



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

Deres ref.:

Vor ref.: SBP

Dato: 23.3.2020

Udsættelse af ikrafttræden af skærpede krav til køretøjer i miljøzoner og forhold for specialkøretøjer

Kære Lea Wermelin,

Det danske samfund er i øjeblikket voldsomt påvirket af coronakrisen, som er en økonomisk og praktisk udfordring for mange erhverv, herunder også for danske vognmænd.

Vi har tidligere været i kontakt angående miljøzonerne, og jeg vil nævne, at der er stor glæde blandt vognmændene over, at du har taget initiativ til at ligestille alle dieselmotorer med Euro5-motorer i forhold til skærpelsen af miljøzonerne den 1. juli i år. Mange vognmænd har været i gang med at forberede sig på de nye krav ved at indkøbe nyt materiel eller montere filtre på eksisterende lastbiler. Med coronakrisen er denne indsats imidlertid blevet bremset, fordi vognmændene har fået akutte udfordringer, og fordi aftalte besøg af teknikere, der kan rådgive om filtre og opbygninger m.v., aflyses med begrundelse i epidemien.

Derfor vil DTL foreslå, at de skærpede miljøzonekravs ikrafttræden udsættes, så vognmændene gives bedre tid til at forberede sig på kravene.

Særlige udfordringer for vognmænd med specialkøretøjer

Samtidig vil jeg gøre opmærksom på, at de kommende skærpede krav til køretøjer i miljøzoner udgør en særlig stor belastning for den begrænsede gruppe af vognmænd, som har 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. En slamsuger koster eksempelvis typisk 3-4 mio. kr., har en leveringstid på 1 år og kan have en levetid på op til 20 år.

Vognmænd med specialkøretøjer er dermed langt hårdere udfordret af de skærpede miljøzoner end andre vognmænd, og DTL ønsker, at der tages hensyn til specialkøretøjerne i lovgivningen eller i

Dansk Transport og Logistik

Miljøstyrelsens dispensationspraksis, som DTL kan forstå er ved at blive fastlagt. En forceret udfasning af velfungerende specialkøretøjer vil medføre et betydeligt værditab, og den miljømæssige effekt af en målrettet lempelse for specialkøretøjer vil være begrænset, fordi køretøjerne tilbagelægger få årlige km.

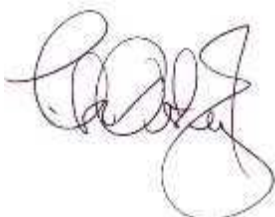
Miljøzonestyrelsen giver mulighed for, at ældre køretøjer kan få adgang til miljøzonerne, hvis de har et effektivt partikelfilter, og der kan ligeledes søges dispensation fra miljøzonekravene hos Miljøstyrelsen. Nogle specialkøretøjers opbygninger betyder, at det ikke er teknisk muligt at montere et filter. På andre specialkøretøjer, hvor der er plads til at montere et filter, kan lastbilens typiske arbejdsfunktion betyde, at det er uhensigtsmæssigt at montere et filter. Det gør sig fx gældende for slamsugere og kraner, der har arbejdsfunktioner, hvor motoren kører ved lave omdrejninger og filteret stopper til, fordi det ikke opnår en tilstrækkelig arbejdstemperatur. Nogle af de store lastvognsfabrikanter fraråder decideret, at der eftermonteres partikelfiltre, fordi partikelfiltrene kan forstyrre den avancerede motorstyring.

Der er sket en stor teknologisk udvikling af motorerne. DTL mener ikke, at man kan basere sig på erfaringerne med eftermontering af partikelfiltre, som foregik for mere end 10 år siden på køretøjer med langt mindre avanceret fabriksmonteret efterbehandlingsudstyr af udstødningsgassen og tilhørende motorstyring, end det som i dag findes på Euro 4 og Euro 5 motorer.

I sin behandling af dispensationsansøgningerne vil Miljøstyrelsen bl.a. tage højde for, om der foreligger erklæringer fra filterleverandører om, at filtermontering ikke er teknisk muligt. Desværre oplever nogle vognmænd, at filterleverandørerne lover for meget og er villige til at montere filtre på lastbiler på trods af lastvognsfabrikanternes advarsler og selvom lastbilen har en arbejdsfunktion, der gør, at filteret næppe vil fungere i praksis. Det kan i værste fald føre til motorhavari, som ikke dækkes af forsikringen.

DTL vil fremhæve dette misforhold mellem vognmand og filterleverandør og vil opfordre til, at Miljøstyrelsen lægger stor vægt på lastbilfabrikanternes erklæringer om, hvilke lastbilmodeller, der ikke bør eftermonteres med filter og tager hensyn til vognmændenes praktiske erfaringer med eftermontering af filtre på specialkøretøjer.

Med venlig hilsen



Erik Østergaard
Administrerende direktør