

Høringsnotat

Udkast til bekendtgørelse for pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2025 og pulje til grøn omstilling af tung vejtransport 2026

Vejdirektoratet har den 28. april 2025 sendt 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 i høring. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen. Høringsfristen udløb den 26. maj 2025.

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar fra

- Banke ApS
- Dansk e-Mobilitet
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- Danske Vognmænd DTL
- Drivkraft Danmark
- Finans og Leasing
- International Transport Danmark ITD
- Mobility Denmark
- Rådet for Grøn Omstilling
- Volvo Danmark A/S

Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet

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

1. Generelt

1.1 Midler til puljen fremrykket til 2025 og 2026

Dansk Erhverv, DTL, ITD og Dansk Industri finder det positivt, at midlerne til at støtte den grønne omstilling af tung vejtransport ved ansøgningspuljer er fremrykket til ansøgningsrunder i 2025 og 2026. Dette vil være med til at sikre, at midlerne hurtigst muligt omsættes i virksomhedernes investeringer i nulemissionsløsninger, samtidig med at det skaber forudsigelighed i markedet, at ansøgningsrunderne placeres relativt tæt på hinanden. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at puljen bør samles til en udmøntning og bør løbe over længere tid for at undgå stop-and-go effekt og foreslår, at fremadrettet støtte bør gives som udvidet fradragsret for el-lastbiler.

Vejdirektoratet bemærker, at det er besluttet af aftaleparterne bag Deludmøntning af Grøn Fond, at de afsatte midler til ansøgningspuljerne udmøntes i 2025 og 2026, og at der ikke for nuværende er afsat



yderligere midler til flere ansøgningsrunder. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

1.2 Tilføjelse af leasing af nulemissionslastbiler, destinationsladning og tilskud til bufferbatterier

Dansk Erhverv og DTL finder det positivt, at leasing af lastbiler og destinationsladning er tilføjet som støtteberettigede aktiviteter, samt at det er muligt at få tilskud til bufferbatterier ved opsætning af destinationsladning. Mobility Denmark og Dansk e-Mobilitet påpeger også behovet for tilskud til ladeinfrastruktur for omstillingen af tung transport, hvorfor de ser det som positivt, at der gives tilskud til depotladning og destinationsladning.

De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2. Anvendelsesområde

2.1 Administrative omkostninger til puljen

Dansk Erhverv er kritisk over for det afsatte beløb til administration på 6,5 mio. kr. for ansøgningsrunden i 2025, svarende til 2 pct. af puljen og opfordrer til at dette sænkes til 1 pct. for begge ansøgningsrunder. Volvo Danmark spørger, hvad de 6,5 millioner kr. dækker, og DTL, ITD og Dansk Industri påpeger desuden, at beløbet forekommer højt.

Vejdirektoratet bemærker, at beløbet dækker de administrationsudgifter, som Vejdirektoratet har til håndtering af puljen i hele dennes løbetid. For ansøgningsrunden i 2024 var der afsat 2,5 pct. af puljen til administrationsudgifter. Beløbet er fastlagt på baggrund af en konkret vurdering af de administrative omkostninger, herunder en hurtig udmøntning af et forventeligt meget stort antal ansøgninger og inkludering af flere projektyper end ved ansøgningsrunden i 2024. Dette inkluderer tilføjelsen af leasing af lastbiler og ladestandere, hvilket medfører årlig opfølgning frem til projektperiodens afslutning, hvilket medfører øgede administrative udgifter i en årrække. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2.2 Tilskud til køb af nulemissionslastbiler fra udlandet

ITD noterer sig, at det er muligt at opnå tilskud til brugte nulemissionslastbiler fra udlandet, trods at disse ikke tidligere har været indregistreret som brint- eller ellastbil i Motorregistret. Dette finder de positivt, da levering af de brugte nulemissionslastbiler er hurtigere end ny-producerede lastbiler og ofte vil have en lavere pris.

Vejdirektoratet bemærker, at det er korrekt, at der kan søges om tilskud til brugte nulemissionslastbiler fra udlandet på lige fod med nye. Der må dog ikke tidligere være modtaget støtte til lastbilen. Vilkår og krav til ansøgning er de samme som ved nye nulemissionslastbiler. På baggrund af denne bemærkning fjernes ordet "nye" i § 6 stk. 2 og stk. 3, samt i § 11 nr. 5 og nr. 6.

2.3 Konverteringer af diesellastbiler til nulemissionslastbiler

DTL opfordrer til, at det skal være muligt at yde tilskud til konvertering af lastbiler, der ikke tidligere har været registreret i Motorregistret som el-køretøjer. Banke ApS påpeger, at de af bekendtgørelsen læser, at konvertering, også kaldet retrofit, af eksisterende diesellastbiler til elektrisk drift er inkluderet som støtteberettiget aktivitet. Der anmodes om præcisering, så det er tydeligt, at dette er korrekt.

