

Høringssvar fra Banke ApS til: Bekendtgørelse om Pulje til Grøn Omstilling af Tung Vejtransport 2025–2026

Indledning

Vi takker for muligheden for at bidrage til høringen om bekendtgørelsen vedrørende puljen til grøn omstilling af tung vejtransport 2025–2026. Banke ApS. er ikke på høringslisten, men indgiver svar på opfordring af Vejdirektoratet ved Lea Andreasen, 6. maj 2025.

Vi ønsker at understrege, at vi læser bekendtgørelsen således, at **retrofit af eksisterende diesellastbiler til elektrisk drift er inkluderet som støtteberettiget aktivitet under de nuværende rammer**. Dette fremgår af Bekendtgørelsens §2, stk. 1, som angiver, at støtte gives til "..... nulemissionslastbiler, der ikke tidligere har været indregistreret som brint- eller ellastbil i Motorregistret." Retrofit af en diesellastbil og efterfølgende indregistrering som brint- eller ellastbil vil netop være et tilfælde, der er omfattet, idet bilerne ikke tidligere har været indregistreret som sådan. **Vi anmoder om, at dette bekræftes og præciseres, så der ikke opstår tvivl i forvaltningen eller blandt potentielle ansøgere.** Derudover anmoder vi om, at det i selve udførelsen og administrationen af støtteordningen sikres, at retrofit-projekter behandles ligeværdigt med nyanskaffelse af nulemissionslastbiler. Vi er bekendt med at Transportministeriet har svaret Ingeniøren, at retrofit ikke er omfattet af støtteordningen. Vi antager at det må bero på en fejltagelse jf. ovenstående. I modsat fald anmoder vi om at Transportministeriet ændrer holdning på baggrund af nærværende høringssvar.

I det følgende fremsætter vi forslag til en definition af retrofit og beskriver etablerede godkendelsesprocedurer. Derefter opsummerer vi en række væsentlige argumenter for retrofit, peger på en række klimaeffekter, og kommer med forslag til udførelse.

Definition af retrofit og etablerede godkendelsesprocedurer:

Retrofit betyder i denne sammenhæng ombygning af et eksisterende dieseldrevet tungt køretøj, hvor dieselmotoren og drivlinjen fjernes, og der i stedet installeres en elektrisk drivlinje (bl.a. motor, batteripakke, elektronik, styringssystemer) med henblik på at opnå nulemission under drift. Dette inkluderer genbrug af køretøjets eksisterende chassis, førerhus og opbygning (f.eks. kran, skraldeaggregat) og udskiftning af tekniske nøglekomponenter, så bilen kan registreres og lovligt anvendes som et elektrisk køretøj.

Der findes allerede i dag etablerede godkendelsesprocedurer og tekniske standarder, som fuldt ud sikrer, at retrofit-køretøjer kan typegodkendes eller enkeltgodkendes. Derefter kan de blive registreret i Motorregistret som elektriske køretøjer. Leverandører som sønderjyske Banke ApS. og Sjællandske Renteq ApS. arbejder allerede med sådanne løsninger, som allerede er i anvendelse hos danske vognmænd.

Derfor vil inddragelsen af retrofit i støtteordningen ikke kræve udvikling af nye regelsæt, men blot en præcisering af, at eksisterende procedurer skal følges.

Argumenter for præcisering og understøttelse af retrofit:

1. **Konkurrenceforvridning:** Det er konkurrenceforvridende kun at støtte nykøb og ikke retrofit. Der findes aktører på markedet, der specialiserer sig i retrofit, og de har ret til lige vilkår i støttesystemet.
2. **Flere muligheder for retrofit:** Der eksisterer i dag standardiserede retrofitkits og processer, som kan levere sikre, godkendte løsninger. Dette reducerer kompleksiteten og gør retrofit til en relevant, skalerbar løsning.
3. **Optimering af teknologivalg og omkostninger:** Anskaffelse af nulemissionslastbiler er store investeringer. Det skaber basis for retrofit, som åbner mulighed for omkostningseffektiv løbende tilpasning til og udnyttelse af bedst tilgængelige teknologier. Herunder batterier, elektronik og styringssystemer.
4. **Danske arbejdspladser, værdiskabelse og forsyningssikkerhed:** Retrofit-projekter vil typisk blive udført i Danmark, af danske værksteder og teknologivirksomheder. Til sammenligning vil en stor del af værdien ved nyanskaffelser gå til udenlandske producenter og koncerner. Udførelse af retrofit bidrager til at skabe forsyningssikkerhed.
5. **Udnyttelse af resultater fra offentlige tilskud til innovationsudvikling:** Store offentlige tilskud er over de senere år ydet til at udvikle retrofit-løsninger, der resulterer i nulemissionslastbiler. Optimal udnyttelse af disse samfundsmæssige investeringer forudsætter at retrofit bliver omfattet af den kommende bekendtgørelse. Eksempelvis er følgende bevillinger ydet til projektkonsortier, der omfatter Syddansk Universitet og flere danske virksomheder, herunder virksomheden Banke ApS, som har brugt sammenlagt over 20 mandeår arbejdstid på at udvikle en yderst effektiv retrofit-løsning til nulemissionslastbiler:

Projekt	Bevillingsgiver	Periode	Tilskud (DKK)	Arbejdstimer
eWorkVehicle	Regionalfonden	2018-2019	1.505.900	8.140
eConversionKit	Innovationsfonden	2019-2020	495.000	2.000
eConversionKitPlus	Innovationsfonden	2021-2022	1.000.000	4.000
eWorkVehiclePower	EUDP	2020-2023	4.800.000	24.000
			7.800.900	38.140

6. **Cirkulær økonomi og kapitalbeskyttelse:** Retrofit gør det muligt at genbruge og opgradere eksisterende aktiver, hvilket beskytter kapital og reducerer ressourcspild.
7. **SMV-inklusion:** Retrofit giver små og mellemstore vognmænd en økonomisk overkommelig vej til grøn omstilling, som ellers ville være uopnåelig gennem nykøb alene.
8. **Hurtigere klimaeffekt:** Retrofit leverer hurtigere klimaeffekt end nykøb, fordi det kan udføres hurtigt på eksisterende biler og aktiver i drift, mens nykøb har lange leveringstider og typisk beslutningsforsinkelse.

Klimaeffekt ved retrofit:

Retrofit af eksisterende dieselmotorer til elektrisk drift giver hurtigere klimaeffekt af flere årsager:

1. **Kortere leveringstid og implementering:** Retrofit kan typisk udføres på 10-20 arbejdsdage pr. køretøj, hvorefter det kun skal igennem en eksisterende godkendelsesproces for at blive

registreret som elektrisk i Motorregistret. Til sammenligning kan leveringstiden på nye el-køretøjer være lang.

2. **Opgradering af eksisterende aktiver i aktiv drift:** Når en retrofit gennemføres, elektrificerer man et køretøj, der allerede er i brug og som dagligt udleder CO₂ og andre emissioner. Klimaeffekten kommer derfor straks. Ved nyanskaffelse vil der typisk være en beslutningsforsinkelse, hvor vognmanden afventer, at et konkret behov opstår, før investeringen foretages.
3. **Lavere investeringsbarriere accelererer beslutning:** Retrofit-investeringen er væsentligt lavere end en nyanskaffelse. Dette gør det langt mere realistisk for små og mellemstore vognmænd at træffe en hurtig retrofit-beslutninger, hvilket betyder, at klimaeffekterne spredes hurtigere i markedet.
4. **Ingen emissionslækager uden for Danmarks grænser:** Retrofit af en diesellastbil fjerner en disellastbil helt fra markedet, og introducerer en nulemissionslastbil på markedet. Dermed lever man op til Klimalovens forudsætninger om, at de tiltag, vi skal anvende for at reducere udledningen af drivhusgasser, skal medføre reelle, indenlandske reduktioner, men vi skal samtidig sikre, at danske tiltag ikke blot flytter hele drivhusgasudledningen uden for Danmarks grænser. Den risiko vil eksistere ved nyindkøb, hvis den diesellastbil der udskiftes med nulemissionslastbil ender på et andet marked uden for Danmark.

Forslag til udførelse:

Vi anbefaler:

- At der i vejledninger og ansøgningsmateriale tydeligt præciseres, at retrofit er omfattet som støtteberettiget aktivitet.
- At retrofit-projekter blot skal følge de allerede eksisterende godkendelsesprocedurer og registreringskrav, som gælder for elektriske køretøjer.
- At Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen samarbejder med relevante brancheaktører for at sikre en fair og gennemsigtig behandling af retrofitansøgninger.
- At man i praksis giver støtte, enten til prisforskellen imellem en dieseldrevet og en eldrevet lastbil, eller til de samlede omkostninger for en konvertering af en eksisterende lastbil fra dieseldrift til eldrift.

Samlet pointe:

Retrofit er en højhastighedsdriver for omkostningseffektiv grøn omstilling og bør prioriteres som et centralt værktøj i støtteordningen. Det må anses for ukompliceret at tage værktøjet i brug jf. vores forslag til udførelse.

Venlig Hilsen

Rasmus Banke, Direktør

Dok. ansvarlig: SJA
Sekretær:
Sagsnr: s2015-712
Doknr: d2025-16627-1.0
26-05-2025

Dansk e-Mobilitets bemærkninger til Udkast til bekendtgørelse for pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025

Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive høringssvar til bekendtgørelsen for pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025. Det er meget positivt at puljen er blevet øget og at puljen i 2026 udmøntes tidligt i 2026, så stop-go effekterne mindskes.

Støtteintensitet

Som noget nyt varierer den maksimale støtteintensitet i løbet af ansøgningsperioden jf. tabellerne i høringsbrevet. Det betyder, at ansøgere, der søger i ansøgningsperiodens to sidste uger, kan opnå mere støtte, end hvis de havde ansøgt om støtte til det samme projekt i periodens to første uger. Det synes vi er uhensigtsmæssigt. Dels gør det ansøgningsprocessen mere kompleks. Dels stiller det ansøgerne i en svær situation, hvor der må spekuleres i ansøgningstidspunktet. Vi formoder, at intentionen bag denne ændring er at undgå den situation, vi så sidste år, hvor puljen blev oversøgt på blot få minutter.

