



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

10. januar 2025
2024-5192

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 2. december 2024 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 90:

Vil ministeren kommentere det opfølgende notat med budskaber og forslag fra DTL's Netværk for elkøretøjer i forlængelse det fælles dialogmøde 5/11-24, jf. TRU alm. alm. del - bilag 68?

Svar:

Den grønne omstilling af transporterhvervet er en dagsorden, der i høj grad optager mig som transportminister.

For at skabe langsigtede, stabile rammevilkår for erhvervets grønne omstilling arbejder Transportministeriet med en bred vifte af initiativer vedr. blandt andet udrulning af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur til lastbiler, støttepuljer til indkøb af nye nulemissionslastbiler og dertilhørende privat infrastruktur og effektiviseringstiltag så vognmænd kan fragte mere gods per tur.

I forhold til effektiviseringstiltag arbejder Transportministeriet løbende med at undersøge mulighederne for at lempe reguleringen for lastbilers tilladte vægt- og dimensioner. Der er bl.a. per 1. januar 2024 indført 11 forskellige tiltag, der har gjort det tilladt at køre med lastbiler som er længere eller tungere end tidligere. Formålet med tiltagene er at sænke trafikarbejdet ved at tillade tunge og længere lastbiler, der kan transportere mere gods.

Der er med *aftale om Deludmøntning af Grøn Fond* af 15. april 2024 mellem regeringen og SF, K, Ø og RV afsat en ramme til grøn omstilling og effektivisering af vejgodstransporten. Transportministeriet er i gang med at undersøge muligheder og konsekvenser ved en række effektiviseringstiltag med henblik på at udmønte rammen.

I forhold til omstilling til eldrevne køretøjer er det en prioritet at sørge for, at der ikke er unødige benspænd for omstillingen, herunder også for varebiler.



Teknologi- og markedsudviklingen for eldrevne varebiler går i retning af, at det bliver en stadig bedre forretningsmodel at vælge eldrevne varebiler frem for fossile. Selvom den initiale investering fortsat typisk er større end for en fossildrevet varebil, er omkostningerne set over varebilens levetid i overvejende grad til eldrevne varebilers fordel.

Transportministeriet er opmærksomme på problemstillingen med de tunge varebiler på 3.500-4.250 kg, hvor den eldrevne teknologi gør, at en tilsvarende eldrevet "varebil" kan komme til at veje op mod 4.250 kg for at præstere samme lastevne. Disse eldrevne varebiler bliver dermed i kraft af drivmidlets vægt omfattet af en række krav til lette lastbiler, som ikke tilsvarende gælder for dieseldrevne varebiler på op til 3.500 kg.

Færdselsstyrelsen er i den forbindelse i gang med en undersøgelse af netop tekniske, økonomiske og regulatoriske barrierer for udbredelsen af eldrevne varebiler i Danmark. Undersøgelsen vil danne grundlag for Transportministeriets videre arbejde med omstilling af varebilssektoren.

Også for omstilling af lastbiler bevæger ellastbiler generelt sig i den rigtige retning i forhold til at blive konkurrencedygtige med fossile lastbiler. Der er imidlertid fortsat brug for at hjælpe vognmændene på vej med investering i ellastbiler for at tilskynde omstilling til el. Derfor har det allerede ad flere omgange været muligt at søge om støtte til tilskud til indkøb af nye nulemissionslastbiler.

Med *aftale om Deludmøntning af Grøn Fond* af 15. april 2024 mellem regeringen og SF, K, Ø og RV blev der afsat 700 millioner kroner (2024-pl) til grøn omstilling og effektiviseringer af vejgodstransporten fra 2024-2029 samt 50 mio. kr. varigt fra 2030 og frem.

Efter aftale med partierne blev 75 mio. kr. fra rammen udmøntet i 2024 som en ansøgningspulje til indkøb af nye nulemissionslastbiler (el og brint) samt dertilhørende infrastruktur på depoter. Forventningen er, at op mod 70 pct. af vognmænd kommer til at oplade lastbilen hjemme på matriklen, hvorfor der med puljen bl.a. også blev givet tilskud til depotladere.

Næste skridt er, at regeringen skal drøfte udmøntning af den resterende del af rammen med aftalepartierne for 2025 og frem.

For så vidt angår den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur har regeringen og forligskredsen bag *Aftale om infrastrukturplan 2035* afsat ca. 760 mio. kr. (2024-pl) til etablering af 25 ladeparker



frem mod 2030 med 175 lynladepunkter og 133 MW langs danske statsveje til opladning af lastbiler. De første fem ladeparker skal åbne i 2025 og placeres langs større motorveje i Randers, Herning, Vejle, Padborg og Køge.

Ud over selve infrastrukturen til opladning er det også en forudsætning, at der kan tilvejebringes den nødvendige kapacitet af strømforsyning til infrastrukturen. Regeringen har sammen med SF, LA, K, Ø, DF og RV indgået en ny, bred aftale om hurtigere og mere effektiv udbygning af elnettet, hvor man implementerer de første anbefalinger fra regeringens energikrisestab for elnet, NEKST.

NEKST-arbejdsgruppen afleverede den 2. december 2024 deres samlede 34 anbefalinger til regeringen.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas W. Danielsen".

Thomas Danielsen