

**Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om**

**Udmøntning af pulje til grøn transport**

Fra energiaftalen 2018 og klimaaf tale for energi og industri mv. 2020

25. juni 2021

## Indledning

Transportsektoren er i kraft af den direkte beskæftigelse i transporterhvervet og afledte aktiviteter i samfundet en vigtig del af den danske økonomi og beskæftigelse. CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren udgør samtidig en væsentlig del af CO<sub>2</sub>-udledningen i Danmark. I 2030 forventes sektorens udledning at udgøre ca. en tredjedel af Danmarks samlede CO<sub>2</sub>-udledning. Vejtransporten forventes at stå for mere end 90 pct. af denne udledning.

Med energiaftalen fra juni 2018 blev der afsat i alt 500 mio. kr. i perioden 2020-2024 med henblik på at understøtte den grønne omstilling af transportsektoren, hvoraf 75 mio. kr. blev udmøntet i 2020. Med klimaaftale for energi og industri mv. 2020 blev puljen fremrykket og forhøjet med 50 mio. kr., således at 475 mio. kr. udmøntes i 2021.

Parterne er enige om at udmønte 275 mio. kr. i 2021, mens 200 mio. kr. udskydes og berammes til udmøntning i 2022. Parterne er enige om, at udmøntningen af puljen til grøn transport skal understøtte investeringer i grønne indenrigsfærger, udbredelse af ladestandere til elbiler udrulning af grøn tank- og ladeinfrastruktur til erhvervstransporten samt omstilling af den tunge vejgodstransport via tilskud til grønne lastbiler.

## En samlet plan for ladeinfrastruktur

DTU's transportvaneundersøgelse viser, at kun 5,4 pct. af alle bilrejser i Danmark er længere end 150 km. Det er derfor kun en lille del af bilrejserne, hvor der reelt vil være behov for opladning undervejs, men uden gode opladningsmuligheder på de lange rejser, vil elbilen ikke kunne udgøre et fuldt alternativ til en konventionel bil.

Samtidig viser undersøgelsen, at langt hovedparten af bilejerne har adgang til egen parkeringsplads. Det er derfor forventningen, at langt den største del af opladningen af elbiler vil finde sted på elbilejerens egen parkeringsplads på hjemadressen, idet bilejeren forudsættes at etablere en lademulighed i forbindelse med købet af elbilen. Transportvaneundersøgelsen viser dog også, at ca. 15 pct. af bilejerne har adgang til parkering i fælles p-anlæg, mens ca. 8 pct. af bilejere, primært i de større byer, er henvist til parkering på gaden.

Derudover har Bilkommissionen i *Delrapport 2* anbefalet, at udbygningen af ladeinfrastrukturen så vidt muligt drives af markedet af hensyn til at sikre en samfundsøkonomisk hensigtsmæssig udbygning. I Bilkommissionens anbefalinger indgår forslag til reguleringsmæssige justeringer, der navnlig har til formål af klargøre kommunernes roller og sikre konkurrencen mellem operatører af ladestandere til fordel for bilisterne.

Der er derfor primært tre problemstillinger, der skal håndteres, for at sikre en samlet plan for ladeinfrastruktur:

1. lange ture, der kræver opladning undervejs,
2. opladning til bilejere, der ikke har adgang til opladning på egen parkeringsplads, og
3. reguleringsmæssige justeringer.

### *Lange ture*

Parterne noterer sig, at regeringen i infrastrukturplanen *Danmark Fremad* har fremlagt en plan for udrulning af ladeinfrastruktur på statsvejnettet, som har til formål at sikre, at alle lange ture (over 150 km)

kan gennemføres i elbil, uden at der skal køres omveje for at oplade bilen. Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet vurderer, at planen bevirker, at ventetiden på at komme til at lade ikke vil overstige 10 minutter i årets 100. travleste time. Parterne noterer sig, at der foregår forhandlinger herom.

#### *Biljere, der ikke har adgang til opladning på egen parkeringsplads*

Oplevet mangel på ladestandere lokalt udgør en begrænsning for bl.a. nuværende og kommende elbiler med begrænset adgang til opladning ved bopælen. På den baggrund er parterne enige om at udmønte 50 mio. kr. i 2021 til medfinansiering af ladestandere i fælles parkeringsanlæg ved boligforeninger.

Der er fortsat en række geografiske områder, hvor tilgængeligheden til offentligt tilgængelige opladningsfaciliteter er begrænset, bl.a. på grund af manglende kommerciel interesse fra markedsaktørerne. Utilstrækkelig ladeinfrastruktur udgør i sig selv en barriere for erhvervelse af elbiler. Derfor er parterne enige om at udmønte 65 mio. kr. i 2021 til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på private arealer med manglende kommerciel interesse fx ved trafikale knudepunkter og områder med et sæsonbetonet behov for ladestandere. 150 mio. kr. udskydes til 2022 til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale, regionale og private arealer. Vilkkårene for udmøntningen fastlægges af aftaleparterne i efteråret 2021.