Vi foreslår, at støtteniveauet i *Tabel 1: Maksimal støtteintensitet af støtteberettigede omkostninger ved puljens åbning* fastholdes i hele ansøgningsperioden. Ansøgningsperioden bør forlænges, hvis hele puljen ikke er udmøntet ved ansøgningsperiodens afslutning.

Leasingperioden

Det er positivt, at der som noget nyt stilles krav om, at ansøger skal erklære, at der vil blive indgået en købs- eller leasingaftale om lastbilen senest 6 måneder efter tilsagn om tilskud jf. §11 nr. 5 og 6. Derudover stilles der med §14 krav til, hvornår projektet skal være slutrapporteret. Overskrides fristen, bortfalder tilsagn om tilskud. Begge dele bidrager til, at midlerne kommer hurtigere ud at arbejde og bidrage til den grønne omstilling af den tunge transport.

Depotladning

Vi noterer os med tilfredshed, at det videreføres, at depotladning kan opnå højere støtteniveau, hvis de gøres semioffentlige. Vi ser det som en effektiv måde at fremme et mere fintmasket ladenetværk til tunge køretøjer, der kan understøtte opladning på farten – også i områder langt fra TEN-T-netværket og de store trafikknudepunkter.

Depotladning og støtte til nettilslutning

Det overordentligt positivt, at også investeringer i destinationsladning som noget nyt kan opnå støtte i form af tilskud til nettilslutningen. Destinationsladning er et vigtigt element i det

samlede netværk, der skal understøtte forskellige ladebehov og dermed muliggøre den grønne omstilling for flere.

Med venlig hilsen

Søren Jakobsen
Analysechef i Dansk e-Mobilitet
Green Power Denmark
sja@greenpowerdenmark.dk

Vejdirektoratet
Att.: Lea Andreasen
Teglårdsparken 102
5500 Middelfart

Den 25. maj 2025

Høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2026

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 28. april 2025 og takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Dansk Erhverv ønsker at indlede med at kvittere for, at aftalepartierne bag Grøn Fond har besluttet at fremrykke puljemidler og udmønte i alt 425 mio. kr. til nulemissionslastbiler og drivmiddelinfrastruktur¹ i 2025 og 2026.

Det er vigtigt for branchen, at midlerne kommer ud nu og hjælper med at understøtte virksomhedernes investeringer i nulemissionsløsninger. Fremrykningen skaber forudsigelighed i et nyt marked, og det er i den forbindelse positivt, at ansøgningsrunderne bliver placeret relativt tæt på hinanden, hvilket reducerer risikoen for en "stop-and-go"-effekt.

Støtteberettigede aktiviteter

Leasing, destinationsopladning og bufferbatterier

Vi bakker op om, at leasing af ellastbiler inkluderes som støtteberettiget aktivitet. Det har været et udbredt ønske fra branchen, jf. drøftelserne op mod sidste års ansøgningsrunde.

Ligeledes bakker vi op om, at destinationsopladning er gjort støtteberettiget. Det muliggør, at virksomheder, der bliver 'betjent' af ellastbiler ifm. levering/afhentning af varer (men ikke nødvendigvis selv ejer/råder over en ellastbil), kan komme i betragtning. Vi bemærker dog, at det er uklart, hvad "en høj omsætning af levering og afhentning med eksterne lastbiler" betyder? Da det er et krav for at være støtteberettiget til destinationsopladning, skal der klarhed over, hvad det konkrete betyder, inden ansøgningsrunden åbner.

Dansk Erhverv støtter også op om, at bufferbatterier er støtteberettiget. Bufferbatterier kan øge fleksibiliteten i elforbruget og kan være afgørende for at etablere ladeanlæg på lokationer, hvor det ellers er vanskeligt eller omkostningstungt at få tilstrækkelig netkapacitet. De kan udjævne belastningen på elnettet, reducere spidsbelastninger og muliggøre hurtigere ladeeffekt uden nødvendigvis at kræve omfattende netopgraderinger.

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2025/570-millioner-til-groen-omstilling-af-vejgodstransporten>

Abonnementsbaserede ladeløsninger

Dansk Erhverv opfordrer til, at bekendtgørelsen inkluderer abonnementsbaserede ladeløsninger, hvis det ikke allerede er tilfældet. Reglerne bør ikke udelukke nye finansierings- og ejerskabsmodeller, der tilbydes på markedet, som kan fremme elektrificeringen og være et alternativ til store *up front* investeringer.

Abonnementsbaserede ladeløsninger er totalløsninger, hvor ladeinfrastrukturen etableres, drives og finansieres af en tredjepart, mens kunden/brugeren/vognmanden indgår en flerårig aftale om brugen af ladeinfrastrukturen, der inkluderer alle ydelser. Det kan sammenlignes med leasing af en lastbil, som netop er gjort muligt.

Modellen har den fordel for vognmanden, at en række risici, ubekendte faktorer og administrative opgaver afløstes, som ikke er kernekompetencer, samt at alle udgifter er kendte frem i tid (ligesom med leasing af lastbilen). Det er en model, som kan være fordelagtig for små og mellemstore virksomheders mulighed for at investere i nulemissionsteknologi uden at skulle foretage store kapitaludlæg, hvilket kan være en udfordring for mange.

Vi skal derfor opfordre til, at sondringen mellem bruger og ejere i bekendtgørelsen muliggør denne løsning, og at der sikres større fleksibilitet, herunder hvem der kan være ansøger (den foreslåede bestemmelse om, at der kun kan opnås støtte til ladeinfrastrukturen, hvis den opsættes på arealer, som *ansøgeren* råder over, er muligvis en barriere for modellen).

Differentieret støttesatser afhængig af ansøgningstidspunktet

Dansk Erhverv støtter grundlæggende ambitionen om at udmønte hele puljens størrelse og gerne med bred fordeling i sektoren, da vi skal have alle med i den grønne omstilling.

Vi bemærker, at det foreslåede princip om differentierede støttesatser, der afhænger af ansøgningstidspunktet, kan skabe dilemmaer og utilsigtet usikkerhed for virksomhederne. Virksomhederne kan befinde sig i en vanskelig situation, hvor de skal afveje risikoen ved at vente med at indsende ansøgning for dermed at opnå en højere støttesats mod sandsynligheden for, at puljen allerede er tømt til den tid, da der udmøntes efter "først-til-mølle"-princippet.

Vi bemærker desuden, at støttesatsen for især de store virksomheder er sat ned. Endda så langt ned som til 5 pct. De meget lave støttesatser kan medføre, at incitamentet for investering i grøn teknologi bliver for svagt.

Vi noterer os, at depotladning, der periodevist er offentligt tilgængeligt, ligesom i 2024-ansøgningsrunden kan opnå en lidt højere støtteprocentsats, hvilket vi støtter. Det er vigtigt at få udbredt et fintmasket offentligt tilgængeligt ladenetværk til den tunge transport.

Maksimalt tilskudsbeløb pr. virksomhed

Dansk Erhverv noterer, at én virksomhed maksimalt kan tildeles 4 mio. kr. i tilskud pr. ansøgningsrunde. Til sammenligning var grænsen sidste år fastsat som en procentdel af puljen (5 pct.), hvilket svarede til en højere beløbsgrænse. Dansk Erhverv støtter grundlæggende, at der fastsættes en øvre grænse for, hvor meget én aktør kan modtage, da det er med til at sikre en bredere fordeling af midlerne på tværs af branchen. Det er vigtigt, at puljen kommer flest muligt til gavn, og at både store og små aktører får reel mulighed for at deltage i den grønne omstilling.

Tidsfrist for hhv. aftaleindgåelse (6 måneder) og slutrapportering/projektgennemførelse

Dansk Erhverv støtter, at der i forhold til ansøgningsrunden sidste år bliver strammet op på, at tilsagn om støttemidler hurtigere bliver omsat til konkrete investeringer, så midlerne ikke bliver bundet i projekter, der trækker ud eller aldrig realiseres.

Det er i den forbindelse vigtigt, at fristerne er realistiske og forholder sig til den aktuelle markedsituation, hvor der både kan være ventetid på ellastbiler og opsætning af ladeinfrastruktur/nettilslutning.

Med det in mente kan Dansk Erhverv støtte kravet om, at der sættes en frist på, hvor lang tid efter tilsagnsdatoen der skal gå indtil, der er indgået en købs- eller leasingaftale for nulemissionslastbilen. En frist på 6 måneder er ambitiøs og kan betyde, at nye modeller, som først bliver lanceret i 2026, og som har med længere rækkevidde og større batterikapacitet, ikke kan komme i betragtning.

Der fastsættes også en frist for slutrapportering, hvilket Dansk Erhverv støtter op om, da det vil sikre, at midlerne bliver anvendt inden for en overskuelig periode. Dansk Erhverv under sig dog over, hvorfor 'projektperioden' er længere for 2026-ansøgningsrunden (fra februar 2026 til 31. december 2028), end 2025-ansøgningrunden (fra september 2025 til 31. december 2027). Der bør være en ens tidsfrist, så virksomhederne har samme tid til at gennemføre projekter uanset ansøgningsrunde.

Krav om afholdte udgifter før udbetaling af tilskud

Dansk Erhverv noterer sig, at tilskud først udbetales, når hele projektet er gennemført og alle udgifter er afholdt. Dansk Erhverv anerkender behovet for kontrol, dokumentation, og mindst mulig administration, men vil samtidig påpege, at kravet om fuld forudbetaling kan udgøre en barriere – særligt for små og mellemstore virksomheder med begrænset likviditet. Vi opfordrer derfor til, at der overvejes mere fleksible udbetalingsmodeller, fx mulighed for deludbetaling ved milepæle eller efter dokumenterede udgifter.