Vejdirektoratet bemærker, at det er muligt at opnå tilskud til køb af konverterede lastbiler, der ikke tidligere har været registreret i Motorregistret som el-køretøjer. Vejdirektoratet bemærker, at der ikke kan opnås tilskud til udgifter til konvertering af en lastbil som virksomheden allerede ejer – dvs. at brugeren eller ejeren ikke kan søge tilskud til konvertering af sin lastbil.



Vejdirektoratet anerkender, at konvertering af lastbiler til nulemission kan udgøre et positivt element i den grønne omstilling af transportsektoren. Tilføjelse af muligheden for tilskud til konverteringer af egne lastbiler ville medføre en øget kompleksitet i puljen og øgede udgifter til administration for Vejdirektoratet generelt. Samtidig vil det kunne medføre en forsinkelse af den samlede udmøntning, hvis denne nye type ansøgninger skaber en flaskehals i sagsbehandlingen af alle ansøgningerne i puljen, hvilket ikke ønskes. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

2.4 Leasing af lade- og tankinfrastruktur

Finans og Leasing og Mobility Denmark opfordrer til, at muligheden for leasing af lade- og tankinfrastruktur tilføjes i § 2. nr. 2 for virksomheders investering i depotladning eller brinttankstationer.

Vejdirektoratet bemærker, at leasing af ladestandere kan medtages som en udgift under projekter med tilskud til investering i depotladning, og at dette er indeholdt i ordlyden i § 6. stk. 4 "udgifter til selve drivmiddelinfrastrukturen". De nærmere vilkår herfor fremgår af puljens vejledningsdokumenter. Udgifter til leasing af hardware til ladeinfrastruktur kan omfatte bufferbatterier. De samlede udgifter til leasing skal fremgå af budgettet som en separat kategori på lige fod med projektets andre udgifter. Se desuden afsnit 4.6 i dette dokument. Det er ikke muligt at opnå støtte til leasing af infrastruktur til brintaninfrastruktur. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3. Definitioner

3.1 Begrænsning af køretøjer med tilskud

Volvo, Rådet for Grøn Omstilling, Dansk Industri og Mobility Denmark påpeger, at det kun bør være N3 lastbiler, der har en totalvægt på over 12.000 kg, der skal kunne få støtte, så varevogne ikke indgår i puljen og opfordrer til at dette indskrives i bekendtgørelsen.

Vejdirektoratet bemærker, at det er besluttet af aftalepartierne bag Deludmøntning af Grøn Fond, at alle køretøjer, der kan indregistreres som en brint- eller ellastbil i Motorregistret, herunder varebiler op til 4.250 kg, der må køres med B-kørekort, kan modtage støtte fra puljen. Vægtgrænsen er derfor sat til 3.500 kg. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

3.2 Udvidet definition af leasing

Dansk Industri foreslår, at definition af leasing uddybes og at det specificeres, at der kan søges om tilskud til operationel samt finansiell leasing.

Vejdirektoratet bemærker, at definitionen på leasing i bekendtgørelsen indeholder begge leasingtyper. I puljens vejledningsdokumenter vil det blive uddybet, at både operationel og finansiell leasing kan medtages som tilskudsgivende aktiviteter. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, men ansøgningsvejledningen for puljen tilpasses, så det nævnte fremgår tydeligt.

3.3 Destinationsladning

Dansk Erhverv finder, at det er positivt, at destinationsladning er støtteberettiget, men påpeger, at det er uklart, hvad formuleringen om, at en virksomhed, for at kunne søge om tilskud til denne projekttype, skal have "en høj omsætning af levering og afhentning med eksterne lastbiler", betyder.

Vejdirektoratet bemærker, at bekendtgørelsens definition af destinationsladning henviser til, at destinationsladning vil foregå, når en virksomhed har et større lager, depot, terminal eller distributionscenter, hvor der bliver leveret eller afhentet en større mængde varer. Dette skyldes, at ikke alle virksomheder, der får leveret varer, kan omfattes af muligheden for destinationsladning. Fx vil en mindre butik eller typisk dagligvareforretning ikke blive anset for lokation til destinationsladning. Det er væsentligt, at der er tale om levering fra andre virksomheders lastbiler, da der, hvis der er tale om egne lastbiler i



højere grad vil være tale om depotladning. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, men det eksemplificeres i puljens vejledningsdokumenter.

4. Statslig tilskudspulje og tilskuddets størrelse

4.1 Støtteintensitet opdelt i to perioder

Dansk Erhverv, DTL, Finans og Leasing, Rådet for Grøn Omstilling anerkender hensigten med at have to perioder med først en lav støtteintensitet og senere en høj støtteintensitet. Dansk e-Mobilitet, Dansk Erhverv, Mobility Denmark, Finans og Leasing, Volvo Danmark og DTL bemærker dog også, at de differentierede støttesatser kan skabe dilemmaer, øger kompleksiteten og utilsigtet usikkerhed for virksomhederne, og at der kan ske spekulation i ansøgningstidspunktet. Rådet for Grøn Omstilling foreslår, at der kun skal være én periode for støtteintensiteter, mens Dansk Industri foreslår en anden model til støtteintensiteten, hvor der i første omgang er en lav støtteintensitet, og hvis der fortsat er midler tilbage efter 14 dage, vil puljen forlænges med en højere støtteintensitet, der tildes alle ansøgere.

