



### Miljø- og Fødevareudvalget

Folketinget, Christiansborg

1240 København K

Att.: Medlemmerne af Miljø- og Fødevareudvalget

Dato: 26.02.18

### Beslutningsforslag 53 om opdatering af reglerne for miljøzoner i Danmark

ITD vil gerne kvittere for forslaget fra Radikale Venstre, Enhedslisten, Alternativet og Socialistisk Folkeparti om en opdatering af reglerne om miljøzoner i Danmark.

Der bliver allerede gjort meget i transport- og logistikvirksomhederne for at reducere branchens CO<sub>2</sub>-aftryk og udledningen af skadelige stoffer. Eksempelvis kan det nævnes, at 31 procent af den samlede danske lastbilflåde i dag består af Euro 6-køretøjer, mens næsten halvdelen af ITD-medlemmernes lastbiler lever op til de strengeste EU-krav<sup>1</sup>.

ITD arbejder aktivt for at fremme en grøn omstilling af transportbranchen. Derfor støtter vi også grundlæggende op om at skærpe kravene til de lastbiler, busser og varebiler, der opererer i danske miljøzoner. ITD har dog en række bemærkninger, som vi beder udvalget om at inddrage i den videre behandling af beslutningsforslaget.

### Bemærkninger vedrørende delelementer i beslutningsforslaget

Som indledningsvist angivet støtter ITD op om de miljø- og sundhedsmæssige hensyn, der ligger i forslaget ved at stille krav til lastiler, busser og varebiler om, at de fremadrettet skal opfylde de nyeste Euronormer (Euro 6) i danske miljøzoner.

ITD har midlertidigt noteret, at forslagsstillerne påtænker at lade de nye regler træde i kraft allerede den 1. juli 2019, hvilket vækker bekymring i transport- og logistikbranchen. Især af hensyn til virksomhedernes investeringsplanlægning finder ITD, at der bør være et passende tidsperspektiv fra, at ordningen meldes ud, og til ordningen træder i kraft.

Med det fremsatte forslag vil det betyde, at lastbiler, som ikke opfylder Euro 6-normen, enten skal udskiftes med nye eller have eftermonteret udstyr for at opfylde miljøkravene i Euro 6. Men den sidstnævnte løsning er yderst kompleks, omkostningstung og for virksomhederne en økonomisk uforsvarlig løsning. Det vil sige,

<sup>1</sup> 47 procent af ITD-medlemmernes flåde består i dag af Euro6-lastbiler. Dette skal ses i lyset af den høje udskiftningsgrad i køretøjsflåden, der er kendetegnende ved international kørsel. For køretøjer, der fortrinsvist opererer lokalt, og hvor der tilbagelægges knap så mange kilometer, eller hvor der kan være tale om specialkøretøjer og –opgaver, vil udskiftningsgraden typisk strække sig over en længere periode

Lyren 1  
DK-6330 Padborg  
Danmark

T: +45 7467 1233  
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk  
itd.dk

CVR: 40990917

at den enkelte lastbil reelt skal udskiftes, hvis den skal leve op til det i forslaget fremførte miljøkrav<sup>2</sup>.

Den i forslaget fremførte korte indfasningsperiode er dernæst særlig problematisk i forhold til erhvervskøretøjer, hvor opbygningen koster mere end selve køretøjet, herunder mobilkraner, blokvogne, slamsugere og renovationsbiler. Disse køretøjer varetager særlige funktioner i samfundet og har lange afskrivningsperioder som følge af den tilsvarende store investering. Hvad angår eksempelvis renovationsbiler, så anvendes det samme køretøj typisk i to licitationsperioder a 4-5 år afhængig af praksis i den enkelte kommune. Såfremt forslaget indføres i sin nuværende form, er det for flere virksomheder ikke muligt at afskrive deres køretøjer i tide.

Af respekt for erhvervet og de langsigtede investeringshorisonter der opereres med i de enkelte virksomheder, foreslår ITD, at der lægges op til en længere indfasningsperiode, og at ikrafttrædelsesdatoen for Euro 6 dermed udskydes til 1. juli 2023. For køretøjer, der varetager særlige funktioner i samfundet, bør lempeligere krav eller mulighed for tildeling af dispensation i en overgangsfase overvejes i et endeligt lovkrav.

Efter forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren er det allerede i dag muligt at etablere miljøzoner i kommuner, hvor der er en betydelig trafik, og hvor grænseværdierne for partikelforurening er overskredet. For ITD er det afgørende, at det netop er grænseværdierne for forurening, der fremadrettet fastlægger muligheden for etableringen af en miljøzone – upåagtet af indbyggertal. Vigtigt er endvidere, at de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzoner fortsat vil indgå i vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles.

ITD finder det positivt, at varebiler fortsat inddrages i miljøzonekravene. Som fremført af Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet<sup>3</sup> vil dette kunne bidrage væsentligt til miljøforbedringer. Udvalget kan yderligere overveje, om personbiler på sigt også bør tænkes ind i en miljøzoneordning, som tilfældet er i blandt andet Tyskland.

Som forslagsstillerne lægger ITD vægt på, at der sker en effektiv kontrol af, at reglerne for at køre i miljøzonerne overholdes. Som organisation for den danske transport- og logistikbranche tager vi på det kraftigste afstand fra omgåelse af reglerne, herunder svindel med lastbilernes forureningsbegrænsende udstyr.

---

<sup>2</sup> ITD er ikke bekendt med de tekniske muligheder, der foreligger på bus- og varebilsområdet

<sup>3</sup> [Nielsen, O.-K., Plejdrup, M., Hjelgaard, K., Nielsen, M., Winter, M., Mikkelsen, M.H., Albrechtsen, R., Fauser, P. & Gyldenkerne, S. 2017. Projection of SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMVOC, particulate matter and black carbon emissions - 2015-2030. Aarhus University, DCE – Danish Centre for Environment and Energy, 145 pp. Scientific Report from DCE – Danish Centre for Environment and Energy No. 219](#)



Derudover bør det ligeledes overvejes, hvorvidt den nuværende mærkningsordning på sigt kan undlades til fordel for en digital løsning<sup>4</sup>. Formålet med en digital ordning er først og fremmest at undgå klistermærker i frontruden, der er med til at begrænse udsynet til skade for trafiksikkerheden. Dernæst vil det have en positiv effekt på myndighedskontrollen samt lette den administrative byrde ved anskaffelsen af miljøzonemærker og i forbindelse med erstatningsmærker ved udskiftning af frontrude.

Afslutningsvist vil ITD gerne benytte lejligheden til at anmode om, at man fra dansk side igangsætter et samarbejde på tværs af EU med henblik på en ensretning eller gensidig anerkendelse af de gældende miljøzoneregler. Divergerende regelsæt på tværs af de europæiske medlemslande er særligt problematisk for internationale transport- og logistikvirksomheder, der opererer i mange forskellige europæiske byer og derfor er underlagt en lang række varierende miljøkrav samt registrerings- og mærkningsordninger.

ITD står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog, hvis ønskes.

Med venlig hilsen

ITD

Lasse Raunholt Kristoffersen

---

<sup>4</sup> Oplysninger om køretøjets Euronorm kan allerede trækkes direkte i SKATs digitale motorregister (DMR). Dette kan dog i dag ikke umiddelbart benyttes som løsningsmodel, da eksempelvis parkeringsvagter ikke har adgang til DMR. Derudover er registeret ikke anvendeligt i relation til udenlandske køretøjer.