Uforholdsmæssigt høje administrationsudgifter

Dansk Erhverv er kritisk overfor, at der af den samlede pulje på 323 mio. kr. i 2025 kun udmøntes 316,5 mio. kr. som direkte støtte til virksomhedernes grønne omstilling. Det betyder, at 6,5 mio. kr. går til administration, svarende til hele 2 pct. af den samlede pulje. Det ligger markant over den normale praksis for puljeordninger, hvor administrationsomkostninger typisk udgør omkring 1 pct. Dansk Erhverv stiller sig derfor undrende over for det høje niveau og opfordrer til, at der tilstræbes en mere omkostningseffektiv administration, således at flest mulige midler kanaliseres ud til virksomhederne og den grønne omstilling fremmes mest muligt. På den baggrund foreslår det at sænkes administrationsomkostningerne til 1. pct. Det samme gælder for 2026-runden.

Stabilitet i it-løsning ved ansøgningsstart

Dansk Erhverv vil gerne understrege vigtigheden af, at den digitale platform, hvorfra ansøgninger skal indsendes, fungerer stabilt ved puljens åbning. Da tilskud fortsat tildeles efter "først-til-mølle"-princippet, er det afgørende, at der ikke opstår nedbrud eller tekniske vanskeligheder, der skaber ulighed i adgangen til midlerne.

Dansk Erhverv ser frem til, at puljerne får stor effekt for omstillingen af den tunge vejtransport, og vi står gerne til rådighed for yderligere dialog.

Med venlig hilsen

Kristian Baasch Pindbo
Fagchef for tung transport

Vejdirektoratet
vd@vd.dk
Cc: vdm-puljer@vd.dk
Teglgårdsparken 102
5500 Middelfart

Høringssvar vedrørende høring over udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og 2026

DI Bilbranchen og DI Transport takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og 2026.

Organisationerne repræsenterer både købere og sælgere af de lastbiler, som Danmark yder støtte til med de to tilskudspuljer for henholdsvis 2025 og 2026. Med dette høringssvar ønsker vi at bidrage til, at de kommende tilskudspuljer bliver så lidt administrative som muligt samtidig med, at midlerne formidles til de tilskud, der giver den største klimagevinst.

Det haster med lanceringen af den detaljerede ansøgningsvejledning

Vi finder det positivt, at aftalepartierne har fremrykket puljemidlerne, som vi i DI har anbefalet, og samtidig, at der er et politisk ønske fra samme partier om, at 2026-midlerne udmøntes så tidligt som muligt i det nye år. I samme ombæring mener vi også, at det er vigtigt, at transportbranchen og lastbilbranchens virksomheder klædes bedst muligt på med detaljerne for ansøgninger så tidligt som muligt. Derfor havde vi gerne set, at udkastet til ansøgningsvejledningen blev sendt ud sammen med denne høring forudsat, at der ikke er ændringer i udkastet til høring.

Vi opfordrer derfor på det kraftigste Vejdirektoratet til at prioritere publiceringen af vejledningen hurtigst muligt, og gerne nogle uger inden sommerferieperioden, så erhvervslivet kan forberede sig bedst muligt til 3. september. Samtidig bør samme vejledning til 2026-puljen også publiceres snarest muligt i løbet af efteråret 2025, så virksomhederne kan planlægge eventuelle ansøgninger i 2026 så godt som muligt.

Afslutningsvist i forhold til indholdet i ansøgningsvejledningen vil det være meget hjælpsomt for især lastbilforhandlerne at vide, hvordan tilskuddet til leasing af lastbiler beregnes. Vi håber derfor, at Vejdirektoratet vil inkludere et regneeksempel på, hvordan støtte til både køb og leasing af lastbilerne udregnes.

Forklaring på de høje administrationsomkostninger

Vi hæfter os ved de relativt høje administrationsomkostninger på 6,5 millioner kroner, idet der jf. § 1 nævnes, at der til ansøgningspuljen er afsat 323 millioner kroner inkl. administrationsomkostninger, imens den samlede pulje jf. §5 er på i alt 316,5 millioner kroner. 6,5 millioner kroner vil svare til mere end fem årsværk, hvilket virker højt i forhold til den forventede sagsbehandling af ansøgningerne. Kan Vejdirektoratet forklare, hvad de 6,5 millioner kroner dækker af omkostninger?

Forenkling af administrationen ved tilskud til nulemissionslastbiler

Det fremgår af bekendtgørelsernes § 6 stk. 2 og stk. 3, at tilskuddets størrelse beregnes på baggrund af projektets støtteberettigede omkostninger, som udgør merudgiften forbundet med leasing og indkøb af nulemissionslastbiler. Denne måde at opgøre de støtteberettigede midler på, pålægger både virksomheder og Vejdirektoratet en ikke uvæsentlig administrativ byrde. Ansøgerne skal blandt andet bruge tid på at indhente fiktive tilbud på dieseldrevne lastbiler, alene for at kunne påvise merudgiften, imens Vejdirektoratet skal vurdere de indsendte tilbud. Vi ønsker derfor at forenkle ansøgningsprocessen for både ansøgere og Vejdirektoratet, ved at ændre støttetaksten fra en procentdel af merudgiften på en nulemissionslastbil, i forhold til en tilsvarende diesellastbil, til et fast støttebeløb per nulemissionslastbil.

Det forudsætter naturligvis for en sådan model for tilskuddet, at der er hjemmel hertil under statsstøttere reglerne. Desuden kan Vejdirektoratet overveje, hvorvidt der i en sådan lettere administrativ model skal differentieres mellem lastbiler med et mindre batteri i forhold til lastbiler med lidt større batterier. På den ene side er det dyrere i sig selv at købe en lastbil med større batteri. Omvendt vil der være en større løbende besparelse for de køretøjer, som kører mange kilometer i hverdagen, ved at skifte til el, idet besparelsen på drivmidlet gør TCO'en bedre og dermed behovet for tilskud relativt lavere end køretøjer, der kører færre kilometer (og som deraf måske kører med et mindre batteri). Dette er forhold, som vi opfordrer Vejdirektoratet til at overveje, hvis den foreslåede model følges.

Behov for specificering af definitionen for virksomhedsstørrelse

Jf. § 7 stk. 2-5 varieres støtteintensiteten med udgangspunkt i virksomhedens størrelse. For at undgå tvivl bør det specificeres, at der er tale om brugervirksomhedens størrelse, og ikke eksempelvis leasing-/finansieringsvirksomhedens størrelse.

Samme støtteintensitet for store som mellemstore virksomheder

I forlængelse heraf bakker vi op om, at der differentieres mellem mindre og større virksomheder, da den økonomiske investering i grøn omstilling af den tunge transport kan være en større opgave for de mindre virksomheder. Vi mener imidlertid, at støtteintensiteten for store virksomheder bør være den samme som for mellemstore virksomheder. Begrundelsen for at understøtte virksomheders indkøb af nulemissionsbiler er, at det kan være svært for *business casen* med de elektriske lastbiler. Dette gør sig også gældende for store virksomheder, der på samme måde kan have svært ved at finde en fornuftig forretning i at omstille til nulemissionslastbiler. Derfor mener vi også, at det er tilstrækkeligt begrænset med de fire millioner loft for den enkelte ansøgers virksomhed, samtidig med, at store kan få samme støtteintensitet som de mellemstore virksomheder.

Kan ansøger have indgået aftale forud for ansøgning?

Idet det fremgår af §6 stk. 6, at det "alene [er] udgifter til projektet, der afholdes efter, at ansøgningen om tilskud er indsendt, [der] er tilskudsberettigede," og at puljen jf. §2 kan anvendes til tilskud til lastbiler, der ikke tidligere har været indregistreret som brint- eller ellastbil i Motorregistret, formoder vi, at ansøger gerne må have indgået en købs- eller leasingaftale om den pågældende nulemissionslastbil, såfremt lastbilen ikke er indregistreret og der ikke er afholdt udgifter i forbindelse med indgåelse af denne aftale. Kan Vejdirektoratet bekræfte dette? Svaret bør fremgå af den kommende ansøgningsvejledning.

Begrænsning af leasingaftalernes løbetid er for stram

Af høringsbrevet fremgår det nederst på første side og øverst på side to, at "*det forventes, at der sættes en maksimal periode for leasingaftaler på seks år*". DI Transport og DI Bilbranchen finder af flere grunde denne sætning uhensigtsmæssig. For det første undrer vi os over, at høringsbrevet skærper ansøgningskrav, der ikke er omfattet af udkastet til bekendtgørelse.

Dernæst vil Vejdirektoratet med en stramning af aftaleperioden for leasingaftaler afskære nogle projekter fra at kunne være rentable. Som nævnt i vores høringssvar sidste år, er det ikke ualmindeligt, at leasingaftaler af konventionelle dieslbiler løber i op til syv år. Lægger vi dertil, at der ofte er en lidt længere afskrivningsperiode på elektriske lastbiler, og at leasingaftaler dermed typisk også forlænges for ellastbiler i forhold til diesel-pendanten, mener vi, at seks års begrænsning er for stram.

Leasingtilbud har i sagens natur en realistisk løbetid, der ikke risikerer at løbe i et urealistisk omfang. For indeholder leasingaftaler ikke en restværdi på køretøjet på nul kroner, idet der skal være en værdi i lastbilen for leasingselskabet at sidde tilbage med efter endt leasingperiode. Dernæst forældes lastbilteknologien løbende, og leasingselskabet har således ikke en interesse i at lade en leasingaftale køre uden tidsbegrænsning. I stedet for en begrænsning på seks år, mener vi, at det bør være op til løbetiden på det konkrete fremsendte leasingtilbud på ellastbilen, der sætter rammen for tildelingsperioden.