Vejdirektoratet bemærker, at de to perioder med først lavere støtteintensiteter og dernæst højere støtteintensiteter har til formål at sikre, at så mange projekter som muligt får tilskud, og at der dermed opnås så meget grøn omstilling af transportbranchen for midlerne som muligt. Vejdirektoratet anerkender, at virksomhederne kan opleve en usikkerhed ved modellen.

På baggrund af et politisk ønske om at afsøge, om de lavere støtteintensiteter er nok for virksomhederne, fastholdes modellen. Modellen, giver fortsat mulighed for, at der kan søges om de højere støtteintensiteter, såfremt der er midler tilbage i puljen efter to uger.

For at imødegå, at virksomheder af strategiske årsager ansøger om tilskud til ens projekter i begge perioder, for efterfølgende at afstå ansøgning/projekter med den lave støttesats, tilføjes begrænsninger herfor i bekendtgørelsen, samt i puljens regnskabsinstruks og tilskudsvilkår. Begrænsningerne vil omfatte situationer, hvor en virksomhed indsender ansøgninger til projekter, der har samme projekttype, jf. bekendtgørelsens § 2 nr. 1-4:

- *Hvis en virksomhed ansøger om støtte til projekter med indkøb eller leasing af nulemissionslastbiler jf. § 2 nr. 1 i begge perioder, vil begrænsningerne være gældende.*
- *Hvis en virksomhed ansøger om støtte til investering i depotladning eller -brinttankstationer jf. § 2 nr. 2 i begge perioder, vil begrænsningerne være gældende.*
- *Hvis en virksomhed ansøger om støtte til projekter, der indeholder både indkøb eller leasing af nulemissionslastbiler og investering i depotladning eller -brinttankstationer jf. § 2 nr. 3, vil de enkelte dele af projektet, der hver især svarer til § 2 nr. 1 eller 2, være underlagt begrænsningen, hvis der ansøges om separate projekter for § 2 nr. 1 eller 2 i en anden periode.*
 - o *Eksempel: Hvis en virksomhed indsender tre ansøgninger: 1) ansøgning om støtte til en nulemissionslastbil og en depotlader i et samlet projekt i den første periode med lav støtteintensitet, og i anden periode med højere støtteintensitet 2) ansøgning om støtte til en nulemissionslastbil og 3) ansøgning om støtte til en depotlader, så vil alle tre ansøgninger være underlagt nedenstående begrænsninger.*
- *Hvis en virksomhed ansøger om støtte til projekter med destinationsladning jf. § 2 nr. 4 i begge perioder, vil vilkårene være gældende.*

Dette er gældende, uanset om projekternes omfang varierer, fx forskelligt antal og type lastbiler eller ladestandere.

Begrænsningerne vil være følgende:

- *Projekter omfattet af § 2, nr. 3, anses desuden for ens med projekter omfattet af § 2, nr. 1-2.*
- *Inden der er givet tilsagn om tilskud gælder det, at hvis en virksomhed trækker ansøgning med lav støtte tilbage, vil ansøgninger med den høje støtte, der har samme projekttype, også blive trukket tilbage.*



- Hvis virksomheden opnår tilsagn om tilskud til projekter med ens projekttype i begge perioder, vil tilskuddet til projektet med den lavere støtteintensitet blive udbetalt først, før tilskuddet til projektet med højere støtteintensitet kan udbetales. Dette skyldes, at det er en forudsætning for udbetalingen af projektet med højere støtteintensitet, at projektet med den lavere støtteintensitet gennemføres.
- Hvis virksomheden opnår tilsagn om tilskud til projekter med ens formål i begge perioder, vil tilskuddet til projektet med den lavere støtte altid blive udbetalt først, hvorefter virksomheden kan få udbetalt tilskud til projektet med den højere støtte, uanset hvilket projekt, der bliver færdigt først. Dette medfører, at hvis fx en ellastbil indkøbt med høj støtte leveres tidligere end ellastbilen med lavere støtte, må virksomheden først få udbetalt tilskud til denne ellastbil, når den også har haft udgiften til ellastbilen med lav støtte. I det tilfælde vil udbetaling af tilskud ske samtidigt for begge ellastbiler - uanset forskelligt leveringstidspunkt.

De nævnte bemærkninger medfører, at Vejdirektoratet tilpasser bekendtgørelsesudkastet, samt vejledningsdokumenter på baggrund heraf.

4.2 Støtteintensitet – lavere intensitet til store virksomheder

Dansk Erhverv, Volvo Danmark og Dansk Industri finder, at den laveste støttesats på 5 pct. til store virksomheder er så lav, at incitamentet for investering i grøn teknologi kan blive for svagt, og opfordrer til at genoverveje denne og anfører, at det er tilstrækkeligt med begrænsningen på 4 mio. kr. DTL finder til gengæld, at selvom den grønne omstilling er en stor udgift for alle typer virksomheder, er det særligt udfordrende for de små og mellemstore virksomheder, og støtter derfor de differentierede støttesatser.

