsmidler til anskaffelse af nul-emissionskøretøjer alene går til køb af køretøjer og dermed kun til transportører (bruger), der køber og ejer deres lastbiler – eller alternativt til leasingelskaber, der efterfølgende udbyder lastbilerne til leasing.

Ifølge vores oplysninger, så gælder det for hovedparten af transportørerne, at de leaser deres køretøjer. Dvs. de brugere, der reelt driver efterspørgslen efter nul-emissionskøretøjerne, køber og ejer ikke selv køretøjerne.

Det kan have indflydelse på den faktiske effekt på efterspørgslen af de afsatte puljemidler, når disse ikke direkte tilfalder brugerne – men kun køberne af nulemissionskøretøjerne.

Puljemidlerne til infrastruktur vil imidlertid kunne tilfalde transportørerne (brugerne) i det omfang de gives til investering i lade-faciliteter på transportvirksomhedernes egne arealer (depoter).

Vi forventer i øvrigt, at puljemidler i hovedsagen vil blive søgt til investering i lade-faciliteter fremfor i tankanlæg til brint set i lyset af den aktuelle udvikling af nulemissionslastbiler og den seneste afvikling af brintinfrastruktur til vejtransport i Danmark.

Puljemidlerne til køb af nul-emissionskøretøjer vil derimod kun kunne tilfalde leasingelskaber eller de transportører, der køber og ejer deres lastbiler. Dermed vil der i leasingelskabernes tilfælde være tale om, at tilskudsmidlerne skal have en tilstrækkelig "afsmittende" effekt på leasingydelsen, hvis der skal opnås en effekt på efterspørgslen hos transportørerne (leasingtagerne).

Denne effekt vil afhængigt af udbuds og efterspørgselselasticiteten på leasingmarkedet vil blive delt mellem henholdsvis leasingelskabet og leasingtagerne.

Med mindre puljemidlerne til køb målrettes transportører, der køber nul-emissionskøretøjerne, vil den direkte effekt på efterspørgslen sandsynligvis blive mindre end forventet.

Der er imidlertid flere grunde til, at transportørerne vælger at lease deres lastbiler, og hvis puljemidlerne alene målrettes transportører, der køber deres lastbiler fremfor at lease dem, begrænses den potentielle målgruppe sandsynligvis unødigt.

Det gælder sandsynligvis især for mindre transportører, at de vil vælge at lease deres lastbiler fremfor at købe den – bl.a. for at afdække risikoen ved at binde kapital i bilerne. Den teknologiske udvikling går således lige så hurtigt for disse som for personbilerne.

En alternativ løsning kunne derfor være, at udforme reglerne således, at puljemidlerne gives til brugerne (transportørerne) af nul-emissionslastbilerne, men således, at de kan anvendes til både køb og leasing og med enslydende støtteintensitet

således, at tilskuddets størrelse kan udgøre op til 30 pct. af meromkostningerne ved hhv. leasing og køb.

Jf. § 11, stk. 4 i udkastet kan der maksimalt tildeles støttemidler et støttebeløb svarende til 5 pct. Af puljens samlede midler til en enkelt ansøger. Vi antager at bestemmelsen skal sikre en vis spredning/fordeling af midler på flere aktører, hvilket kan være hensigtsmæssigt af bl.a. konkurrencemæssige hensyn.

På den anden side er en grænse på 5 pct. ganske lav og kan give manglende fleksibilitet i tildelingen af puljemidler. De begrænsede samlede støttemidler taget i betragtning kan midler til en enkelt virksomhed på maksimalt 5 pct. heraf få en relativ stor betydning for dennes køb eller leasing – f.eks. hvis det betyder, at der kun kan købes eller leases en nul-emissionslastbil i stedet for to.

Det bør evt. overvejes at øge grænsen til f.eks. 10 pct. for at mindske risikoen for den slags overvejelser.

Afgrænsningen af de støtteberettigede køretøjer:

De støtteberettigede køretøjer omfatter ifølge udkastet "*nulemissionslastbiler, der ikke tidligere har været indregistreret som brint- eller ellastbil i Motorregisteret*".