Nærmere definition af 'leasing' bør fremgå af bekendtgørelsen

Det bør præciseres i bekendtgørelsen, at leasing kan være såvel operationel leasing som finansiel leasing. Jf. høringsbrevet er begge typer leasing accepteret.

Midler skal kun tildeles lastbiler, og ikke tunge elektriske varebiler

Idet de politiske hensigter med tilskudsmidlerne er målrettet nulemissions*lastbiler*, er det vigtigt, at Vejdirektoratet sikrer sig, at det alene er lastbiler, der ydes tilskud til (sammen med eventuelle opladningsprojekter), så eksempelvis de tungere elektriske *varebiler* – som ofte har en totalvægt på op til 4.250 kg, og dermed bliver defineret som lastbil – ikke omfattes af tilskudspuljerne.

Nyt forslag til differentiering af støtteintensiteten i de to ansøgningsperioder

Jf. §7 stk. 1-7 kan den foreslåede differentiering i støtteintensiteten medføre, at nogle ansøgere spekulerer i at få den høje støtte efter de første 14 dage – eksempelvis ved at søge om støtte til køb af tre lastbiler den 3. september og igen søge om støtte til køb af samme tre lastbiler den 17.

september. Tildeles der støtte til alle seks biler, vil ansøgeren undlade at gøre brug af støtten fra den første periode, da planen fra start var, kun at anskaffe tre lastbiler. Et sådant tilfælde vil medføre unødigt administrativ arbejde for alle parter, og desuden efterlade ubrugte støttemidler.

Vi foreslår i stedet, at såfremt puljen ikke er udmøntet efter 14 dage, vil den forlænges med forøgelse af støtten således, at samtlige ansøgere vil få hævet støtten inklusive de ansøgere som søgte i den første 14 dages periode. Forlængelsesperioden kunne indrettes således, at der stoppes for tilsagn når/hvis samtlige ansøgere vil modtage den høje støtteintensitet. Forslaget giver fortsat Vejdirektoratet mulighed for, at hele puljen udmøntes de første 14 dage til den lave støtteintensitet, hvilket vil resultere i højest mulige antal nulemissionskøretøjer.

Vi har forsøgt at eksemplificere forslaget i nedenstående tabel:

Scenarie-afhængig støtteintensitet	3. september-16. september	17. september-30. september
Scenarie 1: Puljen opbruges ikke i første ansøgningsperiode	Høj støtteintensitet	Høj støtteintensitet
Scenarie 2: Puljen opbruges i første ansøgningsperiode	Lav støtteintensitet	Ingen støtte (opbrugte midler)

Samme princip i de pågældende perioder for 2026-puljen foreslås ligeledes at blive fulgt.

Tilskud bør tilfalde brugeren for både købs- og leasingaftaler

Vi finder det meget positivt, at Vejdirektoratet til forskel fra 2024-puljen har valgt at ændre tilskudsmottager fra ejer til bruger ved leasingaftaler. På den måde vil flere brugere kunne benytte samme leasingselskab, uden at leasingselskabet straffes med en begrænsning. For at ensarte ordlyden i bekendtgørelsens § 8 stk. 2 og stk. 3 foreslår vi, at disse lægges sammen til ét afsnit, hvor ansøger skal registreres som bruger for både tilskud til køb og leasing af nulemissionslastbiler. Som det fremgår nu, kan der opstå tvivl om, hvorvidt leasingselskaberne også kan ansøge om tilskud.

Vejdirektoratet bør sikre realistiske tilskud og at finansieringsselskaber ikke rammes unødvendigt

Jf. § 10 stk. 4 kan en virksomhed maksimalt tildeles tilskud på fire millioner kroner. Hvis der efter udløb af puljens ansøgningsfrist fortsat er midler i puljen, kan begrænsningen fraviges. Vi vurderer, at denne afgrænsning desværre ikke er defineret konkret nok til at undgå tvivlsspørgsmål i forhold til leasingselskabets muligheder for at indgå i samarbejde med flere ansøgere, der til sammen overstiger fire millioner kroner. Vi foreslår derfor, at det defineres nærmere, at det er den ansøgende virksomhed, og konkret *brugeren* i forbindelse med leasingaftaler, der maksimalt kan tildeles tilskud på fire millioner kroner. Dermed undgås tvivlsspørgsmål om leasingselskabers muligheder.

Vi formoder i samme forbindelse, at Vejdirektoratet ved behandling af ansøgningerne vurderer tilskuddets størrelse pr. ansøgte lastbil, idet vi ønsker at undgå, at enkelte ansøgere vil søge om et urealistisk højt tilskud på op til fire millioner kroner pr. køretøj. I den forbindelse opfordrer vi Vejdirektoratet til på forhånd at undersøge markedet for priser på relevante køretøjer, så urealistisk høje tilskud pr. køretøj ikke kvalificeres til tildeling.

Stram perioden for indgåelse af aftale med en måned

Jf. §11 stk. 5 og stk. 6 skal ansøger erklære, at der vil blive indgået en aftale om leasing eller en købsaftale om den nye nulemissionslastbil, der meddeles tilsagn om tilskud til, senest seks måneder efter datoen for tilsagnet. Vi bakker positivt op om, at denne betingelse er tilføjet kravene til tilskudspuljen, da vi finder det uhensigtsmæssigt, at nogle virksomheder pr. d.d. ikke har gjort brug af de tildelte støttemidler fra efterårets 2024-pulje. Vi foreslår imidlertid at skærpe denne periode en anelse til fem måneder. Det vil betyde, at alle ansøgninger med positivt tilsagn fra 2025-puljen har indgået aftaler inden 2026-puljens ansøgningsperiode afsluttes 3. marts 2026 (såfremt denne forlænges i en runde nummer to).

I samme forbindelse ønsker vi indsat krav om, at ansøgere erklærer, at der er indgået bindende købsaftale i projekter fra tidligere puljer, inden tilsagn om nyt tilskud fra 2025- og 2026-puljen kan tildeles.

Ejer-/brugerskifte i indregistreringsperioden

Jf. §11 stk. 4 skal ansøger erklære, at den lastbil, der meddeles tilsagn om tilskud til køb af, forbliver indregistreret i Danmark i minimum fire år fra første indregistrering. Idet der kan være mange årsager til ejer-/brugerskifte, som eksempelvis i tilfælde af fusion, salg, ændret behov mv., formoder vi, at det kan omfattes af kravene, at der kan ske ejer-/brugerskifte i den fireårige periode. Vi ønsker derfor, at Vejdirektoratet bekræfter dette ved at indføre svaret i den kommende detaljerede ansøgningsvejledning. Vi anerkender jf. §11 stk. 7, at dette ikke gælder leasingkøretøjer, der er blevet tildelt tilskud.

Begræns den administrative byrde ved de løbende statusredegørelser

Af hensyn til at begrænse administrationsbyrden for ansøgere, der tildeles tilskud, anbefaler vi, at den skriftlige statusredegørelse om projektets fremdrift til Vejdirektoratet jf. § 12 stk. 6 ændres til 1. juni hvert andet år.

Hurtigere offentliggørelse af liste over tilskudsmodtagere

Jf. §12 stk. 2 offentliggør Vejdirektoratet tilskudsmodtagere og tilskudsbeløb på www.vejdirektoratet.dk. I lyset af, at denne liste blev offentliggjort tre måneder efter ansøgningsperiodens afslutning til 2024-puljen, opfordrer vi Vejdirektoratet til at prioritere denne liste, så den kommer umiddelbart efter tilsagnene er givet. En løsning kunne eksempelvis være en dynamisk liste, der opdateres ugentligt i forbindelse med de afgivne tilsagn i den forgangne uge.

Eventuelle ubrugte midler

I det tilfælde, at puljen imod vores stærke forventninger skulle ende med ubrugte midler som følge af for få ansøgere, vil vi kraftigt opfordre til, at disse ubrugte midler videreføres direkte til det efterfølgende års tilskudspulje.

Brug af fuldmagt

Vi ønsker samtidig, at Vejdirektoratet forklarer i den kommende ansøgningsvejledning, hvorvidt det vil være muligt at søge for en anden virksomhed ved hjælp af fuldmagt. I bekræftende fald bør det samtidig forklares i vejledningen, hvordan dette kan gøres i praksis.

Vejdirektoratet

Deres ref.: 2024-623772 Vor ref.: SBP

Dato: 26.5.2025

DTL-Danske Vognmænds høringssvar på Høring over udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport i 2025 og 2026

DTL glæder sig over, at aftaleparterne har besluttet at fremrykke puljemidlerne, så de hurtigere kan gavne den grønne omstilling af den tunge vejtransport i Danmark. Overgangen til nulemissionskøretøjer er et stort og udfordrende skridt for branchen. Vognmændene står over for en betydelig usikkerhed i forbindelse med omstillingen, og der opstår et tilhørende behov for tilpasning af deres virksomhed. Det er i den nuværende fase derfor positivt og nødvendigt at understøtte den ønskede grønne omstilling med puljemidler.

Små og mellemstore transportvirksomheder er særligt udfordrede af den grønne omstilling, fordi investering i selv et enkelt køretøj kan have store økonomiske konsekvenser for virksomheden, og fordi omstilling kan lægge beslag på en stor del af de administrative ressourcer. Samtidig er det vigtigt, at alle dele af branchen gives mulighed for omstilling, og derfor støtter DTL de foreslåede differentierede tilskudssatser, hvor der er en højere tilskudsandel til små og mellemstore virksomheder, og det samlede loft over det tilskud til den enkelte virksomhed.

Det er en betydelig administrativ opgave for ansøgerne at udarbejde en støtteansøgning og skaffe den fornødne dokumentation med indhentning af priser på køretøjer og anlæg. DTL vil opfordre til, at ansøgningsproceduren gøres så smidig og enkel som muligt.

Støttemodellen og først til mølle-princippet

I fravær af bedre realistiske alternativer og af hensyn til mindskelse af de administrative byrder til behandling af ansøgninger er DTL enig i valget af "først til mølle-princippet".