Vejdirektoratet bemærker, at støttesatserne er fastlagt for at sikre, at så mange projekter som muligt kan få tilskud under puljen. Samtidig vurderes det, at større virksomheder generelt har bedre forudsætninger for at påtage sig de udgifter, der er forbundet med at omstille til nulemissionskøretøjer.

På denne baggrund fastholdes støttesatsen for investering af lade- eller tankinfrastruktur for store virksomheder fastlagt til 5 pct. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

4.3 Definition af virksomhedsstørrelse for bruger eller ejer

Dansk Industri opfordrer til, at definitionen af virksomhedsstørrelsen specificerer, at der er tale om brugervirksomhedens størrelse, og ikke leasing-/finansieringsvirksomhedens størrelse, der er afgørende.

Vejdirektoratet bemærker, at leasingvirksomheder ikke er udelukket fra at søge om tilskud til indkøb af lastbiler. Det er således størrelsen på den virksomhed, der ansøger om tilskud, der er gældende i et hvert tilfælde: Ved køb af nulemissionslastbil er det størrelsen på virksomheden, der skal registreres som ejer af lastbilen, mens det ved leasing er størrelsen på den virksomhed, der skal registreres som bruger af lastbilen. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, men dette vil fremgå af vejledningsdokumenterne til puljen.

4.4 Leasingperiode for nulemissionslastbiler

Finans og Leasing påpeger, at begrænsningen af løbetiden på leasingaftaler bør fremgå af bekendtgørelsen. Dertil påpeges det, at 6 år er for kort en periode til at medtage udgifter til leasing, idet lastbiler i mange tilfælde leases over 8 - 10 år, hvorfor en løbetidsgrænse ikke bør være under 10 år. Volvo Danmark foreslår en ubegrænset leasingperiode eller minimum op til 8 år, mens DTL og ITD opfordrer til at forhøje perioden til 10 år. Dansk Industri foreslår, at der ikke fastlægges en periode, men at det afhænger frit af leasingaftalerne.

Vejdirektoratet bemærker, at der er forståelse for, at lastbiler kan leases i længere tid end 6 år og at lastbilers levetid varierer efter fx kørselsomfang. Det bemærkes desuden, at projekter med leasing får



tilskuddet udbetalt forud, hvorfor Vejdirektoratet skal sikre, at leasingaftalen også benyttes i hele den angivne periode, med årlige opfølgninger til følge. En længere leasingperiode medfører derfor øget administration i puljen. På baggrund af en afvejning af disse forhold ændres den maksimale leasingperiode, der er støtteberettiget, til 8 år. Perioden vil fremgå af puljens vilkår, som nærmere beskriver de tilskudsberettigede omkostninger i dokumentet "Regnskabsinstruks og tilskudsvilkår" for puljen, der offentliggøres på puljens hjemmeside. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i selve bekendtgørelsesudkastet, men regnskabsinstruks og tilskudsvilkår samt ansøgningsvejledning for puljen tilpasses på baggrund heraf.

4.5 Tilskud til allerede igangværende ordrer

Volvo Danmark og Dansk Industri spørger, om det er muligt at søge tilskud til allerede igangværende ordrer, når bekendtgørelsen er godkendt. Mobility Denmark foreslår at dette gøres muligt for at fremskynde udrulningen af nulemissionslastbiler og moderere effekten af ventetiden på puljemidlerne.

Vejdirektoratet bemærker, at tilskud under puljen er statsstøttereguleret af EU's gruppefritagelsesforordningen (GBER), hvilket kun kan tildeles, hvis der er tilskyndelsesvirkning. Dette medfører, at aktiviteten, dvs. ordreindgivelse om lastbilen ikke må indgås, før der er indsendt ansøgning om tilskud til aktiviteten. Det er derfor ikke muligt at give tilskud til ordrer, der er indgivet før ansøgning om tilskud er indsendt. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

4.6 Tilskud til abonnementsbaserede ladeløsninger og leasing af ladestandere

Drivkraft Danmark og Dansk Erhverv opfordrer til, at der gives mulighed for at opnå støtte til leasing af lade- og tankinfrastruktur og abonnementsbaserede ladeløsninger. Disse løsninger opsættes og drives af en tredjepart, som brugeren/vognmanden indgår en flerårig aftale med, der inkluderer alle ydelser. Det påpeges, at denne model er fordelagtig for små og mellemstore virksomheder, der kan fralægge sig en række risici og administrative opgaver til andre. Dansk Erhverv opfordrer til at sikre størst mulig fleksibilitet ved at sondringen mellem bruger og ejere i bekendtgørelsen kan muliggøre denne løsning.

Vejdirektoratet bemærker, at leasing af ladestandere er en støtteberettiget udgift ved projekter for depotladning. Ansøgning herom kan indsendes af brugeren af ladeinfrastrukturen til depotladning, så længe denne råder over det areal, hvor der oplades på, og så længe det er en udgift i projektet. Ladeoperatører kan ikke søge om tilskud fra puljen til opsætning på andre virksomheders områder. De nærmere vilkår for tilskud til leasing af ladeinfrastruktur vil fremgå nærmere af vejledningsdokumenter til puljen, der offentliggøres på puljens hjemmeside. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet, men vilkårsdokumenter for puljen tilpasses, så det sikres at vilkår herfor fremgår tydeligt.

