



Miljø- og
Fødevareministeriet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 2020-8033
Den 16. maj 2020

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 18 til L 170, forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Digital håndhævelse af miljøzoner og ændring af trinkrav for lastbiler og busser) stillet den 6. maj 2020. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mai Villadsen (EL).

Spørgsmål nr. 18 til L 170

”Kan ministeren bekræfte, at den lempelse, der indføres for 900 køretøjer, alene omfatter køretøjer, som reelt opfylder miljøkravene, eller indgår der i de 900 køretøjer også forurenende køretøjer, som ikke indfrier reglerne, det vil sige, om alle de 900 køretøjer, som der lempes for, er køretøjer, som er kommet i klemme, fordi de reelt opfylder kravene? Hvis dette ikke er tilfældet, vil ministeren så oplyse, hvor mange køretøjer, der er kommet i klemme, og om der i givet fald ikke kan findes en anden løsningsmodel for de progressive vognmænd, som er kommet i klemme, og dermed alene give de konkrete køretøjer en dispensation, så der ikke åbnes for de forkerte køretøjer?”

Svar

I Lov nr. 590 af 13. maj 2019 om ændring af lov om miljøbeskyttelse om skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, blev der fastsat en afskæringsdato for lastbiler og busser for den første skærpelse (trin 1), der flugtede med ikrafttrædelse af Euro V normen. Euro V normen blev obligatorisk for alle nye tunge køretøjer den 1. oktober 2009. Euro V kom dog på markedet allerede i slutningen af 2005, og et stort antal køretøjer opfylder derfor den nyere norm, selvom de er solgt før denne skæringsdato. Der er tale om ca. 900 lastbiler og busser.

Euro V lastbiler og busser har en skærpet grænseværdi i forhold til NO_x-udledning i forhold til Euro IV. De har typisk en SCR-katalysator, der aktivt fjerner NO_x. Euro IV køretøjer har typisk EGR, der reducerer NO_x ved at føre udstødningsgas tilbage til indsugningen (Exhaust Gas Recirculation).

Regeringen mener ikke, at vognmænd, der har investeret i at være på forkant med den grønne dagsorden, skal komme i klemme i en datoregel, når lastbilerne solgt før og efter skæringsdatoen opfylder de samme miljøkrav. Med lovforslaget ønsker regeringen at sikre ligebehandling af Euro V lastbiler og busser uanset, hvornår køretøjerne er købt.

For at sikre miljømæssig balance foreslår regeringen samtidigt at fremrykke trinkrav nr. 2 til den 1. januar 2022. Samlet set skønner Miljø- og Fødevareministeriet, at lovforslaget dermed har en mindre, men positiv miljøeffekt.

Lea Wermelin

/

Nina Møller Porst