DTL anerkender, at den foreslåede støttemodel med to trin, hvor tilskudsprocenten øges markant i 2. trin, kan give en bedre udnyttelse af puljen og medføre, at den rækker længere. 2-trinsmodellen stiller dog ansøgere i et dilemma, hvor vedkommende skal afveje sandsynligheden for at opnå tilskud med muligheden for at opnå en højere tilskudsandel.

DTL støtter, at der både er tilskudsmulighed til køb og leasing af lastbiler og til investeringer i depot- og destinationsladning.

Leasing

DTL mener, at det er udmærket, at der anlægges en brugerbetragtning ved leasing, således at det er den vognmand, som leaser køretøjet, der opnår direkte støtte.

DTL bemærker, at det i høringsbrevet er anført, at ”der forventes, at der sættes en maksimal periode for leasingaftaler på 6 år”. DTL mener, at en maksimal leasingperiode på 6 år er for kort, og at den bør forhøjes til 10 år. Desuden bør bestemmelsen om en maksimal leasingperiode fremgå af bekendtgørelsen.

Det fremgår af forslaget, at ansøger skal erklære, at køretøjet vil forblive leaset af tilskudsmodtager i hele den angivne leasingperiode. DTL mener, at bestemmelsen er unødvendig og for ufleksibel, og at der bør udvises større fleksibilitet over for ændringer i leasingaftalen undervejs, hvilket ifølge leasingbranchen er almindeligt forekommende.

Slutrapportering og udbetaling af tilskud

Ifølge forslaget udbetales tilskud, når projekterne er slutrapporteret, og i forslaget til bekendtgørelsen er der fastlagt tidspunkter for, hvornår det senest skal ske. DTL støtter den foreslåede tidshorisont, fordi det er vigtigt, at projekterne realiseres inden for en passende tid og at midlerne kommer til at virke. Der kan imidlertid være forhold, som ligger uden for ansøgers kontrol, der fører til forsinkelser. Eksempelvis kan levering af fornødne el-netforbindelser til ladeanlæg blive forsinket af lange leveringstider fra netselskabernes side, og der bør i sådanne tilfælde gives mulighed for at forlænge fristen for slutrapportering, uden at skulle reducere eller ændre projektets indhold.

DTL mener, at der bør gives mulighed for at udbetale tilskud under projektets forløb i takt med, at projektets forskellige elementer betales, og dette dokumenteres. Hvis tilskud udelukkende kan udbetales efter projektets afslutning, vil det i nogle tilfælde lægge et stort pres på støttemodtagers likviditet.

Støtte til konvertering og konverterede lastbiler

DTL vil gøre opmærksom på, at det er muligt at konvertere eksisterende fossile køretøjer til el-drift. Konvertering kan i tilfælde, hvor vognmanden fx har en nyere fossil lastbil med en dyr opbygning, være en økonomisk og praktisk genvej til omstilling og have positive miljøeffekter fremfor at skulle investere i helt nyt materiel. DTL mener derfor, at det skal være muligt at yde tilskud til konvertering og til køb af konverterede lastbiler, der ikke tidligere har været registreret i Motorregisteret som el-køretøjer.

Omkostninger til ordningens administration

Aftaleparterne har afsat en ramme på 323 mio. kr. til puljen og til de tilhørende administrationsomkostninger i 2025. Ifølge bekendtgørelsen er det kun 316,5 mio. kr., der tildeles omstilling af tung transport. Det må betyde, at det forventes, at der anvendes 6,5 mio. kr. på puljens administration, hvilket forekommer højt.

DTL ser frem til puljens positive virkninger på branchens grønne omstilling og vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent

Fra: Gent Grinvalds <gg@drivkraftdanmark.dk>
Sendt: 26. maj 2025 15:31
Til: Vejdirektoratet(VD)
Cc: VDM-PULJER
Emne: VS: Høring over udkast til bekendtgørelser om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og 2026

Til Vejdirektoratet

Tak for muligheden for at afgive høringssvar til udkastet til bekendtgørelser for puljerne til grøn omstilling af tung vejtransport for 2025 og 2026, j.nr. EMN-2024-623772.

Puljerne er et vigtigt redskab til at fremme den grønne omstilling, men deres effekt afhænger af, at der også kan etableres den nødvendige lade- og tankinfrastruktur – ikke mindst på virksomhedernes egne depoter. Det kræver både tid og kapital. Ladeoperatørerne bidrager allerede til dækning i det offentlige rum, men depotløsninger kræver andre modeller, hvor virksomhederne ikke nødvendigvis investerer selv.

Den foreslåede udmøntning af puljerne tager ikke højde for de løsninger, som ladeoperatørerne stiller til rådighed, og som er afgørende for, at små og mellemstore virksomheder kan omstille uden store forhåndsinvesteringer. Her er især tre forhold udfordrende:

1. **Leasingbegrænsning på infrastruktur:** Det er uhensigtsmæssigt, at leasing kun kan anvendes ved anskaffelse af lastbiler og ikke til lade- og tankinfrastruktur. Det begrænser fleksibiliteten og spænder ben for de forretningsmodeller, der netop gør det muligt at etablere grøn infrastruktur uden, at vognmændene skal foretage store upfront-investeringer.
2. **Krav om arealrådighed:** Det fremgår, at kun virksomheder med råderet over det konkrete areal kan søge om støtte. Det udelukker operatørmodeller, hvor tredjepart opstiller og driver infrastrukturen på vegne af kunden – og dermed reelt også mange små og mellemstore aktører fra at deltage i puljen.
3. **Forudbetaling og lang ventetid på nettilslutning:** Selv med tilskud skal hele investeringen – inkl. nettilslutning – betales up-front, før støtten udbetales. Det er en væsentlig barriere – især når ventetiden på nettilslutning ofte overstiger ét år. Vognmanden ender dermed med at skulle bære hele investeringen i lang tid uden drift og uden sikkerhed for støtte.

Samlet set risikerer disse krav at udelukke netop de virksomheder, som puljen burde understøtte. Drivkraft Danmark opfordrer derfor til, at reglerne justeres, så der skabes reel adgang for små og mellemstore virksomheder og de forretningsmodeller, som ladeoperatørerne tilbyder – herunder ved:

- At muliggøre støtte til leasing af lade- og tankinfrastruktur.
- At give operatører mulighed for at søge støtte på vegne af kunder.
- At overveje en model med delvis udbetaling af støtte på baggrund af dokumenterede tilsagn og investeringer.

Vi står naturligvis til rådighed for uddybning og bidrager gerne til det videre arbejde med at sikre, at puljen får størst mulig effekt.

Med venlig hilsen

Gent Grinvalds
Chefkonsulent for e-mobilitet

T: +45 3345 6513
M: +45 4880 7404
www.drivkraftdanmark.dk
<https://vioplader.dk/>



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

Fra: VDM-PULJER <VDM-PULJER@vd.dk>

Sendt: 28. april 2025 12:18

Til: Lea Andreasen <lea1@vd.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelser om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og 2026

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra vdm-puljer@vd.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

På vedlagte link fremsendes høring over udkast til bekendtgørelser om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og 2026.

Bekendtgørelserne er udmøntning af de midler, som regeringen og Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten og Radikale Venstre har afsat til grøn omstilling og effektiviseringer af vejgodstransporten i 2025 og 2026 i aftale om Deludmøntning af Grøn Fond af 15. april 2024.

Midlerne udmøntes som ansøgningspuljer i 2025 og 2026. Tilskud kan søges af private virksomheder og tildeling af tilsagn om tilskud fra puljen sker efter først-til-mølle-princippet. Der kan ydes tilskud til dækning af en del af de meromkostninger, som virksomheder har ved køb eller leasing af nye brint- og ellastbiler i forhold til køb eller leasing af en tilsvarende diesellastbil. Der kan også ydes tilskud til dækning af en del af de omkostninger, som virksomheder har i forbindelse med investering i depotladning og -tankning (el og brint) samt virksomheders omkostninger til nettilslutning ved investering i destinationsladning.

Eventuelle bemærkninger sendes til vores hovedmailadresse vd@vd.dk, cc. til vdm-puljer@vd.dk, med henvisning til j.nr. EMN-2024-623772, **senest den 26. maj 2025**.

Link til høringsportalen:

[Høringsdetaljer - Høringsportalen](#)

Venlig hilsen

Lea Andreasen

Fuldmægtig

Grøn transport og Rastepladser



Teglårdsparken 102
5500 Middelfart

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 2801

lea1@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.

[Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.](#)

Fra: VDM-PULJER
Sendt: 6. juni 2025 11:15
Til: VDM-PULJER
Emne: VS: j.nr. EMN-2024-623772 - Udkast bekendtgørelse om støtte til ellastbiler m.v. - Høringssvar Finans og Leasing

Fra: Vejdirektoratet(VD)
Sendt: 26. maj 2025 12:32
Til: TPD-VM-GTR
Emne: VS: j.nr. EMN-2024-623772 - Udkast bekendtgørelse om støtte til ellastbiler m.v. - Høringssvar Finans og Leasing

Fra: Christian Brandt <chb@finansogleasing.dk>
Sendt: 26. maj 2025 12:29
Til: Vejdirektoratet(VD) <vd@vd.dk>
Emne: j.nr. EMN-2024-623772 - Udkast bekendtgørelse om støtte til ellastbiler m.v. - Høringssvar Finans og Leasing

Hej Lea,
Nedenfor følger vores bemærkninger til jeres udkast til bekendtgørelser om støtte til ellastbiler m.v.
Særligt § 11, nr. 7 mener vi bør udgå. Vi håber på, at vi kan fortsætte vores gode dialog om emnet, og at I sammen med ministeriet i forbindelse med jeres overvejelser i lyset af de bemærkninger, der indkommer under denne høring, vil tage et kort møde med os gerne via Teams inden I lægger jer endeligt fast på indholdet.