4.7 Beregning af meromkostninger for nulemissionslastbiler

Mobility Denmark påpeger, at der i beregningen af meromkostningerne skal kunne indgå meromkostninger til særlige opbygninger på lastbilerne. Dansk Industri foreslår en forenkling af beregningen af merudgiften for lastbilerne ved at fastlægge en fast støttesats per nulemissionslastbil for at mindske administrative byrder. Dansk Industri påpeger desuden, at det formodes, at Vejdirektoratet ved behandlingen af ansøgninger vil vurdere tilskuddets størrelse pr. ansøgte lastbil, for at dette beløb ikke er uforholdsmæssigt højt pr. køretøj.

Vejdirektoratet bemærker, at meromkostningerne på lastbilerne beregnes ved sammenligning af prisen på en diesellastbil, der er så ens som muligt med nulemissionslastbilen. En dyrere specialombygget nulemissionslastbil vil derfor sammenlignes med tilsvarende specialombygget diesellastbil.

Denne beregningsmodel er fastlagt i EU's gruppefritagelsesforordning, og der er derfor ikke mulighed for at ændre i modellen for beregning af tilskuddet. Samtidig afholder denne fremgangsmåde virksomhederne



fra kunstigt at øge tilskuddets størrelse pr. ansøgt lastbil. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

4.8 Definition af netto nutidsværdien

Finans og Leasing opfordrer til, at der opstilles en definition på begrebet netto nutidsværdi, der fremgår af § 6 stk. 3. og at det tydeliggøres, om det skal fremgå af leasingtilbuddet, eller om det beregnes af Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet anerkender behovet for en nærmere definition og fremgangsmåde for beregning af netto nutidsværdien i tilbud på leasingaftaler. Definition samt information om, hvad der skal fremgå af tilbuddene, vil fremgå af ansøgningsvejledningen for puljen, der vil blive offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5. Ansøgning om tilskud

5.1 Tilskud tilfalder brugeren for både købs- og leasingaftaler

Dansk Industri foreslår en sammenlægning af § 8 stk. 2 og stk. 3. og en fastlæggelse af, at det er brugeren, der kan ansøge om tilskud for at undgå tvivl om, hvorvidt leasingselskaberne også kan søge om tilskud.

Vejdirektoratet bemærker, at leasingselskaber kan søge om tilskud til indkøb af lastbiler på lige fod med andre virksomheder, hvis de registreres som ejere. § 8, stk. 2 handler om tilskud til køb af lastbiler og dette tilskud kan kun gives til den, der registreres som ejer af lastbilen. § 8 stk. 3 handler om leasing af lastbiler og tilskuddet til leasing kan kun gives til den, der skal registres som bruger af lastbilen. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5.2 Mulighed for ansøgning om tilskud, hvis ansøger har ufærdige projekter i pulje til grøn omstilling af tung vejtransport i 2024

Volvo Danmark foreslår, at projekter, der har tilsagn om tilskud fra ansøgningsrunden i 2024 bør skulle færdiggøres, inden tilsagn om nyt tilskud kan søges. Mobility Denmark opfordrer til det samme, og foreslår desuden, at der skal kunne gives en bod, hvis tilskuddet ikke benyttes. Dansk Industri ønsker krav i ansøgningsrunde i 2026 om, at projekter med tilsagn om tilskud fra 2025 skal have indgået købsaftale før der kan tildeles tilsagn til den samme virksomhed i 2026.

Vejdirektoratet anerkender ønsket om at sikre, at virksomheder med tilsagn om tilskud hurtigst muligt får udført deres projekter ved at udelukke tilsagn til virksomheder med ufærdige projekter fra tidligere ansøgningsrunder. Samtidig må det antages, at en virksomhed, der ansøger om tilskud i en ansøgningspulje af denne art, har et reelt behov for tilskuddet samt et reelt ønske om at udføre det givne projekt. Derudover formodes det, at en virksomhed på trods af ufærdige projekter i tidligere puljer fortsat har et reelt ønske om at fortsætte den grønne omstilling af virksomheden og derfor ansøger om tilskud i en ny ansøgningsrunde. De nævnte bemærkninger giver derfor ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5.3 Ansøgningsperiode

Mobility Denmark opfordrer til at fremrykke ansøgningsperioden i 2025 for at undgå yderligere forsinkelse i markedet.

Vejdirektoratet bemærker, at ansøgningsperiodens placering i september tager hensyn til virksomhedernes sommerferieperiode i juli og august, så alle har lige mulighed for at ansøge. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5.4 Operatørers mulighed for at søge støtte på vegne af kunder

Drivkraft Danmark opfordrer til at operatører gives mulighed for at ansøge om tilskud til investering i depotladning- og tankning samt destinationsladning, så de har mulighed for at søge tilskud og opsætte ladeinfrastruktur på vegne af en kunde. Dette gøres ved at fjerne bestemmelsen om at ansøger skal have areal til rådighed.