Denne afgrænsning omfatter alle køretøjer indrettet til godstransport i kategorierne N2 med en totalvægt på >3.500 kg – 12.000 kg og N3 med en totalvægt på >12.000 kg.

Det betyder, at en del af N2-lastbilerne, som man almindeligvis vil betragte som "varebiler", vil være omfattet af puljemidlerne, selvom de for en stor dels vedkommende ikke har de samme udfordringer prismæssigt og i forhold til opladning som N3-lastbiler.

Det bør derfor overvejes, om gruppen af støtteberettigede lastbiler bør begrænses og puljemidlerne målrettes N3-lastbiler. (Hvis N2-lastbiler fortsat skal være omfattet bør det overvejes at begrænse støttemidlerne til f.eks. køretøjer med en totalvægt på >7.500 kg).

Vi anbefaler kraftigt, at Vejdirektoratet overvejer en yderligere afgrænsning af, hvilke lastbiler, der skal være målgruppen for støttemidlerne. Dette gælder uanset, at der ikke i den politiske aftale bag findes direkte holdepunkter for en sådan afgrænsning.

Det fremgår dog bl.a. af aktstykke nr. 245 (Transportministeriet den 19. juni 2024), at baggrunden for rammen til grøn omstilling af tung transport skal ses i lyset af, at der i 2025 indføres en kilometerbaseret vejafgift samt en forhøjelse af dieselaftgiften. Denne vejafgift gælder lastbiler med en totalvægt på 12.000 kg eller derover.

Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis denne vægtgrænse gælder og skrives direkte ind i bekendtgørelsen.

Når og hvis den kilometerbaserede vejafgift udvides til at omfatte lettere køretøjer, bør disse selvfølgelig også kunne tildeles støtte, ligesom den samlede pulje bør forhøjes tilsvarende.

Vi foreslår følgende ændringer til udkastets enkelte bestemmelser:

Udkastets § 2, nr. 1 kan formuleres således:

**"§ 2.** Puljen kan anvendes til tilskud til følgende:

1) Lastbilsbrugeres og herunder transportvirksomheders indkøb eller leasing af nulemissionslastbiler, med en totalvægt på 12.000 kg eller derover, der ikke tidligere har været indregistreret som brint- eller ellastbil i Motorregistret."

Udkastets § 6, stk. 2 kan formuleres således:

**"§ 6.** Tilskuddets størrelse beregnes på baggrund af projektets støtteberettigede omkostninger.

Stk. 2. De støtteberettigede omkostninger til nulemissionslastbiler omfatter de meromkostninger, der er forbundet med at købe eller lease en nulemissionslastbil frem for en sammenlignelig diesellastbil. Ved Vejdirektoratets opgørelse af meromkostninger tages der udgangspunkt i de købstilbud, som ansøger fremsender."

Udkastets § 7, stk. 1 formuleres således:

**"§ 7.** Støtteintensiteten kan maksimalt udgøre 30 pct. af de støtteberettigede omkostninger for indkøb eller leasing af nulemissionslastbiler, jf. dog stk. 2 og 3."

Udkastets § 9, stk. 2 formuleres således:

**"§ 9.** Ansøgning om tilskud kan indgives af private lastbilsbrugere eller transportvirksomheder.

Stk. 2. Ansøgning om tilskud til køb af nulemissionslastbiler kan kun indgives af den, der skal registreres som primær bruger af lastbilen i Motorregistret."

Vi har ingen yderlige bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**  
Chefkonsulent

**MOBILITY DENMARK**  
DE DANSKE BILIMPORTØRER

**Telefon** +45 23 23 25 20

Vejdirektoratet  
Teglgårdsparken 102  
5500 Middelfart  
Att. Eva Fribo Dalgaard  
Sendt pr. e-mail til [vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)

28. juni 2024

## Norlys' hørings svar til udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

Norlys takker Vejdirektoratet for muligheden for at afgive hørings svar til udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport. Vi tilslutter os hørings svarene fra Dansk eMobilitet og Dansk Erhverv, og ønsker at supplere med følgende bemærkninger.