Fremsendelsesbrevet

I fremsendelsesbrevet fremgår en hensigt om, at leasingaftalen ikke bør have længere løbetid end 6 år. For det første bør en evt. begrænsning af løbetiden på en leasingaftale fremgå direkte af bekendtgørelsen, så der er klarhed herover. For det andet finder vi, at 6 år er for kort, idet lastbiler i mange tilfælde leases over 8-10 år. Leasing er i konkurrence med fx bankfinansiering over kassekredit, hvor der ikke er begrænsning på løbetiden. En evt. løbetidsgrænse for leasing bør derfor ikke være under 10 år.

§ 2, nr. 2

Vi foreslår, at der i § 2, nr. 2 også åbnes for leasing af "depotladning eller brinttankstationer".

§ 6, stk. 2, 2. pkt.

I § 6, stk. 2, 2. pkt. tales om opgørelse af "nettonutidsværdien" ved en leasingaftale. Vi forstår, at dette begreb fremgår af statsstøttereglerne som er gældende for puljen. Det bør beskrives i definitionsafsnittet, hvad der præcist menes med "nettonutidsværdien". Og det bør fastlægges, om det skal opgøres af leasingselskabet/ansøger og fremgå af leasingtilbuddet som indsendes, eller om det beregnes af Vejdirektoratet ud fra det indsendte leasingtilbud.

§ 7

Hvad angår § 7 forstår vi, at tanken med større støtteintensitet i den senere støtteperiode skyldes et ønske om at søge at få mest mulig omstilling til ellastbiler ud af de støttekroner, der anvendes i den første støtteperiode, hvor der er en lavere støtteperiode. Herimod taler dog et andet hensyn om at undgå at gøre regelsættet unødigt kompliceret. Og man risikerer, at nogle vognmænd vil vente med at søge støtte til den anden støtteperiode for at få en højere støtteintensitet men med den risiko, at puljen så bliver tømt inden. Vi opfordrer derfor til at det overvejes at droppe denne opdeling i to støtteperiode med forskellig støtteintensitet.

§ 11, nr. 7

I § 11, nr. 7 fremgår "Ansøger skal erklære, at den lastbil, der meddeles tilsagn om tilskud til leasing af, vil forblive leaset af tilskudsmodtager i hele den angivne leasingperiode jf. den indgåede leasingaftale og alle bestemmelser heri."

Denne bestemmelse er ikke hensigtsmæssig og efter vores opfattelse ikke nødvendig henset til formålet med ordningen, da det går ud over fleksibiliteten for vognmanden.

Det skal understreges, at udgangspunktet selvfølgelig er, at leasingaftalen bliver gennemført, således som den er aftalt herunder i forhold til den aftalte løbetid. Men der kan være scenarier, hvor lastbilen skal brugerskiftes, sælges til tredjemand (selvsagt i Danmark de første 4 år), eller lignende. Det kan fx være i situationer, hvor vognmanden ønsker at udskifte ellastbilen til en større udgave på grund af kapacitetsudvidelser.

Som vi ser det, må det afgørende være, at der i alle tilfælde – om vognmanden køber eller leaser – er krav om at ellastbilen forbliver indregistreret i Danmark i minimum 4 år. Men derudover er der ikke behov for det yderligere krav i nr. 7, som alene angår leasing. Køb og leasing bør behandles ens, idet det afgørende er, at vognmanden har brugsretten til ellastbilen, og at der er krav om indregistrering i DK i minimum fire år. Det går ud over vognmandens fleksibilitet at være bundet til en leasingaftale i hele aftalens løbetid, også i de tilfælde, hvor parterne (leasingtager og leasinggiver) ellers normalt efter gensidig overenskomst vil kunne justere i indgående aftaler. Det bør være op til parterne, om man ved gensidig overenskomst vil afbryde leasingaftalen i utide, så længe 4 årskravet er opfyldt. Der ses ingen reelle grunde til at forskelsbehandle køb og leasing, og det stiller leasing som finansieringsmodel dårligere i konkurrence med andre finansieringsformer fx pant eller ejendomsforbehold, hvor vognmanden selv formelt set ejer køretøjet, men hvor bank/finansieringsselskab har pant heri.

Vi er opmærksomme på, at I er underlagt en intern vejledning om ”effektiv tilskudsforvaltning juni 2024”, hvoraf følgende fremgår:

3.2.5 Udbetaling af tilskud

Udgangspunktet for udbetaling af tilskud er, at udbetalingstidspunktet så vidt muligt følger forbrugstidspunktet eller det gennemsnitlige forbrugstidspunkt, således at der ikke er væsentlige forskydninger mellem de to tidspunkter. Væsentlige forskydninger må betragtes på linje med en forudbetaling, der som hovedregel kun kan foretages, når der er tilvejebragt hjemmel i særlig bevillingsbestemmelse i finanslovens anmærkninger, jf. Budgetvejledningens pkt. 2.2.13 *Forudbetaling eller betalingsbenstand*.

Den afgørende parameter ses her at være begrebet ”forbrugstidspunktet”. For os at se giver dette dog ikke baggrund for at forskelsbehandle imellem køb og leasing, således som § 11, stk. 7 er udtryk for. Ved køb er ellastbilen jo netop heller ikke ”forbrugt” med det samme. Den er blot formelt set indkøbt til eje på et givent tidspunkt. Men ellastbilen bliver jo ”forbrugt” i løbet af sin levetid ganske uafhængig af, om den er ejet af vognmanden eller af et leasingselskab. Det viser efter vores opfattelse, at køb og leasing ikke bør behandles forskelligt. Og at 4 års-kravet i § 11, nr. 4, som gælder ens for køb og leasing er tilstrækkeligt værn for formålet med tilskudsordningen.

Af de nævnte grunde beder vi derfor om, at § 11, nr. 7 udgår.

§ 12, stk. 7, nr. 2

Angående § 12, stk. 7, nr. 2 læser vi det, således at der kan udbetales støtte for hver enkelt lastbil uanset om den indgår i en pulje af lastbiler, der har opnået støtte i samme ansøgning når denne er ”indkøbt og indregistreret og leasingaftale er igangsat” jf. ordet ”lastbilen” altså i bestemt, entalsform. Det er en løsning, som vi finder hensigtsmæssig og har efterlyst, henset til at lastbilerne i mange tilfælde vil blive leveret på forskelligt tidspunkt. Det ønskes bekræftet, at vi har forstået bekendtgørelsen korrekt.

§ 14

I § 14 bør det overvejes at projekter senest skal være slutrapporteret 31. dec. 2026 og ikke først året efter i 2027 med henblik på at de projekter der opnår støtte rent faktisk også effektueres, hvad angår 2025-puljen. Og tilsvarende (blot med et års forskydelse) for 2026-puljen.

Med venlig hilsen

Christian Brandt

Direktør, cand. jur.

Finans og Leasing

Amaliegade 7

1256 København K

Mobil 40382987

chb@finansogleasing.dk

www.finansogleasing.dk





Vejdirektoratet
Teglårdsparken 102
5500 Middelfart

J.nr. EMN-2024-623772

Dato: 26-05-2025

Høring over udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2026

ITD kvitterer for muligheden for at afgive høringssvar over bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2026.

ITD ser positivt på tiltaget om at fremrykke puljens midler fra de oprindelige 125 mio. kr. i 2025 til nu 323 mio. kr. i 2025.

Denne ændring er vigtig, da efterspørgslen efter støtte til indkøb af nulemissionslastbiler og ladeinfrastruktur var enorm i 2024. Puljen på 75 mio. kr. blev revet væk på under 30 min.

ITD vil også gerne kvittere for at datoen for 2026 allerede er publiceret, da der har været mange henvendelser på, hvornår de forskellige puljer åbner.

ITD mener dog, at det er vigtigt at sikre, at midlerne i puljen forvaltes effektivt og gennemsigtigt for at opnå de ønskede mål. Ud af de 323 mio. kr. går alene 6,5 mio. kr. til administration. Dette mener ITD fortsat er for højt. Det er i 2025 tale om et setup, der allerede er publiceret i 2024 – derfor havde ITD gerne set, at man kunne have reduceret yderligere i omkostningerne.

Alene vil administrationen opsluge 10,5 mio. kr. fra den samlede pulje.

2024(1,9 mio. kr.) - 2025(6,5 mio. kr.) – 2026(2,1 mio. kr.)

I Høringsbrevet står der:

Udbetalingen af tilskud til leasing vil ske, når lastbilen er indkøbt og indregistreret og leasingaftalen er indgået og tilskudsmodtager er registreret som bruger af nulemissionslastbilen. Det forventes, at der sættes en maksimal periode for leasingaftaler på 6 år. For indkøb af nulemissionslastbiler samt investering i ladnings- eller optankningsinfrastruktur vil udbetaling af tilskud ske, når alle udgifter i projektet er afholdt.

Da dette ikke fremgår i udkastet til bekendtgørelse, forventer ITD ikke at dette vil få en betydning. Men da det fremgår af høringsbrevet, kommenterer vi for en god ordens skyld. Det, at perioden maksimalt kan være 6 år, er nemlig ikke særlig hensigtsmæssig. Elektriske lastbiler vil ofte have en længere periode end en diesel lastbil, da priserne er 2 gange højere. En eventuel løbetidsgrænse for leasing bør derfor ikke være under 10 år.



I udkastet til bekendtgørelsen står der:

§2.

- 2) Virksomheders indkøb eller leasing af nulemissionslastbiler, der ikke tidligere har været indregistreret som brint- eller ellastbil i Motorregistret.

ITD ser positivt på at der kan søges om tilskud til brugte nulemissionslastbiler fra udlandet, dette kan evt. fremrykke den grønne omstilling i Danmark. Leveringstiderne på ellastbiler er ofte meget lange.

