



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 13 til L 191, forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler) stillet den 10. april.

Spørgsmål nr. 13 til L 191

”Vil ministeren kommentere henvendelsen af 9/4-19 fra Dansk Persontransport om, at forslaget står i vejen for grøn omstilling af busserne, jf. L 191 – bilag 6?”

Svar

Dansk Persontransport understreger i deres nye henvendelse, at de støtter en skærpelse af miljøzonekravene, som foreslået i lovforslaget og en grøn omstilling af busflåden. Samtidig peger de på et behov for, at lovforslaget justeres, så trafikselskaber og kommuner får mulighed for at tilrettelægge en fornuftig overgang til fremtidens busser. Dette kunne f.eks. ske ved at dispensere for miljøzonekravene i de tilfælde, hvor der planlægges overgang til emissionsfri buskørsel, men som ikke kan nås indenfor tidsfristerne i lovforslaget.

Busser står for en relativ stor andel af luftforureningen i byerne, som hvert år medfører en række sygdomstilfælde og for tidlig død i Danmark. Sodpartikler anses for særligt sundhedsskadelige, og WHO vurderede i 2012, at dieselsod er kræftfremkaldende. Regeringen har i Klima- og luftudspillet lagt op til en grøn omstilling af rutebusserne for at nedbringe CO₂-udledningen og for at forbedre luftkvaliteten. Miljøzoner er et vigtigt initiativ i den henseende.

I lovforslaget er der som under de nuværende regler mulighed for at eftermontere et partikelfilter og dermed fortsat få adgang til miljøzonerne. I relation til dispensationsmuligheder vil tildeling af dispensationer, som tidligere oplyst, skulle bero på en konkret vurdering og ikke som en generel dispensation i forbindelse med en lovproces. Jeg henviser i øvrigt til svar på spørgsmål 1 til L 191.

Dansk Persontransport påpeger slutteligt, at de gerne så, at køretøjer af typen Environmentally Enhanced Vehicle (EEV køretøjer) blev sidestillet med Euro 6 køretøjer og derfor ikke omfattet af miljøzonerne. EEV-køretøjer har imidlertid ikke en grænseværdi for udledning af antal partikler, og det vil derfor ikke være hensigtsmæssigt ud fra en miljømæssig betragtning, hvis de blev sidestillet med Euro 6 køretøjer. De vil dog fortsat ved eftermontering af et partikelfilter kunne få adgang til miljøzonerne.

Jakob Ellemann-Jensen

/

Mikkel Dam Schwartz