**Norlys bakker op om bekendtgørelsesudkastet**, som vi mener udmønter de 75 mio. kr. afsat i 2024 på en måde, der målrettet fremmer omstillingen af den tunge transport.

Depotladeinfrastruktur er afgørende for omstillingen af de tunge køretøjer, da langt størstedelen af opladningen vil foregå privat hos virksomhederne. Norlys finder det derfor meget positivt, at depotladning er støtteberettiget, samt at tilskuddet kan forhøjes med 10 procentpoint, hvis depotladerne gøres periodevis offentligt tilgængelige. Dette er med til at sikre en højere udnyttelse af ladeinfrastrukturen, ligesom det bidrager til at sikre flere ladepunkter, der kan understøtte opladning på farten. For at gøre det attraktivt for virksomheder med forskellige kørselsmønstre og opladningsbehov at stille deres depotladere til rådighed for andre bør der være en høj grad af fleksibilitet, så virksomhederne selv kan bestemme, hvilke tidsrum ladestanderne gøres offentligt tilgængelig.

Norlys bakker op om, at midlerne udmøntes, så små- og mellemstore virksomheder kan modtage mere støtte end store virksomheder. Omstillingen til nulemissionslastbiler og den nødvendige depotladeinfrastruktur er forbundet med store investeringer, som kan afholde særligt små og mellemstore virksomheder fra at skifte fra diesel til el. Derfor er det positivt, at disse virksomheder får mulighed for at modtage mere støtte.

Vi opfordrer til, at ovennævnte videreføres i udmøntningen af puljens resterende midler.

I Norlys vil vi følge udmøntningen af puljen med stor interesse, og vi står til rådighed ved spørgsmål eller behov for uddybning.

Med venlig hilsen

Johanne Nedergaard Ørnsholt  
Public Affairs-konsulent

## Eva Fribo Dalgaard

---

**Fra:** Jesper Nielsen <jni@opendo.dk>  
**Sendt:** 24. juni 2024 11:38  
**Til:** VDM-PULJER  
**Emne:** Vedr. høring om udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

**Caseld:** EMN-2024-50263  
**DocumentId:** 1322237  
**DocumentLibraryUrlForderName:** /Høringssvar med bemærkninger  
**FailedUpload:** False  
**GoServerBaseUrl:** https://go.vejdirektoratet.dk  
**ListId:** 3b5db6d7-2992-4528-82ca-c4b069b889c3  
**ListItemId:** 70  
**RelativeCaseUrl:** cases/EMN483/EMN-2024-50263  
**UploadedFileName:** Vedr. høring om udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2024-06-25T132424.8407752.msg  
**Uploaders:** PROD\B306286

Tak for jeres indlæg i dages webinar om udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport.

Transportbranchen finansierer sig primært, ca. 80 %, ved leasing.

Når en lastbil leases, indregistreres leasingselskabet som ejer og vognmanden som bruger, hvilket medfører at udkastets § 9 er en udfordring. Her bør det være **bruger** – altså vognmanden – der ansøger om tilskud og ikke **ejer**/leasingselskabet?

Hvis § 9 fastholdes i sin ordlyd omkring ejerforhold, vil det formodentlig medfører at vognmanden - for at opnå tilskud fra ordningen – skal finde en mere uhensigtsmæssig og ofte mere omkostningsfyldt finansieringsform, som f.eks. kassekredit eller anlægslån inkl. omkostninger til tinglysning af pant mv.

Hele hensigten med ordningen er vel at fremme den grønne omstilling ved at motivere vognmanden til at fravælge diesel, og ikke at forsøge at ændre branchens etablerede finansieringsstruktur eller at pålægge vognmanden flere omkostninger?

Det er vel reelt set også vognmanden der tiltænkes støtten og ikke leasingselskabet?