Vejdirektoratet bemærker, at puljen er målrettet transportvirksomheder og omstillingen af den tunge transport og ikke operatører af lade- eller tankinfrastruktur. Derfor er det de virksomheder, der råder over de arealer, hvor lade- eller tankinfrastrukturen skal opsættes på, der kan ansøge om tilskud i puljen. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6. Tildeling af tilskud og vilkår

6.1 Først til mølle-princippet

DTL finder, at tildeling af tilskud efter først til mølle-princippet er med til at sikre mindskelse af de administrative byrder, mens Mobility Denmark stiller sig kritisk over for brugen af metoden, på grund af risikoen for useriøse eller forcerede ansøgninger, og dermed en manglende udnyttelse af tilskudsmidlerne.

Vejdirektoratet bemærker, at først til mølle-princippet er valgt, da det giver en simpel og gennemsigtig model for tildeling af tilskud. Derudover stiller det alle ansøgere relativt lige i deres muligheder for at opnå tilskud til sammenligning med en tildelingsmodel, hvor kriterier i ansøgningen skulle vægtes som udslagsgivende. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.2 Maksimalt tilskudsbeløb pr. virksomhed

Dansk Erhverv og DTL støtter, at en virksomhed maksimalt kan tildeles 4 mio. kr. i tilskud pr. ansøgningsrunde, da dette sikrer en bredere fordeling af midlerne. Mobility Denmark påpeger, at grænsen risikerer at skabe en "tynd" fordeling af tilskudsmidlerne. Dansk Industri påpeger, at det i bestemmelsen for begrænsningen bør tydeliggøres, at det maksimale beløb knytter sig til brugeren af lastbilen for at undgå tvivl om leasingselskabernes muligheder for tilskud.

Vejdirektoratet bemærker, at begrænsningen på, at en virksomhed maksimalt kan modtage 4 mio. kr. i tilskud pr. ansøgningsrunde skal sikre en fordeling af midlerne mellem et større antal virksomheder. Hvis der er midler tilovers, når alle ansøgende virksomheder har fået tilsagn om tilskud i en ansøgningsrunde, vil der blive set på en fordeling af de resterende midler ud over de 4 mio. kr.

Det maksimale beløb knytter sig til tilskudsmodtageren, dvs. den virksomhed, der ansøger om tilskud. Hvis en virksomhed leaser en lastbil og registreres som bruger, knyttes støttebeløbet til denne virksomhed og ikke det leasingselskab, der ejer lastbilen. Hvis et leasingselskab opnår tilskud til køb af nulemissionslastbiler og registreres som ejer, vil det maksimale beløb være gældende. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.2 Tidsfrist for indgåelse af købsordre eller leasingaftale på nulemissionslastbiler

Dansk e-mobilitet støtter opsættelsen af frister for projekter med tilskud, hvilket Dansk Erhverv også gør men påpeger, at disse skal være realistiske, og at fristen på 6 måneder for indgåelse af købsaftale er ambitiøs og kan medføre, at nye og forbedrede modeller ikke vil kunne komme i betragtning. Volvo Danmark opfordrer til gengæld til, at der sættes en frist for bekræftelse af indgået købsaftale på lastbilerne på 30 dage samt krav om, at nulemissionslastbilen skal være leveret og indregistreret senest 31. december 2026. Mobility Denmark opfordrer til en frist på 60 dage for fremsendelse af "letter of intent", mens Rådet for Grøn Omstilling foreslår en frist for ordrebekræftelse på 3 måneder, mens Dansk Industri foreslår en frist på 5 måneder.



Vejdirektoratet bemærker, at fristen på 6 måneder for indgåelse af købsaftaler og leasingaftaler vurderes som hensigtsmæssig af flere årsager. For projekter med tilsagn i 2025 vil de 6 måneder passe sammen med, at dokumentation for købsaftalen kan indsendes med den første statusredegørelse kort tid efter, hvilket sikrer en mindre administrativ byrde for virksomhederne. Samtidig sikrer det fleksibilitet for virksomhederne, at der er en vis tid til kontraktindgåelse, hvorved der vurderes et mindre frafald af tilsagn fra virksomhederne. På denne baggrund fastholdes fristen på 6 måneder. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.3 Frist for slutrapportering

Dansk e-Mobilitet og Dansk Erhverv støtter, at der er en frist for slutrapportering, men Dansk Erhverv undrer sig over, at projektperioden for 2026-ansøgningsrunden er længere end for 2025-ansøgningsrunden og opfordrer til ensretning af projektperioderne, uanset ansøgningsrunde. Finans og Leasing foreslår, at fremrykke fristerne for slutrapportering med et år, mens Mobility Denmark foreslår et krav om projektafslutning 12 måneder efter ordreafgivelse ved køb eller leasing af nulemissionslastbiler med en reduktion af tilskuddet ved tilfælde af forsinkelse.

