

	EURO 2 lastbiler uden dette forslag	EURO 3 lastbiler uden dette forslag	EURO 2 lastbiler med dette forslag	EURO 3 lastbiler med dette forslag
1999	5.300	250	5.300	250
1-3 kvartal 2000	3.250	500	3.250	500
4. kvartal 2000	750	250	650	350
1. kvartal 2001	700	500	250	950
2. kvartal 2001	500	700	150	1.050
3. kvartal 2001	300	900	100	1.400
I alt 1999 -30.9.01	10.800	3.100	9.700	4.500

Uden forslaget kan det med betydelig usikkerhed skønnes, at der ville være blevet solgt 3.100 EURO 3 lastbiler i perioden 1. januar 1999- 30. september 2001. Med tilskuddet kan det skønnes, at der sælges 4.500 EURO 3 lastbiler i perioden, hvoraf ca. 250 vil være fremrykkede salg, jf. at tilskuddet falder væk 1. oktober 2001.

Ved et tilskud på 10.000 kr. vil dette forslag medføre en samlet udgift på henved 50 mill. kr. samt at der bliver solgt 1.150 lastbiler mere med de nye EURO 3 normer end ellers. Hele udgiften vil blive afholdt i 2001. Der hersker usikkerhed om dette skøn.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vil medføre, at de erhverv, der bruger lastbiler, får lettet omkostningerne. For de EURO 3 lastbiler, der i alle tilfælde ville have været solgt svarer tilskuddet til ca. 35 mill. kr. før skat. For de EURO 3 lastbiler, der sælges ekstra, må tilskuddet antages at

være større end eller lig med meromkostningerne for lastbilkøberne. Med betydelig usikkerhed skønnes meromkostningerne for disse 1.150 lastbiler at være ca. 8.000 kr. i gennemsnit før tilskud, men der kan også være meromkostninger til ekstra brændstofforbrug. Samlet set vil tilskuddet på henved 50 mill. kr. således reducere nettoomkostningerne med godt 35 mill. kr. mens henved 10 mill. kr. vil dække meromkostningerne ved de nye EURO 3 motorer.

Miljømæssige konsekvenser.

1. Stort set alle lastbiler er dieseldrevne. De væsentligste miljømæssige problemer med dieselmotorer er udslip af partikler og kvælstofilter (NO_x). Udstødningsnormerne af partikler og kvælstofilter reguleres via udstødningsnormer og brændstoffets kvalitet.

Udstødningsnormerne er:

	Partikler	NO_x
	g/kWh (g/km)	g/kWh (g/km)
Non EURO før 1993.	Dårligere end EURO 1	
EURO 1 1993	0,36 (1,08)	8,0 (9,1)
EURO 2 1996	0,15 (0,45)	7,0 (8,0)
EURO 3 2001	0,10 (0,3)	5,0 (5,7)
EURO 4 2006	0,02 (0,06)	3,5 (4,0)
EURO 5 2009.	0,02 (0,06)	2,0 (2,3)

Udstødningsnormerne er udtrykt i g/kWh og afhænger således af motorens arbejde. Store motorer må udlede mere end små svage motorer.

Der er i praksis en sammenhæng mellem motorens størrelse og lastbilernes størrelse, men sammenhængen er ikke entydig.

For store lastbiler (16 ton tilladt totalvægt og derover) kan man ved EURO 2 motorer regne med et udslip i størrelsesordenen 0,45 g partikler pr. km og 8 g

NO_x pr. km. Udstødningsnormerne i praksis udtrykt i g pr. km er angivet i parentes i ovenstående tabel.

For mindre lastbiler (3,5-16 ton) kan man tilsvarende for EURO 2 regne med et udslip i størrelsesordenen 0,35 g partikler og 4 g NO_x pr. km.

For de store lastbiler betyder skift fra EURO 2 til 3 således en reduktion i partikeludslip på 0,15 g/km og i NO_x udslip på 2,32 g NO_x /km. For de små er forbedringerne godt 20 pct. mindre for partikler og 50