



Miljøministeren

Kære Mikael Svane
Branchedirektør DI Transport

Den 15. maj 2020

transport@di.dk

Kære Mikael Svane

Tak for henvendelse af den 29. april vedrørende lovforslag L 170 forslag til ændring af lov om miljøzoner.

Jeg deler jeres ambition om at tænke klimapolitik og luftforurening sammen. Jeg vil samtidig mene, at miljøzonereguleringen giver gode muligheder for at skifte til køretøjer, der både har en lav klimabelastning og luftforurening.

Det er ligeledes korrekt, at regeringen med lovforslaget lægger op til at fremrykke ikrafttrædelse af trinkrav nr. 2 for tunge køretøjer med seks måneder. Det gør vi for at tage hensyn til erhvervet ved at sikre ligebehandling af alle Euro V og EEV køretøjer, men samtidig uden at give køb på den samlede miljøeffekt, som miljøzonerne var tiltænkt at levere for de mange danskere, der bor og opholder sig i byerne, og som dagligt udsættes for trafikens forurening.

WHO har erklæret, at dieselsod er kræftfremkaldende. Miljøzoner omfatter køretøjer, der anvender dieselmotorer. Det betyder, at der ikke kan skiftes til fx biodiesel, der har en tilsvarende luftforurening. Man kan med fordel skifte til køretøjer drevet af el, gas og tilsvarende drivmidler med lav luftforurening.

Der er således ift. miljøzonerne ingen konflikt med Dansk Industris 2030 plan for grøn omstilling, hvor I foreslår en tilskudsordning til køb af lastbiler på alternative drivmidler på el, brint eller gas, der netop ikke er omfattet af miljøzonereglene.

For så vidt angår den kollektive bustrafik, kan jeg pege på, at lovbemærkningerne netop peger på behovet for en dispensationspraksis, der tilgodeser den grønne omstilling.

De nuværende miljøzoner og de regler, der er lagt op til, forhindrer på ingen måde klimapolitikken, men understøtter den ved en indsats målrettet mod de ældste og mest forurenende køretøjer.

Endnu engang tak for henvendelsen. Jeg sætter stor pris på, at vi kan have en tæt dialog med erhvervet om reglerne.

Med venlig hilsen

Lea Wermelin