

Beretning afgivet af Trafikudvalget den 0. maj 2005

Udkast til

Beretning

om

Miljøzoner

1. Indledning

Justitsministeren besluttede fredag den 13. maj 2005 at afvise den forsøgsordning, Københavns Kommune havde planlagt for etablering af en miljøzone i København. Udvalget har herefter behandlet sagen på <> møder.

2. Politiske bemærkninger

Et <>tal i udvalget (SF og <>) finder, at det er helt uacceptabelt, at der fortsat skal dø måske flere hundrede mennesker og mange flere skal påføres mere eller mindre alvorlige sygdomme og gener, fordi der ikke etableres en miljøzone i Københavns kommune, således at tunge køretøjer i zonen enten skal leve op til EURO 4-normen eller have partikelfilter påmonteret og <>tallet pålægger regeringen straks i den kommende samling at fremsætte lovforslag, der gør det muligt at etablere miljøzoner i overensstemmelse med den model II, som Københavns kommune har søgt om justitsministerens tilladelse til eller en model med mindst samme gunstige virkning på miljøet.

<>tallet opfordrer til, at regeringen i lovforslaget overvejer forskellige metoder til at afhjælpe de likviditetsproblemer, som visse vognmænd i følge Justitsministeriets afgørelse vil få, hvis miljøzonen gennemføres. Det kunne f.eks. være en statslig bankgaranti. Endvidere opfordrer <>tallet regeringen til at være med til at organisere en udbudsmodel eller lignende, der sikrer også små vognmænd en rimelig og lav pris. Samfundsøkonomisk er miljøzonen med meget stor sikkerhed en meget attraktiv investering. Det er uacceptabelt, at en sådan regulering ikke kan gennemføres, fordi det antages, at nogle private vognmænd vil få en udgift eller måske endda bare en likviditetsbelastning. Det er yderst tvivlsomt, om der vil være tale om tab af betydning, fordi en stor del af udgiften, måske den hele, vil kunne væltes over på kunderne - der er jo tale om en regulering, der er ens for alle. Selv hvis det antages, at Justitsministeriets vurdering af, at der kan være tale om ekspropriation holder, bør miljøzonen gennemføres - men naturligvis med den fornødne lovhjemmel. Hvis det viser sig, at der skulle være tale om ekspropriation, må sagen prøves ved domstolene. I alle tilfælde vil det være rimeligt at forsøge at begrænse problemerne for især små vognmænd. De har peget på likviditetsproblemer, og det oplagte svar herpå er en form for statslig bankgaranti svarende til udgiften til et påmonteret partikelfilter (der jo i øvrigt vil forøge vognparkens værdi, så garantien sjældent vil blive udløst). Et andet problem er, at det virker som om små vognmænd risikerer meget højere udgifter pr. filter end store. Det er muligt, at det problem løser sig selv, når markedet bliver større. Ellers kan det overvejes, at staten, kommunen eller brancheforeningen får mulighed for at organisere et fælles udbud eller lignende (dette er et indgreb i markedet, men det begrundes med, at markedet åbenbart er ineffektivt). Det kan supplerende oplyses, at der findes danske virksomheder -

f.eks. på Bornholm - der leverer partikelfiltre. Der er således også et positivt beskæftigelsesmæssigt aspekt i sagen.

P.u.v.

FLEMMING DAMGAARD LARSEN

formand