

# Principper for udmøntning af pulje til grøn omstilling af tung vejtransport

De Danske Bilimportører og foreningens medlemmer glæder sig over, at der i Regeringens forslag til Finanslov for 2024 afsættes 100 mio. kr. årligt i 2024-2026 målrettede initiativer til grøn omstilling af den tunge vejtransport.

Ny teknologi, som f.eks. el-lastbiler, er dyrere end de fossile teknologier. Derfor er en øremærket støtte til investering i 0-emissionslastbiler en effektiv måde at skubbe på den grønne omstilling. Samtidig vil dette sætte tryk på infrastrukturen, der kræves. En tidligere ordning i Danmark med en pulje på 45 mio. kr. blev sidste år overtegnet med stor succes, hvilket viser, at der er en stærk efterspørgsel efter og stort potentiale i omstillingsstøtte.

Når finanslovsforslaget forhåbentlig snart skal realiseres, får man brug for at vælge en model for implementeringen af puljen til grøn omstilling af den tunge vejtransport. Det er vores forståelse, at arbejdet med dette vil blive foldet ud ved et forhandlingsforløb hen over efteråret. Her følger derfor en række principper, som vi opfordrer til, at man lægger til grund for den dialog, der skal finde sted.

## FORSLAG TIL 5 PRINCIPPER FOR UDMØNTNING

### 01. Hold ordning simpel

Erfaringer fra sidste pulje var, at ansøgningsprocessen var bøvlet for både modtagere og forvaltere. Det første betød f.eks., at man skulle have tilsagn om tilskuddet, før man kunne købe lastbilen, mens det sidste betød, at omkring 10 procent af puljen gik til administration.

En kompliceret tildelingsproces vil favorisere de store vognmænd med større administrative ressourcer. Det vil samtidig begrænse ordningens mulige omfang, hvilket vil svække opbakningen til støtten. Der er således en række argumenter for at holde ordningen simpel.

Tilskud bør tildeles som direkte støtte i forbindelse med købet af lastbilen. Hermed vil ordningen være let administrerbar, og den vil ligestille små og store vognmænd.

Støtten gives øremærket til 0-emissionslastbiler. Dette da efterspørgslen forventes at blive markant, da knap halvdelen (45 procent) af godstransporten, ifølge tal fra Eurostat, kører under 300 km. dagligt, hvorfor f.eks. el-lastbiler vil kunne dække et stort behov på trods af deres begrænsede rækkevidde.

## 02. Kun tilskud til køb af lastbiler

Puljens midler bør alene forbeholdes tilskud til vognmændenes køb af lastbiler. Merprisen for en elektrisk lastbil er den største flaskehals for grøn omstilling af den tunge transport, hvorfor alle midlerne bør fokuseres i denne retning.

Erfaringen fra personbilsområdet viser, at markedet på nuværende tidspunkt selv kan bære investeringerne i ladeinfrastruktur. Her bør det også noteres, at flere energiselskaber allerede på et markedsbaseret grundlag er i fuld gang med at udbygge ladeinfrastruktur til lastbiler.

## 03. Støt med op til 25 procent af indkøbsprisen og maksimalt 1/2 mio. kr.

Hvis støtten skal have effekt, skal den have et niveau, der matcher behovet i markedet. Der skal således ikke gives mere, end at indkøbene er konkurrencedygtige med de CO<sub>2</sub>-udledende platforme. Omvendt må der heller ikke gives mindre, hvis man gerne vil fremskynde den grønne omstilling af den tunge transport. Vores vurdering er, at et korrekt støtteniveau vil være på op til 25 procent af indkøbsprisen.

Vi foreslår derfor, at køb af 0-emissionslastbiler støttes med op til 25 procent af prisen, dog maksimalt 500.000 kr., så køretøjer, der uafhængigt af deres fremdriftsteknologi er meget dyre, f.eks. slamsugere, ikke får uforholdsmæssig høj støtte. Støtten skal udbetales ved dokumentation af bindende ordrebekræftelse. Efterfølgende skal der indsendes dokumentation for indregistrering samt købsfaktura. Det er vigtigt, at støtten udbetales allerede ved bindende ordrebekræftelse, da det giver vognmændene sikkerhed for, at der er penge i puljen. Efterfølgende indsendelse af dokumentation sikrer, at midlerne benyttes som tilsigtet.

## 04. Lad puljen vokse

Efterspørgslen på grøn omstilling af den tunge transport er stor og aktuel. Derfor giver det god mening at lade vognmændene komme godt i gang med den årelange omstillingsproces. Det er vurderingen, efter den tidligere pulje, hvor 127 søgte, at potentialet er op imod det tredobbelte.

For at give flere, der ønsker det, mulighed for at komme i gang nu, og undgå en besværlig og uheldig prioriteringsproces, anbefales det at slippe den samlede pulje fri fra 2025, således at der fortsat er afsat 100 mio. kr. i 2024, det er forventeligt behovet på markedet, og de resterende 200 mio. kr. for 2025 og 2026 bliver tilgængelige allerede i 2025.

Ønsker man at realisere den grønne omstillings fulde potentiale, bør der i tillæg findes flere penge. Forventningen i markedet er, at puljens størrelse vil blive udfordret i 2025 og især i 2026.

Et element, der kan supplere den pulje, man allerede har sat af, er ved at øremærke det kommende overskud fra salg af statens jord til ladeparker. Tidligere erfaringer viser, at der er god økonomi i disse frasalg, der i sig selv bidrager til den grønne omstilling, og kommende midler er endnu ikke øremærket andre formål.

## 05. Strammere miljøzoner og 0-emissionszoner

Miljøzoner er meget effektive til at hjælpe den grønne omstilling på vej, da de både udgør en pisk og en gulerod: Du må levere varer i området, når din lastbil opfylder kravene, og konkurrenterne står på spring, hvis du ikke omstiller din virksomhed.

Vi foreslår, at stramme reglerne for de eksisterende miljøzoner, så kun lastbiler, der er typegodkendt til Euro VI-normen (med de fra 2021 gældende skærpelser), har adgang i de nuværende zoner. Det vil være en forenkling af reglerne, idet man fjerner muligheden for at eftermontere partikelfiltre. Samtidig undgår man evt. diskussion om effektiviteten af eftermonterede filtre sammenlignet med fabriksmonterede. Vi foreslår endvidere, at der indføres nye zoner i andre byer/områder.

Miljøzonerne er ikke i sig selv direkte CO<sub>2</sub>-reducerende. De tager udgangspunkt i lokal luftforurening med partikler og kvælstofdioxid, der er skadeligt for mennesker, men miljøzonernes fokus på ældre lastbiler vil fremme interessen for at skifte til nye modeller, og på den måde kan zonerne have en væsentlig CO<sub>2</sub>-reducerende effekt.

De strammere miljøzoner kan suppleres med en kommunal ret til, med virkning fra 2030, at indfører 0-emissionszoner allerede nu. Så vil man ikke tvinge vognmænd til at sælge deres eksisterende lastbiler nu, men nudge dem til at tage en grøn beslutning, når der skal skiftes ud i vognparken.