

Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Danish Transport Federation

Att.: Miljøminister Lea Wermelin

Kopi til:
Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Folketingets Transportudvalg

Vedrørende lovforslag L170 om forslag til ændring af lov om miljøzoner.

DI Transport skal hermed henlede opmærksomheden på, at de sundhedsmæssige hensyn bag lovforslaget alternativt kunne opnås gennem klimapolitikken.

DI Transport har noteret, at regeringen med ovennævnte lovforslag har foreslået en ændring af trin 2 i lov om miljøzoner, således at trin 2 træder i kraft pr. 1. januar 2022 for lastbiler og busser indregistreret før 1. januar 2015.

Ændringen vil betyde en ekstra omkostning til transportvirksomheder med lastbiler og busser. Ifølge lovforslaget vil ca. 3.200 lastbiler og busser blive ramt af ændringen.

For den enkelte transportvirksomhed er den en stor ekstra omkostning. Virksomhederne skal enten afskrive køretøjet hurtigere og udskifte til et nyt køretøj, eller eftermontere et partikelfilter. Begge dele er dyrt og en omkostning, der kan være svær at gennemføre i lyset af den nuværende økonomiske krise.

DI Transport er endvidere bekymret for, at højere krav til busser vil medføre øget omkostninger til den kollektive bustrafik, hvilket ikke må medføre dårligere kollektive trafikbetjening i byerne.

Under 1. behandlingen af lovforslaget var forklaringen for stramningen af trin 2 i lov om miljøzoner, at der skulle sikres en balance, fordi lovforslaget samtidigt løse problemerne for Euro V-lastbiler og busser, som ikke blev løst i sidste lovændring. Som det fremgår af vores hørings svar støtter DI Transport såvel adgangen for alle Euro-V-køretøjer pr. 1. juli 2002 som de sundhedsmæssige hensyn bag lovforslaget.

DI Transport skal derfor pege på, at reduktionen i luftforurening kan opnås på anden vis end en u hensigtsmæssig stramning af trin 2.

Det kan opnås ved at samtænke klimapolitik og luftforureningen. Miljøzoner er generelt et dårligt styreredskab til at regulere klimapåvirkningen fra lastbiler og busser. Det skyldes bl.a. at elektriske lastbiler ikke kan løse alle transportopgaver i byerne, og der vil også i lang tid fremover være behov for andre alternative drivmidler på de tunge køretøjer i byerne end el. Desuden er det ikke muligt at skelne mellem en lastbil, der kører på

diesel fra en lastbil, der kører på f.eks. bæredygtig biodiesel eller elektrofuels, når det bliver tilgængeligt.

Men en aktiv klimapolitik vil understøtte de sundhedsmæssige hensyn, der er årsagen bag miljøzonerne.

Dansk Industri har i vores 2030 plan for grøn omstilling foreslået en tilskudsordning til køb af lastbiler på alternative drivmidler på el, brint eller gas. Tilsvarende forslag er også en del af anbefalingerne fra Klimapartnerskabet for landtransport.

Udover en positiv indvirkning på klimapåvirkningen fra den tunge transport, så vil de grønne lastbiler på alternative drivmidler også have en positiv effekt på luftforureningen i byerne.

DI Transport skal derfor opfordre til, at regeringen og Folketinget undlader at gennemføre stramningen af trin 2 i lov om miljøzoner i L170, og i stedet gennemfører forslaget fra klimapartnerskabet. Det er DI Transports vurdering, at det vil have en markant mere positive effekt på såvel klima som luftforurening end den foreslåede stramning.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michael Svane', is placed over a light gray, textured rectangular background.

Michael Svane
Branchedirektør DI Transport