DTL påpeger til gengæld, at der kan ske forsinkelser i projekter pga. udefrakommende forhold, hvorfor der bør gives mulighed for forlængelse af frist for slutrapport, og ITD opfordrer til at udskyde slutdatoen for projekter med tilskud fra puljen i 2025 til 31. december 2029, og tilsvarende 31. december 2030 for projekter med tilsagn i ansøgningsrunden i 2026 for at imødekomme tidskrævende anlægsarbejde med etablering af depotladning.

Vejdirektoratet anerkender, at ansøgere i ansøgningsrunden i 2026 teknisk set har flere måneder til at færdiggøre deres projekter end ansøgerne i ansøgningsrunden i 2025. Dette er som resultat af at ansøgningsrunderne er lagt så tæt op ad hinanden som muligt men i hvert sit finansår. For begge ansøgningsrunder er fristen sat til 31. december, da forskellige frister er med til at skabe øget kompleksitet. Det vurderes, at fristen for slutrapportering på ca. 2 år er passende, da det dels kræver, at projekterne ikke venter for lang tid med at blive sat i gang, men samtidig giver tid til visse forsinkelser i projekterne. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.4 Tidspunkt for offentliggørelse af tilskudsmodtagere

Volvo Danmark spørger, hvornår en liste over dem, der modtager tilskud vil blive offentliggjort, og om dette kan gøres tidligere end de cirka 3 måneder, det tog i 2024. Mobility Denmark foreslår, at der indsættes en frist for offentliggørelse af en sådan liste. Dansk Industri påpeger derudover muligheden for en ugentlig dynamisk liste.

Vejdirektoratet bemærker, at der offentliggøres en samlet liste over alle dem, der modtager tilskud fra puljen, når alle tilsagn om tilskud og afslag er udsendt. Dette gøres hurtigst muligt, men tidspunktet vil afhænge af sagsbehandlingstiden ved håndtering af ansøgningerne. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.5 Venteliste

Volvo Danmark spørger, om der kommer en venteliste, hvis tilskudspuljen opbruges og hvordan en sådan vil fungere. Mobility Denmark foreslår, at der oprettes en venteliste for ansøgere, der ikke har opnået tilsagn, men som kan komme i betragtning, hvis andre ansøgere ikke kan opfylde betingelserne.

Vejdirektoratet bemærker, at der ikke vil blive oprettet en venteliste for projekter, der får afslag. Hvis et projekts udgifter bliver mindre end forudsat, hvorved udbetalinger af tilskud bliver mindre end det afgivne tilsagn eller et projekt, der er søgt tilsagn til, alligevel ikke gennemføres, vil tilskuddet blive annulleret. Disse midler bortfalder og returneres til den økonomiske ramme for den politiske aftale. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

6.7 Leasing af nulemissionslastbiler i hele leasingperioden

Finans og Leasing påpeger, at kravet om, at ansøger skal erklære, at den leasede lastbil, der har fået tilskud, skal leases i hele den angivne periode jf. § 11, nr. 7., er uhensigtsmæssig, da det anses som en forskelsbehandling mellem projekter med leasing og indkøb, dvs. mellem finansieringsformer. DTL og ITD påpeger, at bestemmelsen er for ufleksibel og opfordrer til en større fleksibilitet over for ændringer i leasingaftaler undervejs.

Vejdirektoratet anerkender, at der kan ske ændringer for en virksomhed, der har modtaget tilskud til leasing, og at virksomheden kan have ønsker om ændringer i leasingaftalen. Det påpeges dog også, at tildeling af tilskud fra puljemidler knytter sig til de udgifter, tilskudsmodtager har i projektet, og i tilfælde af leasing, vil have i fremtiden. Når der tildeles tilskud til projekter for leasing, udbetales tilskuddet på forhånd til tilskudsmodtagers forventede fremtidige udgifter, hvor der normalt udbetales tilskud på baggrund af udgifter, der allerede er afholdt, og dermed kan underlægges revisionskrav, stikprøve og lignende tjek omkring de udgifter, tilskudsmodtager har haft.

Ved forudbetaling af tilskud på op til 8 år i forvejen er Vejdirektoratet forpligtet til at tjekke, at tilskudsmodtager reelt har de udgifter, der er angivet i ansøgningen. Tilskudsmodtager har mulighed for at opsig sin leasingkontrakt undervejs i perioden. Dette medfører, at de udgifter, der er givet tilskud til, bliver mindre. Derfor vil det jf. § 13 nr. 5 ske delvis bortfald af tilsagnet, hvorfor der jf. § 15 nr. 1. vil være tale om delvis tilbagebetaling af tilskuddet. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7. Administration og tilsyn m.v.

7.1 Fleksibel udbetaling af tilskud

Dansk Erhverv, DTL og Finans og Leasing opfordrer til, at der gives mere fleksible udbetalingsmodeller, fx mulighed for deludbetaling ved milepæle eller efter dokumenterede udgifter. Drivkraft Danmark opfordrer til det samme og påpeger, at det i infrastrukturprojekter kan være en barriere for mindre virksomheder at skulle vente helt til projektets afslutning med at få udbetalt tilskuddet, da der kan opstå forsinkelser.