### *Ansøgning om tilskud*

**§ 9.** Ansøgning om tilskud kan indgives af private virksomheder.

**Stk. 2.** Ansøgning om tilskud til køb af nulemissionslastbiler kan kun indgives af den, der skal registreres som **ejer** af lastbilen i Motorregistret.

Med venlig hilsen

**Jesper Nielsen**  
Partner Manager

Mobil: +45 5216 7015  
jni@opendo.dk



Opendo A/S  
Axeltorv 2K, 2. sal  
1609 København V  
Tlf: +45 7060 7010  
CVR: 17702572



Indholdet af denne e-mail er fortroligt. Hvis du ikke er den rette modtager, beder vi dig om at informere os så hurtigt som muligt og ikke at bruge indholdet til dit eget formål eller videregive det til tredjemand. This e-mail is confidential. If you are not the intended recipient please notify us immediately. You should not disclose its contents to any other person nor use it for any purposes.



6. juni 2024

## Høringssvar vedr. pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

Rådet for Grøn Omstilling ønsker hermed at afgive høringssvar til udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport.

### Indledende bemærkninger

Det er overordnet positivt at en del af midlerne til den grønne omstilling af tung transport og effektiviseringer bliver udrullet med særlig fokus på omstillingen til nulemissionslastbiler. Særligt differentieringen af støtten til henholdsvis små, mellem og store virksomheder er positiv, da det giver en ekstra håndsækning til de små, der har sværest ved at omstille deres flåde til – for nu – dyrere nulemissionslastbiler. Dette støtter vi fuldt ud op om.

Vi er i Rådet for Grøn Omstilling dog uforstående over, at der, jævnfør § 1 kun uddeles 75 millioner kroner, ud af en pulje på 750 millioner kroner i 2024. 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 millioner kroner årligt i perioden 2024-2026.

75 millioner kroner er et meget lille beløb, taget i betragtning, at det både er støtte til meromkostningerne af selve køretøjet såvel som infrastruktur på depoterne. Mange virksomheder venter med at investere i el-lastbiler til de kan søge støtte, og derfor skabes der en stop-go politik i forhold til hastigheden af elektrificeringen af den tunge transport, der hæmmer omstillingen. Samtidig er det særligt nu, der er mest brug for støtten til køretøjerne, fordi el-lastbiler forventes at blive billigere inden for de næste par år.

### Anbefaling:

- De resterende 675 mio. kr. fra Deludmøntningen af Grøn Fond til Grøn omstilling og effektivisering af vejgodstransporten bør udelukkende 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.
- Deludmøntningen bør selvfølgelig på ingen måde gå til at støtte optimering af den fossile drivlinje, altså hverken modulvogntog, iblanding af biobrændstoffer eller lignende.

### Anvendelsesområde og definitioner

Det er problematisk, at der jævnfør § 4, punkt 3 kan uddeles støtte til brintlastbiler og brinttankstationer på private områder. For det første er brintteknologien langt fra moden og forventes først færdigudviklet i slutningen af årtiet. For det andet kræver brintlastbiler dobbelt så meget grøn strøm som el-lastbiler og drivmidlet vil derfor også koste dobbelt så meget. International Transport Forum har i deres analyse 'Decarbonising Europe's Trucks: How to Minimise Cost Uncertainty' fremlagt hvordan brintlastbiler ikke kommer til at spille en rolle globalt, uden massiv støtte, hvorimod el-lastbiler

på sigt har en positiv samlet samfundsøkonomi, også uden støtte. Samtidig har Mercedes Danmark f.eks. sagt at det bliver den teknologi der er billigst, der vil vinde i Nordeuropa, og det er el. Brint er og bliver en dobbelt så dyr løsning og brint skal bruges til produktion af PtX til de sektorer, der er sværest at omstille, såsom fly, skibsfart og industri. Vi bliver derfor nødt til at bruge vores grønne strøm klogt og ikke kaste penge efter uholdbare demonstrationsprojekter, der vil sluge en alt for stor portion af den manglende grønne strøm.

