



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Den 27. marts 2019

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1 til L 191, forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler) stillet den 18. marts.

### Spørgsmål nr. 1 til L 191

"Vil ministeren kommentere henvendelsen af 18/3-19 fra Dansk Persontransport om negativ miljøvirkning af miljøzoner?"

### Svar

Dansk Persontransport støtter generelt en skærpelse af miljøzonekravene, som foreslået i lovforslaget og støtter generelt en grøn omstilling af busflåden. Imidlertid peger de på, at de foreslåede skæringsdatoer kan få konsekvenser for busselskaberne, idet de for nogle tilfælde vil være nødsaget til at fremskynde deres investeringer og/eller tilpasse de eksisterende dieselbusser til de skærpede miljøzonekrav. Dansk Persontransport har samlet opgjort det til 300 busser i Aalborg, Aarhus, København og Frederiksberg. På den baggrund opfordrer de til, at lovforslaget tilpasses f.eks. ved, at der for kollektiv transport indføres passende overgangsordninger og dispensationsmuligheder. For turistbusser opfordrer de generelt til, at ikrafttrædelse af kravene udskydes et år for trin 1 frem til 1. juli 2021 og 2 år for trin 2 til 1. juli 2024.

Med det fremsatte lovforslag får de fem største byer i Danmark mulighed for at indføre skærpede miljøkrav til varebiler og tunge køretøjer, herunder busser. De skærpede miljøzonekrav er fastsat som alderskrav og indføres trinvist af hensyn til, at der skal være tid til at indrette sig på kravene for de køretøjer, der bliver direkte berørt og for, at erhvervet også på længere sigt kan se, hvilke krav der kommer. Køretøjer, der ikke lever op til alderskravet og som ikke har et installeret partikelfilter, kan på linje med de gældende regler få adgang til miljøzonerne, hvis de eftermonterer et partikelfilter. Da der er tale om minimumskrav, er det allerede nu muligt at investere og anvende nyere busser – såsom euro 6 busser i miljøzonen.

Lovforslaget er udformet, så miljøzonekravene er ens for alle typer af køretøjer på tværs af brancher af hensyn til lige vilkår og gennemsigtighed. Som i den nuværende lov vil der fortsat være mulighed for at opnå dispensation for reglerne, hvis man er atypisk hårdt ramt. Der kan med de foreslåede skærpelser være et fornyet behov for at dispensere fra reglerne i en kortere overgangsperiode, idet nye grupper af køretøjer omfattes. Tildeling af dispensation vil afhænge af en konkret vurdering. For at sikre ens sagsbehandling på tværs af landet lægges der med forslaget op til, at Miljøstyrelsen fortsat skal behandle dispensationsansøgninger.

Der er økonomiske konsekvenser ved lovforslaget. Indfasningstider, tekniske krav og miljøgevinster er nøje afstemt. Således finder regeringen, at der med lovforslaget samlet set er fundet en fornuftig balance mellem de miljø- og erhvervsmæssige interesser.

Jeg henviser i øvrigt til høringsnotat om lov om skærpede miljøzoner, jf. L 191 – bilag 1.

Jakob Ellemann-Jensen

/

Mikkel Dam Schwartz