§ 11

7) Ansøger skal erklære, at den lastbil, der meddeles tilsagn om tilskud til leasing af, vil forblive leaset af tilskudsmodtager i hele den angivne leasingperiode jf. den indgåede leasingaftale og alle bestemmelser heri.

Denne bestemmelse er ikke hensigtsmæssig og efter ITD's opfattelse ikke nødvendig henset til formålet med ordningen, da det går ud over fleksibiliteten for vognmanden.

Det skal understreges, at udgangspunktet selvfølgelig er, at leasingaftalen bliver gennemført, således som den er aftalt herunder i forhold til den aftalte løbetid. Men der kan være scenarier, hvor lastbilen skal brugerskiftes, sælges til tredjemand (selvsagt i Danmark de første 4 år), eller lignende. Det kan fx være i situationer, hvor vognmanden ønsker at udskifte ellastbilen til en større udgave på grund af kapacitetsudvidelser. Derfor ønsker vi, at § 11. 7) fjernes.

§14. 2025:

Projekter skal være slutrapporteret senest den 31. december 2027 ellers bortfalder tilsagn om tilskud, jf. stk. 2.

2026

Projekter skal være slutrapporteret senest den 31. december 2028 ellers bortfalder tilsagn om tilskud, jf. stk. 2.

Tilbage i 2024 var slutdatoen sat til seneste den 31. december 2027. Dette gør sig også gældende for puljen i 2025. Denne dato ser ITD gerne flyttet til 31-12-2029, da anlægsarbejde til etablering af depotladning har lange udsigter. ITD er opmærksom på, at der kan søges om udsættelse, dette er igen forbundet med administrative ressourcer. Det samme gør sig gældende for projekter i 2026. Da ser ITD gerne slutdatoen flyttes til 31-12-2030.

Med venlig hilsen

Dennis Hartung - ITD

Til Vejdirektoratet

Sendt pr. mail til: vd@vd.dk, cc. til vdm-puljer@vd.dk

København, 26. maj 2025

Høringssvar, j.nr. EMN-2024-623772:

Bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og 2026

Mobility Denmark ønsker hermed at give høringssvar til udkastet til ovenstående bekendtgørelse.

Vi noterer, at der er udarbejdet 2 bekendtgørelser – én for 2025 og én for 2026, men at høringen afholdes for begge bekendtgørelse. Vores bemærkninger refererer således også til begge puljer samlet.

Vi kan støtte den samlede høring, der inkluderer puljen i 2026. Det giver alt andet lige bedre "lead time" for ansøgerne, når de skal beslutte og forberede evt. ansøgninger. Det kan have stor betydning på dette marked, hvor lastbiler ofte undergår komplicerede opbygninger og skal bestilles lang tid forud for registrering og ibrugtagning.

Overordnet set er vi tilfredse med, at der med de bekendtgørelser skabes klarhed over tilskudsmidlerne i både 2025 og 2026. Det er en betydelig udfordring for markedet, hvis potentielle kunder efterlades i et "limbo" i forventning om, at tilskudspuljer skal udløses på et givet tidspunkt. Det sætter en stopper for efterspørgslen, indtil der er klarhed om puljerne og tildelingskriterier, hvorfor hurtig afklaring om udmøntningen af tilskudsmidler i de efterfølgende år (2027-2030) også har betydning.

Samtidig må vi dog også konstatere, den grønne omstilling og elektrificeringen af netop den tunge transport har hårdt brug for offentlige tilskud, og vil have det i en rum tid fremover.

Behovet for tilskud til gælder især anskaffelsen af nulemissionslastbiler, men den grønne omstilling af tung transport står overfor bredere udfordringer i form af etablering af ladeinfrastruktur, der er særligt udviklet til lastbilerne. Det sidste er et punkt, hvor markedet fortsat er langt mindre udviklet, end vi kender det fra personbilerne.

Derfor er det positivt, at tilskudsmidlerne også omfatter tilskud til dækning af en del af de omkostninger, som virksomheder har i forbindelse med investering i depotladning og til nettilslutning ved investering i destinationsladning.

På den anden side udstiller dette også omfanget af de økonomiske udfordringer ved den grønne omstilling. De samlede tilskudsmidler risikerer at blive "tyndt" fordelt, hvilket illustreres ved et loft over tilskudsmidlerne på 4 mio. kr. pr virksomhed.

Vi noterer os i øvrigt med tilfredshed, at det videreføres, at depotladning kan opnå højere støtteniveau, hvis de gøres semioffentlige. Vi ser det som en effektiv måde at fremme et mere fintmasket ladenetværk til tunge køretøjer, der kan understøtte opladning på farten – også i områder langt fra TEN-T-netværket og de store trafikknudepunkter. Det styrker den samfundsøkonomiske gevinst ved tilskudsmidlerne.

Derfor er det også meget positivt, at investeringer i destinationsladning som noget nyt kan opnå støtte i form af tilskud til nettilslutningen. Destinationsladning er et vigtigt element i det samlede netværk, der skal understøtte forskellige ladebehov og dermed muliggøre den grønne omstilling for flere. Det er vores oplevelse, at der her har været brug for en økonomisk håndsrækning for at accelerere udrulningen, og derfor er vi glade for, at det nu også er blevet støtteberettiget. Det giver rigtig god mening at støtte selve nettilslutningen, fordi det udgør en betydelig del af den samlede investering.

Definition og beregning af meromkostninger

Det fremgår af udkastene, at de støtteberettigede omkostninger er de meromkostninger, der er forbundet med at købe en nulemissionslastbil fremfor en sammenlignelig diesellastbil. I Vejdirektoratets vurdering heraf tages der udgangspunkt i de købstilbud, som ansøger fremsender (jf. § 6, stk. 2).

Ved leasing (§ 6, stk. 3) udgør de støtteberettigede omkostninger de meromkostningerne, der er forbundet med at lease en nulemissionslastbil fremfor en sammenlignelig diesellastbil. Disse beregnes som forskellen mellem nettonutidsværdien ved leasing af nulemissionslastbilen og nettonutidsværdien ved leasing af en sammenlignelig diesellastbil.

I forhold til meromkostninger forbundet med både køb og leasing bør der kunne indgå meromkostninger til opbygninger. Disse kan således også være højere som følge af drivlinjen på basiskøretøjet.

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.

Definition og afgrænsning af tilskudsberettigede lastbiler

Der kan som hidtil gives tilskudsmidler til køb eller leasing af nye nulemissionslastbiler dvs. lastbiler, der kan indregistreres som brint- eller ellastbiler i Motorregisteret og som ikke tidligere har været registreret.

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 dieselafgiften. Denne vejafgift gælder lastbiler med en totalvægt på 12.000 kg eller derover.

Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis denne vægtgrænse (<12.000 kg) gælder og skrives direkte ind i bekendtgørelsen, således at den kun omfatter tilskud til lastbiler i kategori N3.

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.

Variabel støtteintensitet (§ 7)

Som noget nyt varierer den maksimale støtteintensitet i løbet af ansøgningsperioden jf. tabellerne i høringsbrevet. Det betyder, at ansøgere, der søger i ansøgningsperiodens to sidste uger, kan opnå mere støtte, end hvis de havde ansøgt om støtte til det samme projekt i periodens to første uger.

Det, synes vi, er uhensigtsmæssigt. Dels gør det ansøgningsprocessen mere kompleks. Dels stiller det ansøgerne i en svær situation, hvor der må spekuleres i ansøgningstidspunktet. Opdelingen risikerer også at forsinke hele processen og bør derfor opgives, for at få nulemissionslastbilerne ud på veje så hurtigt som muligt.

Vi ser i øvrigt ikke noget i den generelle gruppefritagelsesforordning, der foreskriver en sådan variabel støtteintensitet.

Vi formoder derfor, at intentionen bag denne ændring kan have været at undgå den situation, vi så sidste år, hvor puljen blev oversøgt på blot få minutter. Rationalet lader til at være, at puljen blev oversøgt, fordi mange ansøgte om et fuldt beløb. Virkeligheden var, at puljen for 2024 på 75 mio. kr. blev tømt hurtigt, fordi der var for få midler ift. efterspørgslen og behovet.

Med fremrykning af midler i Grøn Fond har man sikret flere midler for 2025 og 2026 – hhv. 316,5 mio. kr. og 100,2 mio. kr. – hvilket i sig selv er positivt. Men vi mener ikke, at introduktionen af en ansøgningsperiode med forskellige støttesatser bidrager til en hensigtsmæssig udmøntning af puljerne.

Tildelingskriteriet "først til mølle" og start for ansøgninger

Startfrist for ansøgningerne i 2025 er fastsat til 3. september. Det anbefaler vi bliver fremskyndet, fordi afklaring om tildelingen af støttemidlerne allerede nu har negativ effekt på efterspørgslen. Vi hører fra vores medlemmer, at det stort set har lukket for efterspørgslen, at der nu ventes på tilskudsmulighed.

Man kan overveje at give mulighed for tildeling af støtte til allerede igangværende ordrer, når bekendtgørelsen er endeligt godkendt. Dette vil fremskynde udrulningen af nulemissionslastbiler og moderere effekten af ventetiden på puljemidlerne.

Vi konstaterer, at der ikke gives nogen nærmere definition af tildelingskriteriet "først til mølle" (§ 10, stk. 2). Vi må dog forstå, at det betyder, at midlerne tildeles til de ansøgere fra hvilke Vejdirektoratet har modtaget det til enhver tid gældende ansøgningsskema i den rækkefølge, hvori de modtages (elektronisk/via e-mail) i 2025 i perioden fra 3. september til 30. september.

Den endelige rækkefølge fastslås herefter, når alle ansøgninger (efter 30. september 2025) er vurderet med hensyn til, hvorvidt de er fuldstændige og overholder alle formkrav (§ 10, stk. 3).

Vi finder først til mølle-princippet problematisk helt generelt, men også på baggrund af erfaringer fra 2024, hvor puljen var tømt på 8 minutter. Samtidig er der stadig kun udbetalt en lille andel af de tildelte midler.