#### *Opfølgning på Bilkommissionens forslag vedr. indretning af ladestandermarkedet*

Parterne ønsker at drøfte indretningen af ladestandermarkedet yderligere og vil derfor mødes igen i senest september 2021 for at drøfte indretningen af ladestandermarkedet og de justeringer som Bilkommissionen har foreslået. Regeringen vil forud herfor sende et lovforslag i høring baseret på Bilkommissionens anbefalinger, så de indkomne høringssvar kan danne grundlag for den politiske drøftelse.

Regeringen sender lovforslaget i offentlig høring før sommerferien og det er ambitionen, at lovgivningen kan træde i kraft 1. januar 2022.

### **Grøn omstilling af erhvervstransport og indenrigsfærger**

Også erhvervstransporten skal køre grønnere, hvis sektorens CO<sub>2</sub>-reduktioner skal nedbringes. Imidlertid er det mere uklart, hvad der bliver fremtidens teknologi(er) for den tunge vejtransport, ligesom udbuddet af el-varebiler og lastbiler på alternative drivmidler endnu er begrænset. For at fremme en hurtigere grøn omstilling af den tunge erhvervstransport er parterne derfor enige om at udmønte [50] mio. kr. i 2022 til dækning af en del af meromkostningen ved indkøb af grønne lastbiler.

Udbredelse af tank- og ladeinfrastruktur til alternative drivmidler kan på kort sigt være med til at fremme den grønne omstilling af erhvervstransporten. Parterne er derfor enige om at udmønte 72 mio. kr. i 2021 til medfinansiering af grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport. Puljen skal understøtte etablering af offentligt tilgængeligt tank- og ladeinfrastruktur, ligesom det skal understøtte virksomhedernes egen etablering af den nødvendige infrastruktur. Derudover afsættes 3 mio. kr. til en undersøgelse af mulighederne for køreledninger på strækningen Øresund-Femern.

I regi af pulje til grøn transport fra *aftale om stimuli og grøn genopretning* er der indgået en politisk aftale om at udmønte hhv. 150 og 50 mio. kr. i 2021 og 2022 som tilskud til grøn omstilling af kommunale indenrigsfærger. Der er imidlertid potentiale for at omstille flere kommunale og kommercielle færger. Derfor udmøntes der med denne pulje yderligere 85 mio. kr. til medfinansiering af investeringer i grønne indenrigsfærger.

## **Udbredelse af ladeinfrastruktur**

Puljen på 65 mio. kr. i 2021 til offentligt tilgængelige ladestandere på private arealer kan søges af ladeoperatører og partnerskaber til medfinansiering af totalomkostningerne ved opsætning af lyn- og hurtigladedestandere. Tilskud kan udgøre op til 25 pct. af projekternes totalomkostninger og maksimalt 75.000 ekskl. moms pr. hurtigladedestander og 220.000 kr. ekskl. moms pr. ladeudtag på en lynladestander. Tildelingen vil bl.a. tage højde for geografisk spredning i forhold til eksisterende ladeinfrastruktur, og om der er et reelt behov for ladeinfrastruktur, som ikke vil blive dækket på markedsvilkår, herunder fx til opladningsfaciliteter til brug for taxier i provinsområder. Det vil også være et vilkår for støtte fra puljen, at der sikres lige adgang for alle elbiler, så ad hoc-opladning bliver lige så enkelt som abonnementsopladning. Puljen administreres af Vejdirektoratet, og til administrationen afsættes 1 pct. af puljen.

Puljen på 50 mio. kr. i 2021 til medfinansiering af ladestandere i boligforeninger kan søges af almene boligafdelinger, andelsboligforeninger og ejerforeninger. Tilskuddet kan udgøre op til 25 pct. af projektets totalomkostning. Hvis der i en ansøgningsrunde søges om flere midler, end der er afsat, prioriteres midlerne blandt andet ud fra hensynet til boligafdelingens/-foreningens størrelse samt geografisk afstand til offentligt tilgængelige opladningsmuligheder. Puljen administreres af Bolig- og Planstyrelsen, og til administrationen afsættes 3 pct. af puljen samt 0,5 mio. kr. til etablering af en IT-løsning til ansøgningsprocessen.

### *Analyse af muligheder med henblik på at fremme opstilling af ladestandere i alment boligbyggeri*

Aftaleparterne er enige om, at der skal igangsættes en analyse af, hvordan beboerdemokratiet i den almene boligsektor træffer beslutninger om grønne og klimaforbedrende tiltag, om puljens midler til tilskud til etablering af ladestandere medfører et tilstrækkeligt incitament til at få tiltagene vedtaget, samt af hvad der yderligere kan gøres for, at beslutninger om grønne tiltag i alment boligbyggeri faciliteres bedre. Analysen skal se på mulighederne for at imødekomme ladebehovet for beboere i afdelinger, som ikke prioriterer etablering af ladefaciliteter.