El-lastbiler bliver derimod billigere på sigt, også uden støtte. Dette skyldes en kombination af fælleseuropæisk lovgivning som CO2-krav til tunge køretøjer, forordningen for infrastruktur til alternative drivmidler, taksonomiforordningen, Eurovignette direktivet osv. men også pga. de faldende batteripriser og den øgede kapacitet.

I 2023 lukkede samtlige offentlige brinttankstationer til personbiler, fordi der ikke var et marked for brintbiler i Danmark. I og med brintlastbiler udelukkende er på demonstrationsprojektstadiet, vil det være en betydelig fejlinvestering at støtte brintlastbiler og i særdeleshed brinttankstationer.

En brinttankstation kan koste op mod et tocifret millionbeløb og dermed sluge en stor del af støtteordningen til en teknologi, der er halv så energieffektiv og som højst sandsynlig ikke vil give mening i Danmark. At det så ovenikøbet vil blive placeret på ikke-offentligt tilgængelige områder, er endnu mere bekymrende.

#### **Anbefaling:**

- Der bør udelukkende gives støtte til batterielektriske lastbiler og teknologi der er klar i dag.

#### **Generelle bemærkninger**

De fleste er i udgangspunktet enige om at alt det der kan elektrificeres direkte, bør elektrificeres. Derfor bør der ikke støttes brint lastbiler til kørsel, der kan køres batterielektrisk.

Med el-lastbiler der i dag har en rækkevidde på op til 500 km, er det muligt blandt andet på grund af køre- og hviletidsbestemmelserne, og ud fra kørslen, at omstille stort set alle lastbiler til el. Det er dog ikke alle virksomheder, hvis lastbilkørsel eller lastbiltype, der i dag kan købes som el-lastbil.

Der tages i bekendtgørelsen og med først til mølle-princippet ikke stilling til potentialet af klimareduktionerne, såvel som støj- og luftforurening de steder, der er tæt beboet. Det er f.eks. dobbelt så energieffektivt at køre i en elektrisk lastbil sammenlignet med en brint lastbil – uden at nævne den nødvendige dobbelte produktion af grøn strøm til produktion af brint. Flere af de demonstrationsprojekter der er med brintlastbiler i nord, f.eks. ASKO i Norge, har tilkendegivet at der er dårligere økonomi i brintlastbiler sammenlignet med el, også i områder helt nord.

Samtidig undtages lastbiler over 12 tons fra de potentielt kommende nulemissionszoner, og det er særligt i byerne, at vi har brug for at mindske gener fra transporten. Her spiller elektriske lastbiler en særlig rolle, da de netop hverken larmer, forurener og rent faktisk kan købes i dag.

Der bør udelukkende gives støtte til den teknologi, der er mest energieffektiv, og som rent faktisk er klar til udrulning i dag, og som kan reducere både klimabelastning, lyd- og støjforurening i byerne – altså elektriske lastbiler – frem for demonstrationsprojekter med brint, der først forventes modent i slutningen af årtiet.

Jo mere en elektrisk lastbil kører, jo bedre økonomi er der i at omstille, da det er i selve driften besparelsen ligger.

#### **Anbefaling:**

- Såfremt 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.

## Eva Fribo Dalgaard

---

**Fra:** Sparlund Michael <michael.sparlund@volvo.com>  
**Sendt:** 25. juni 2024 12:36  
**Til:** Vejdirektoratet(VD)  
**Cc:** VDM-PULJER; Wolff-Matern Marcel; Sparlund Michael  
**Emne:** Spørgsmål til høring - Henvi sning til j.nr. 24/03065

**Caseld:** EMN-2024-57893

**DocumentId:** 2520261

**DocumentLibraryUrlForderName:**

/

**FailedUpload:** False

**GoServerBaseUrl:** https://go.vejdirektoratet.dk

**ListId:** 05a86b24-7635-4b50-a1c6-d21101c02095

**ListItemId:** 41

**RelativeCaseUrl:** cases/EMN560/EMN-2024-57893

**UploadedFileName:** Spørgsmål til høring - Henvi sning til j.nr. 2403065

2024-07-10T103006.9536870.msg

**Uploaders:** PROD\B306286;i:0e.t|entra|lea1@vd.dk;PROD\B306579

Hej!

Nedenfor fremsendes vores spørgsmål jævnfør j.nr. 24/03065

1. Kan der gives tilskud på demo / tidligere registreret biler? (Målet må være at få flest mulige 0-emissionskøretøjer ud at køre hurtigt. Der findes et mindre antal test/demonstrationskøretøjer som opfylder de samme betingelser som et ny produceret køretøj)
2. Kan der søges tilskud på allerede underskrevne ordre der ikke er produceret?
3. Hvornår kan man tidligst indregistrere/fakturere en lastbil efter tilsagn om tilskud?
4. Ikke udnyttet tilsagn, hvordan fordeles de midler? Nuværende pulje, næste i rækken, eller 2025 puljen?
5. Er der mulighed for at søge tilskud til elektrisk udlejningslastbil? Uden specifik kunde, dvs. som udlejningsselskab.
6. Hvornår skal lastbilen senest indregistreres/faktureres for at være tilskudsberettiget i 2024 puljen?
7. Offentliggøres tildelingsrækkefølgen, så man som ansøger ved hvor man ligger i "køen", og dermed kan vurdere sandsynligheden for at opnå tilskud?
- 8: Sammenlignings grundlag på diesel/el. Tages der højde for CO2 emissionstallet jævnfør kilometerafgiften pr. 1/1-2025 (Der kan være stor forskel på et CO2 optimeret dieselskøretøj)
- 9: Hvilken nødvendig dokumentation skal vedlægges ved ansøgning?
- 9a: Er det muligt at se nødvendig budget/dokumentation inden 15/8?
10. I forhold til 5% reglen, er det så ejer eller bruger i forhold til evt. leasingselskab/bank? (Mange mindre kunder vil få opnå mindre tilskud eller helt miste muligheden, hvis ikke de må finansiere via leasing/lejeløsning)

11. Hvornår åbner 2025 puljen, og er det på lignende vilkår?

12. Hvad er definitionen af depotladning? På infomødet d. 24/6 blev der drøftet minimumskrav til opladningstid, i dag findes der forskellige typer ladere. Det er vigtigt at få afklaret, om der både kan gives tilskud til hurtigludere (+150 kW) og almindelige langsomme ladere (Under 50 kW)

13. Projektfrist for slutrapportering 31/12-2027: Er denne kun for ladeprojekter, eller gælder det også indregistrering af elektrisk- eller brintlastbil?

14. Hvorfor prioriteres efter først til mølle i 2024 puljen, når der er frist for slutrapporteringen helt frem til 31/12-2027? (Det bremser den grønne omstilling, hvis ikke projekters tidsplan prioriteres som en faktor – særlig indregistrering af 0-emissionskøretøjer)

15. Kan der i forbindelse med ansøgning anvendes en rådgiver (fuldmagt)?

Vi ser frem til at høre fra jer

*De bedste hilsner / Best Regards*

**Michael Sparlund**

E-Mobility Productspecialist

**Volvo Danmark A/S**

Vehicle Sales

Tel. +45 61 82 79 17

Højager 7 | DK2630 Taastrup | Denmark

[michael.sparlund@volvo.com](mailto:michael.sparlund@volvo.com)

[volvotrucks.dk](http://volvotrucks.dk)

**V O L V O**



*This email message (including its attachments) is confidential and may contain privileged information and is intended solely for the use of the individual and/or entity to whom it is addressed. If you are not the intended recipient of this e-mail you may not disseminate, distribute or copy this e-mail (including its attachments), or any part thereof. If this e-mail is received in error, please notify the sender immediately by return e-mail and make sure that this e-mail (including its attachments), and all copies thereof, are immediately deleted from your system. Please further note that when you communicate with us via email or visit our website we process your personal data. See our privacy policy for more information about how we process it: <https://www.volvogroup.com/en-en/privacy.html>*