

pct. mindre for NO_x . Ca. 90 pct. af kørslen med lastbiler sker med biler med en tilladt totalvægt over 16 t.

En stor lastbil, der kører lange ture tilbagelægger f.eks. 120.000 km årligt. Det giver 18 kg færre partikler og ca. 275 kg færre NO_x .

2. Risø har opgjort skadevirkningerne ved partikler til 172-645 kr./kg i 1995 priser og NO_x fra transportsektoren til 78 -83 kr. pr. kg. Med disse priser vil overgang fra EURO 2 til EURO 3 normen medføre en miljøgevinst på mindst 3.100 kr. og højst 11.600 kr. årligt for partikler og mindst ca. 21.400 kr. og højst ca. 22.800 kr. vedrørende NO_x årligt for en stor lastbil, der kører langt.

Ved overgang til EURO 4 vindes som minimum yderligere 5.000 kr. vedrørende partikler og 15.900 kr. vedrørende NO_x .

En langturslastbil holder 5-10 år. Værdien af miljøgevinsten ved at skifte fra EURO 2 til EURO 3 er således mindst 100.000 kr. -200.000 kr. værd set over lastbilens levetid.

For lastbiler, der kører korte ture, er gevinsten forholdsvis mindre, men der er også udledninger ved tomgangskørsel og brug af motoren til drift af læsser og lignende. I gennemsnit bruger lastbilerne ca. 20.000 l dieselolie årligt og tilbagelægger i gennemsnit ca. 50.000 km. Ca. 1/3 af kørslen foregår i udlandet. For nye lastbiler køres i gennemsnit ca. 40.000 km i Danmark og 30.000 km ved internationale transporter, hvoraf en del af kørslen foregår i Danmark.

De 1.150 lastbiler kører således i alt ca. 80 mill. km årligt heraf ca. 35 mill. km i udlandet og ca. 45 mill. km årligt i Danmark. Efter ca. 5 år falder den årlige kørsel.

3. Forslaget vil medføre, at ca. 1.150 lastbiler vil blive solgt med EURO 3 motorer i stedet for EURO 2 motorer.

Den miljømæssige gevinst herved vil være på henved 10 ton partikler årligt og ca. 150 tons NO_x årligt i gennemsnit over årene, dog mere i de første år. Med den af Risø beregnede værdi af miljøbelastningen svarer miljøgevinsten i gennemsnit over årene til 1,7 - 6,5 mill. kr. årligt for partikler og 11,7- 12,5 mill. kr. for NO_x . Samlet er værdien af, at 1.150 lastbiler anvender EURO 3 i stedet for EURO 2 motorer, således på ca. 13-19 mill. kr. årligt. De 1.150 lastbiler kan forventes at køre i ca. 10 år. Den samlede værdi for miljøet er således på ca. 150 mill. kr. Det er dog alene en del af disse reduktioner, der vil ske i Danmark. Reduktionerne ved kørsel med lastbil i Danmark vil således alene være på ca. 6 ton partikler og ca. 100 ton NO_x årligt. Værdien heraf vil være på ca. 10 mill. kr. årligt og samlet 100 mill. kr. over lastbilernes levetid. Gevin-

sten er større i de første år af lastbilernes levetid og mindre senere.

Danmark opnår således en betragtelig nettogevinst ved tilskuddet.

4. De bedre udstødningsnormer for partikler og kvælstofilter er opnået ved modificering af allerede udviklede EURO 2 motorer eller ved udvikling af nye motorer. Ved modificering vil der ofte komme et større brændstofforbrug, mens de nyudviklede motorer stort set har et tilsvarende brændstofforbrug som de ældre før modificeringen. Sandsynligvis ville de nyudviklede motorer imidlertid kunnet have været mere brændstoføkonomiske, hvis de ikke også havde skullet overholde den nye norm. Med betydelig usikkerhed kan merbrændselsforbruget opgøres til ca. 3 pct. For de 1.150 lastbiler, der ekstra forventes at overgå til EURO 3 normen, kan forventes et brændstofforbrug på 2-2,5 mill. liter årligt. Merbrændselsforbruget vil således udgøre ca. 0,075 mill. liter svarende til 200 ton CO_2 årligt. Hvis miljøomkostningerne herved er 300 kr./t, svarer de ekstra CO_2 udledninger til ca. 0,06 mill. kr. årligt.

Administrative konsekvenser for det offentlige

De administrative procedurer i forbindelse med gennemførelse af loven involverer tre statsinstitutioner - nemlig Statens Bilinspektion, Centralregisteret for Motorkøretøjer og Told•Skat. Samtidigt må proceduren opdeles i to. Én for lastbiler, der registreres efter loven er trådt i kraft, og én for lastbiler, der er registreret i 1999, 2000, og før loven træder i kraft i 2001.

For nye lastbiler sørger Statens Bilinspektion for, at det i forbindelse med synet bliver registreret om lastbilen opfylder EURO 3 normerne. Centralregisteret for Motorkøretøjer udarbejder lister i elektronisk form over ejerforholdet til de lastbiler, der skal have tilskud og Told•Skat forestår udbetalingen af tilskud på grundlag af listerne.

For de allerede registrerede lastbiler udarbejder Centralregisteret for Motorkøretøjer lister over biler, hvor datoen for 1. registrering her eller i udlandet er sket i 1999 eller 2000 (ca. 10.000 lastbiler). I samarbejde med importørerne for de enkelte fabrikater udsøges de lastbiler, for hvilke ejeren skal have tilskud. Resultatet af udsøgningen tilgår i elektronisk form herefter Told•Skat, som så forestår udbetalingen af tilskud.

Det skønnes, at lovforslaget vil medføre engangsudgifter for Told•Skat på 200.000 kr. til EDB-udvikling og porto. Skønnet forudsætter, at der ikke skal ske særskilt information om ordningen.