Vilkårene for udmøntningen af 150 mio. kr. til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale, regionale og private arealer i 2022 fastlægges af aftalekredsen i efteråret 2021.

## **Tilskud til køb af grønne lastbiler**

Der afsættes en pulje på i alt 50 mio. kr. i 2022 til tilskud til køb af grønne lastbiler. Tilskudspuljen udmøntes på baggrund af udbud, hvor ansøgere konkurrerer om lavest mulige støttesats pr. køretøj inden for de tilgængelige midler og tildelingskriterier. Herudover vil der indgå et kriterie om, at nul-emissionskøretøjer såsom el og brint får forrang. Der fastsættes maksimale tilskudssatser inden for små, mellem og store lastbiler af hensyn til EU's statsstøtteregler. Puljen administreres af Energistyrelsen og administrationsomkostningerne holdes inden for puljens rammer. Der etableres værn mod reeksport af lastbiler, der har modtaget tilskud i form af udbetaling af tilskud over en flerårig periode samt krav om juridisk erklæring.

## **Grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport**

Puljen på 72 mio. kr. i 2021 til medfinansiering af grøn tank- og ladeinfrastruktur kan søges af dels operatører og partnerskaber til etablering af offentligt tilgængeligt tank- og ladeinfrastruktur og dels af virksomheder til etablering af egen infrastruktur. Puljen målrettes tank- og ladeinfrastruktur til fx taxier, varebiler, lastbiler og busser, der kører på alternative drivmidler som fx el, gas og brint. Puljen administreres af Vejdirektoratet, og til administrationen afsættes 1 pct. af puljen.

Tilskuddet kan udgøre op til 25 pct. af projekternes totalomkostninger. Der vil i tildelingen af midler til offentligt tilgængeligt tank- og ladeinfrastruktur bl.a. blive taget højde for, om der er et behov, som markedet vil kunne løfte. For medfinansiering af etablering af tank- og ladeinfrastruktur hos virksomhederne vil der bl.a. blive taget højde for sammenhængen mellem den udbudte infrastruktur og udnyttelsesgraden af faciliteterne, herunder for øvrige potentielle brugere.

### Analyse af køreledninger Øresund-Femern

Der udarbejdes en analyse af mulighederne for køreledninger på strækningen Øresund-Femern. Der afsættes 3 mio. kr. til analysen.

### Tilskud til grønne indenrigsfærger

Medfinansiering fra puljen på 85 mio. kr. i 2021 til grøn omstilling af indenrigsfærger følger vilkårene for udmøntningen af pulje til grøn transport fra *aftale om stimuli og grøn genopretning*. Tilskuddet omfatter 20 pct. af kommunernes og de kommercielle fergeoperatørers ekstra investeringsudgifter for den del, der overstiger investeringsomfanget ved en tilsvarende dieselfærge. Der ydes herudover 15 pct. i tilskud af den øvrige del af investeringen. For retrofit ydes 25 pct. i tilskud. Der vil i tildelingen blive lagt vægt på ansøgningernes CO<sub>2</sub>-effekt pr. tilskudskrone, fx via stordriftsfordele, samt nedbringelse af øvrige emissioner. Puljen udmøntes til etableringsomkostninger og ikke til driftsomkostninger, herunder til støtte til indkøb af drivmiddel som fx HVO. Puljen administreres af Trafikstyrelsen.

### Overførsel af uforbrugte midler

Aftaleparterne er enige om at sikre mest muligt afløb for de afsatte midler. Såfremt der efter behandling af de indkomne ansøgninger ikke vurderes at være afløb for de midler, der er afsat under de enkelte formål, vurderes det, om uforbrugte midler fra et formål kan overføres til et andet formål i puljen inden for samme bevillingsår, hvorefter aftalepartierne træffer beslutning herom.

### Aftalens karakter

Aftalen har karakter af en stemmeaftale. Aftalepartierne forpligter sig til at stemme for de lovforslag og bevillingsmæssige hjemler, der udmønter aftalens indhold.

Aftalepartierne står frit, når den nødvendige lovgivning er vedtaget, og der er afsat de aftalte bevillinger

**Tabel 1: Profil for puljeudmøntning**

	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Mio kr. (2020-priser)</b>					
Grøn omstilling af indenrigsfærger	85	-			
Udbredelse af ladeinfrastruktur	115	150			
- heraf boligforeninger	50	-			
- heraf private, kommunale og regionale arealer	65	150			
Grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport	75	-			
Heraf drivmiddelinfrastruktur	72				
Heraf analyse vedr. køreledninger Øresund-Femern	3				

Tilskud til grønne lastbiler <sup>2</sup>	50	2,5	2,5	2,5
<b>I alt</b>	<b>275</b>	<b>200</b>		

Anm.: 1) Kun private arealer. 2) Afledt afgifttab skønnes at være 2,5 mio. kr. varigt. Administrationsomkostninger til puljen holdes inden for puljens rammer.

Kilde: Transportministeriet og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet.