



Miljøminister Lea Wermelin
Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K.

Deres ref.:

Vor ref.: SBP

Dato: 21.4.2020

Fremrykning af frister i Lovforslag L170 om miljøzoner

Kære Lea Wermelin,

Du fremsatte den 16. april lovforslag om miljøbeskyttelsesloven vedrørende miljøzoner, herunder indførelse af digital kontrol af miljøzonekravene. DTL er opmærksom på, at lovforslaget indeholder nogle problematiske skærper i forhold til den version af lovforslaget, som Miljø- og Fødevareministeriet oprindeligt udsendte i høring.

Lovforslaget lægger således op til at fremrykke ikrafttræden af trin 2 i skærperen af miljøzonerne med ½ år til den 1. januar 2022, ligesom kravet til køretøjets 1. registreringsdato strammes med 1 år, så køretøjerne tidligst må være registrerede 1. gang den 1. januar 2015 eller skal have monteret et partikelfilter.

DTL vil påpege, at ændringen vil udgøre et stort problem for mange vognmænd, der vil have væsentlig kortere tid til at omstille sig, end de oprindeligt var blevet stillet i udsigt. Skærpede miljøzonekrav bør indføres med en frist på flere år, og med fremrykningen af trin 2 gives vognmændene for lidt tid til den nødvendige omstilling. Det medfører værditab for samfundet og ekstra omkostninger for vognmanden.

Den korte frist udgør et særligt stort problem for vognmænd med specialkøretøjer. Specialkøretøjer er lastbiler med særlige opbygninger, eksempelvis slamsugere, kraner og flyttebiler. De er dyre i anskaffelse, har lange leveringstider, kører i sammenligning med andre lastbiler langt færre årlige km og lever derfor markant længere.

Vognmænd med specialkøretøjer er dermed langt hårdere udfordret af de skærpede miljøzoner end andre vognmænd, og hvis fremrykningen af ikrafttræden fastholdes, vil DTL opfordre til, at der tages hensyn til specialkøretøjerne med en målrettet lempelse i lovgivningen eller gennem retningslinjerne for Miljøstyrelsens dispensationspraksis.

Eftermontering af filtre på Euro4 og Euro5-motorer er omstridt, og nogle vognmænd med specialkøretøjer har allerede dårlige erfaringer med eftermontering af filtre på køretøjer med typiske

Dansk Transport og Logistik

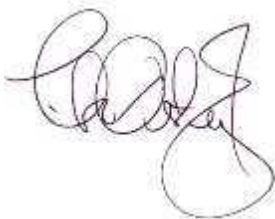
kørselsmønstre, hvor motoren ikke opnår tilstrækkelig driftstemperatur til at holde filteret rent. Nogle af de toneangivende lastvognsfabrikanter fraråder direkte eftermontering af filtre på Euro4- og Euro5-motorer, og det er DTLs indtryk, at filterleverandørerne på den anden side er alt for optimistiske i deres vurderinger af, om det er hensigtsmæssigt at montere filtre.

Vi må forudse, at Danmark står over for en økonomisk krise som følge af corona-epidemien. En økonomisk krise vil erfaringsmæssigt vanskeliggøre omstillingen, da antallet af naturlige fornyelser dvs. ny registreringer af Euro6-køretøjer vil falde betydeligt (muligvis halveres eller mere). Det vil ske som følge af fald i efterspørgslen efter godstransporter og som følge af vanskeligheder med finansiering af selvsamme køretøjer.

Transporterhvervet bidrager gerne, og den løbende udskiftning til senest Euro6-køretøjer har været en stor miljømæssig succes. Den oprindeligt fastsatte stramning pr. 1. juli 2022 var inden for rammen af det mulige og fornuftige. Det er stærkt problematisk med en yderligere stramning af en i forvejen økonomisk og krævende omstilling af transporterhvervet på et tidspunkt, hvor vi er på vej mod en økonomisk krise. De nye stramninger vil sammen med den økonomiske krise lægge et alvorligt pres på transporterhvervet og svække erhvervet i forhold til at kunne bidrage til forsyningskæden og den økonomiske genopretning.

Vi står i en ny og vanskelig situation, og DTL vil derfor kraftigt opfordre til at fastholde ikrafttrædelsesdatoen for trin 2 til 1. juli 2022 og kravet til 1. registreringsdato til 1. januar 2014, eller at der i det mindste laves en løsning for specialkøretøjerne.

Med venlig hilsen



Erik Østergaard
Administrerende direktør

Kopi af brevet er sendt til Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg og Transportudvalg.