Uanset, at tildelingskriteriet set fra Vejdirektoratets side kan siges at være en administrativ lettelse, så øges risikoen samtidigt for useriøse eller "forcerede" ansøgninger, der igen kan øge risikoen for manglende udnyttelse af tilskudsmidlerne.

Overordnet ser vi det derfor som positivt, at der som noget nyt stilles krav om, at ansøger skal erklære, at der vil blive indgået en købs- eller leasingaftale om lastbilen senest 6 måneder efter tilsagn om tilskud jf. §11 nr. 5 og 6. Derudover stilles der med §14 krav til, hvornår projektet skal være slutrapporteret. Overskrides fristen, bortfalder tilsagn om tilskud.

Begge dele bidrager til, at midlerne kommer hurtigere ud at arbejde og bidrage til den grønne omstilling af den tunge transport. Det vil vi gerne rose.

Men, selvom der er indsat krav om, at ansøger skal erklære, at der indgås køb- eller leasingaftale senest 6 måneder efter tilsagn om tilskud er modtaget, kunne der med fordel gælde kortere frister for køb/leasing end for tilskud til depotladning.

Vi anbefaler, at man differentierer mellem tilskud til indkøb af nulemissionslastbil og tilskud til depotladning. Indkøb kan ikke karakteriseres som et "projekt". Det er en beslutning. Derfor bør de frister, der gælder jf. udkastets § 11, nr. 5 og 6 differentieres, så de skærpes for køb eller leasing af lastbiler. En erklæring efter 1 måned burde være tilstrækkeligt for disse aftaler.

Køb og leasing kræver således ikke andet end indgåelse af aftale mellem to parter, hvorimod etablering af depotladningsfaciliteter kan involvere flere aftaleparter og derfor i højere grad kan tage karakter af et projekt.

Tilsagn om tilskud til køb eller leasing kunne desuden betinges af krav om egentlig dokumentation for ordren inden for f.eks. 60 dage. Dokumentation kunne være i form af et "Letter of Intent" (LOI) af hensyn til aftaler med et relativt langt tidsperspektiv, men dette bør omvendt heller ikke kunne misbruges.

Endelig dokumentation for levering af køretøjet kunne kræves i form af registreringsattest senest 31. december 2026.

Et krav om projektafslutning 12 måneder efter ordreafgivelse ved køb eller leasing forekommer at være tilstrækkeligt. En reduktion af tilskuddet med f.eks. 20 pct. for hver måned projektet forsinkes og evt. bortfald af tilskuddet ved 6 måneders forsinkelse kunne være simple og objektive midler til at styrke kvaliteten af ansøgningerne og gennemførelsen af projekterne.

I forhold til forsinkelser eller tilskud, der ikke benyttes, bør det desuden overvejes, om der kan indføres en slags "karantæne" fra ansøgere med projekter fra tidligere puljer, der ikke er afsluttet.

Det bør have en konsekvens for ansøgeren, hvis tilskud ikke benyttes. Det kunne f.eks. være i form af en slags "bod" svarende til en procentdel af støttebeløbet.

I øvrigt vedrørende administration og tilsyn

Det er Mobility Denmarks vurdering, at der bør indsættes en frist for Vejdirektoratets offentliggørelse af listen med ansøgere, der har fået tilsagn om tilskud. Det skal ses i lyset af, at der ved sidste pulje gik næsten 3 måneder, før en sådan liste blev offentliggjort.

Idet der ikke synes at være nogen bestemmelser, der fastlægger, hvad der skal ske med tilskudsmidler, der evt. aldrig bliver brugt, foreslår vi, at dette klargøres, så det fremstår tydeligt, hvordan midlerne sikres anvendt til deres erklærede formål.

Endelig rejser tildelingsprincippet, "først til mølle", og processen for endelig udbetaling af tilskudsmidler, behov for en venteliste for ansøgere, der ikke opnåede tilsagn, men som må formodes at kunne komme i betragtning, hvis ansøgere med tilsagn viser sig ikke at kunne opfylde betingelserne. Mobility Denmark foreslår derfor, at der etableres en sådan venteliste.

Med venlig hilsen



Jonathan Schacht Halling Nielsen

Vicedirektør, Mobility Danmark

København den 26. maj 2025

Høringssvar fra Rådet for Grøn Omstilling

Vedrørende: j.nr. EMN-2024-623772, udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og udkast til bekendtgørelse om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2026

Hermed vores kommentarer til den foreslåede ordning.

En pulje pr. år med nedsat støtteprocent i forhold til 2024

Opdelingen i to puljer med forskellige støttesatser kan skabe en forøget kompleksitet og spekulation. Vi anbefaler at der kun laves en pulje og at støttesatserne sættes ned i forhold til 2024 satserne.

Vi anbefaler at satserne for pulje i 2025 og 2026 er:

- Ved ansøgning om støtte til indkøb eller leasing af nulemissionslastbiler bør støtteintensiteten maksimalt udgøre 30 pct. af de støtteberettigede omkostninger for store virksomheder, 35 pct. for mellemstore virksomheder, og 40 pct. for små virksomheder.
- Ved ansøgning om støtte til investering i depotladning og -tankning samt bør støtteintensiteten maksimalt udgøre 10 pct. af de støtteberettigede omkostninger for store virksomheder, 20 pct. for mellemstore virksomheder, og 30 pct. for små virksomheder.
- Hvis depotladning og -tankinfrastrukturen gøres periodevis offentligt tilgængelig, bør støtteintensiteten maksimalt udgøre 15 pct. for store virksomheder, 30 pct. for mellemstore virksomheder og 40 pct. for små virksomheder.
- Puljen bør samlet til en udmøntning og bør løbe over længere tid til midlerne er opbrugt. Den hidtidige ordning har skabt en u hensigtsmæssig stop-go politik, der ødelægger dynamikken på markedet. Evt. Yderligere fremadrettet støtte bør være i form af fx styrkelse af den udvidede fradragsret for el-lastbiler for at få en mere gradvis tilpasning til et normalt marked.
- Evt. ubrugte midler bør tilbageføres til puljen. Derfor bør der laves en ordrebekræftelse indenfor 3 måneder så ubrugte midler kan tilbageføres og indgå i februar puljen.

Det henstilles til at det kun er lastbiler og ikke varebiler som kan søges til i puljen. Elvarebiler indgår i nogle statistikker i lastbilkategorien, da de kommer til at veje over 3,5 tons.

Med venlig hilsen

Jeppe Juul og Christian Rohmann

Rådet for Grøn Omstilling

Fra: Michael Sparlund <michael.sparlund@volvo.com>
Sendt: 19. maj 2025 10:51
Til: Vejdirektoratet(VD)
Cc: VDM-PULJER; Brian Jensen
Emne: j.nr EMN-2024-623772

Kategorier: LEA

Hej,

Input og spørgsmål til bekendtgørelsen om pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og 2026

Definitioner:

- **2) Nulemissionslastbiler**
Vigtigt det kun er N3 lastbiler, så varevognene ikke går med ind i puljen

Statslig tilskudspulje og tilskuddets størrelse:

- **§ 5.** 323 Mio / 316,5 mio (adm. Gebyr)
Hvad skal de 6,5 millioner kr. dække?
- **§ 7.** Støtteintensiteten varierer i løbet af ansøgningsperioden. Fra den 3. september til og med den 16. september 2025 følger støtteintensiteten stk. 2-4, og fra den 17. september til og med den 30. september 2025 følger støtteintensiteten stk. 5-7.
Stk. 2. Ved ansøgning om støtte til indkøb eller leasing af nulemissionslastbiler fra den 3. september til og med den 16. september 2025 kan støtteintensiteten maksimalt udgøre 10 pct. af de støtteberettigede omkostninger for store virksomheder, 20 pct. for mellemstore virksomheder, og 30 pct. for små virksomheder.
Drop opdelingen i to ansøgninger - øger kun kompleksitet. Formålet er at få så mange nulemissionslastbiler ud på vejene, så HURTIGT som muligt.
- Leasing bør kunne gå ubegrænset eller op til min 96 mdr.
- Nedsættelse af store virksomheders støtte % bør genovervejes. Er ellers reguleret af de 4 mio.

Tildeling af tilskud og vilkår

- Først til mølle princip: Sidste pulje var tom på 8 minutter, og stadig er der kun udbetalt 1% af puljen. Vores anbefalinger er:
Der skal differentieres mellem indkøb af nulemissionslastbil og depotladning. Det er IKKE et projekt at købe en lastbil. Derfor skal tidsfristen for lastbilerne skærpes
§ 14. Projekter skal være slutrapporteret senest den 31. december 2027 ellers bortfalder tilsagn om tilskud, jf. stk. 2.

Ansøger skal bekræfte efter maks. 30 dage i stedet for 180 dage

Ansøger skal bekræfte SENEST 31/12.26 at nulemissionslastbilen er leveret og indregistreret (dokumenteres med reg. attest)

Må man ansøge hvis man har igangværende tildeling fra tidligere puljer?

Tidligere "projekter" skal færdiggøres inden tilsagn om nyt tilskud kan søges.

- **Administration af tilsyn m.v.**

Stk. 2. Hvornår offentliggøres listen over hvem der har fået tilskud?

Kan dette fremmes? Ved sidste pulje gik der næsten 3 måneder før listen blev offentliggjort.

Stk. 6. Hvad sker der hvis man IKKE indsender en skiftelig redegørelse?

- Afklaring af bod vs erklæringer:

Hvad der sker med evt. ubrugte midler fra tilskudsordninger?

Er der bod hvis ikke tilsagn bliver benyttet?

Kommer der en venteliste, hvis tilskudspuljen er opbrugt, og hvordan ville sådan en liste fungere?

- For at fremskynde udrulningen af nulemissionslastbiler, vil det så være muligt at søge tilskud til allerede igangværende ordre når bekendtgørelsen er godkendt?

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

volvotrucks.dk

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>