Vejdirektoratet anerkender, at det for visse virksomheder kan være en udfordring at afvente med udbetaling af tilskud, til et projekt er helt afsluttet. Det bemærkes dog, at en mere fleksibel udbetalingsmodel skaber væsentligt øget administration af puljen for både virksomheder og Vejdirektoratet. På baggrund af en afvejning af fleksibiliteten og den øgede administration, er det gjort muligt for projekter med både investering i lade- eller tankinfrastruktur og indkøb/leasing af nulemissionslastbiler at anmode om udbetaling af disse uafhængigt af hinanden. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7.2 Konsekvenser ved manglende statusredegørelse

Volvo Danmark spørger, hvad der sker hvis man ikke indsender statusredegørelse.

Vejdirektoratet bemærker, at hvis tilsagnshaver ikke overholder vilkår for tilsagn, herunder indsendelse af skriftlig statusredegørelse, kan tilsagn om tilskud bortfalde. Før dette sker, vil Vejdirektoratet dog indgå i dialog med tilsagnshaver herom. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7.3 Mulighed for bod ved ikke benyttet tilsagn

Volvo Danmark spørger om der er bod, hvis tilsagn ikke bliver benyttet.

Vejdirektoratet bemærker, at der ikke gives en bod, hvis et tilsagn ikke er blevet benyttet ved puljens endelige afslutning. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.



7.4 Ubrugte midler fra tilskudsordningen

Volvo Danmark og Mobility Denmark spørger, hvad der sker med evt. ubrugte midler fra tilskudsordningen. Dansk Industri opfordrer til, at midlerne videreføres direkte til efterfølgende års tilskudspulje.

Vejdirektoratet bemærker, at hvis puljen ikke bliver tømt efter ansøgningsrunden i 2025, vil midlerne blive videreført til ansøgningsrunden i 2026. Hvis puljen ikke tømmes efter ansøgningsrunden i 2026, vil det være en politisk beslutning, hvad disse midler skal bruges til.

Hvis der er overskydende tilskud ved afslutningen af puljen, fordi et projekts udgifter bliver mindre end forudsat, hvorved udbetalinger af tilskud bliver mindre end det afgivne tilsagn, eller at et projekt, der er søgt tilsagn til, alligevel ikke gennemføres, og tilskuddet derfor annulleres, vil disse midler bortfalde og returneres til den økonomiske ramme for den politiske aftale. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

7.5 Statusredegørelse

Dansk Industri foreslår at lette de administrative byrder ved at begrænse statusredegørelse for projekterne til at være 1. juni hvert andet år.

Vejdirektoratet bemærker, at statusredegørelserne ikke er omfangsrige, og at disse giver Vejdirektoratet en fornemmelse af fremgang eller mangel på samme for projekter med tilsagn om tilskud, og mulighed for at følge op herpå. Da der skal være indgået en købsaftale efter 6 måneder fra modtagelsen af tilsagn, skal disse dokumenteres i forbindelse med statusredegørelsen 1. juni 2026. Derudover er den foreslåede frist for slutrapportering sat til cirka 2 år efter modtagelse af tilsagn, hvorfor der maksimalt vil være tale om 2 statusredegørelser. De nævnte bemærkninger giver ikke Vejdirektoratet anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

8. Øvrige bemærkninger

8.1 Stabilitet i it-løsning ved ansøgning

Dansk Erhverv påpeger vigtigheden af stabiliteten i den digitale platform, hvor ansøgningerne skal indsendes, fordi tilskud tildeles efter "først til mølle"-princippet.

Vejdirektoratet bemærker, at der er opmærksomhed på vigtigheden af stabiliteten på den digitale platform.

8.2 Forslag til vejledningsdokumenter

Dansk Industri havde gerne set, at vejledningsdokumenter blev offentliggjort sammen med høringsudkastet. Da dette ikke var tilfældet, opfordrer Dansk Industri i stedet til at publicere vejledning hurtigst muligt for at klæde ansøgende virksomheder bedst muligt på. Det samme ønskes for dokumenterne til ansøgningsrunden i 2026. Dansk Industri påpeger også, at der af ansøgningsvejledningen bør fremgå muligheden for at søge om ejer/brugerskifte for indkøbte lastbiler i perioden på 4 år, hvor lastbilen skal forblive indregistreret i Danmark. Dertil foreslår Dansk Industri at muligheden for at benytte fuldmagt ved ansøgning på vegne af anden virksomhed tydeliggøres.

Vejdirektoratet bemærker, at der er opmærksomhed på at kommunikere tydeligt omkring den relevante information via vejledningsdokumenterne. Herunder også muligheden for anvendelse af fuldmagt for at søge på vegne af en anden virksomhed og muligheden for at søge om ejerskifte/brugerskifte for indkøbte lastbiler. Vejdirektoratet er også opmærksomme på at offentliggøre vejledningsdokumenter i så god tid som muligt, inden der åbnes for ansøgninger.