

Trafikudvalget
(Alm. del - bilag 120)
miljø- og trafikplanlægning
(Offentligt)

MPU, Alm. del - bilag 119 (Løbenr. 1529)

Københavns Kommune
Bygge- og Teknikforvaltningen
Vej og Park
att.: Annette Kayser
Njalsgade 13
2300 København S

Bringes og sendes pr. e-mail

Deres ref.: 79.0001/03

Vor ref.: OHO/SLI Vort j. nr.: 02-165101-002

Dato: 24.10.2003

Høring om forsøg med miljøzone i København

Indledning

Dansk Transport og Logistik (DTL) skal hermed fremkomme med bemærkninger til det fremsendte forslag til et forsøg over tre år med en miljøzone i København, der blandt andet indeholder et absolut krav om (efter-)montering af partikelfiltre.

Vi er enige i formålet at reducere udledningen af partikler i byen, og vi er enige i, at partikelfiltre teknisk set kan være en effektiv løsning. Vi finder dog, at det aktuelle forslag er for omfattende, idet de økonomiske investeringer er forholdsmæssigt set meget store i betragtning af, at der er tale om en tidsbegrænset forsøgsordning.

Dette skal ses i forhold til, at grundlaget for Københavns Kommunes ansøgning er færdselslovens § 92 d, som giver hjemmel til at tillade tidsmæssigt og geografisk begrænset forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn.

Det er tvivlsomt, om der med denne bestemmelse er hjemmel til et så omfattende forsøg med så store økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, der vil berøre en tredjedel af de tunge køretøjer i Danmark. Vi skal i den forbindelse fremhæve, at Københavns Kommune selv har anslået, at forsøgsordningen vil omfatte 15-20.000 tunge køretøjer.

Samtidig er der efter DTLs opfattelse fortsat tekniske problemer ved montering og drift af partikelfiltre for visse køretøjstyper og anvendelser – i en grad, så et absolut krav om montering af partikelfiltre i en forsøgsperiode ikke står mål med de faktiske investeringer og omkostninger, som det samlede erhvervsliv påføres.

For DTL er det helt afgørende, at der i forbindelse med gennemførelse af et forsøg med en miljøzone sker en effektiv kontrol af, at reglerne for at køre i zonen overholdes.

Vi skal med henvisning til regeringens partikelredegørelse samtidig gøre opmærksom på, at der har været et fald i partikelforureningen siden 1994, og at partikeludslippet fra lastbiler under alle omstændigheder vil blive reduceret med 50 pct. i løbet af de næste 4 år.

Vi skal endelig anbefale at en miljøzone i givet fald etableres efter den model, der har dannet grundlag for de eksisterende godkendte miljøzoner i Sverige.

De ovenstående hovedsynspunkter vil blive suppleret og uddybet i det følgende.

Undersøgelser om partikelfiltre og miljøzoner

Partikelfiltre

I starten af 2003 udgav DTL en undersøgelse¹ om transportørernes hidtidige praktiske erfaringer med partikelfiltre. Undersøgelsen konkluderede, at både anskaffelses- og driftsomkostningerne ved anvendelsen af partikelfiltre gennemgående er væsentligt højere end de 40.000 kr. pr. filter, som Københavns Kommune lægger til grund. Regeringen har i sin efterfølgende partikelredegørelse vurderet, at et partikelfilter i gennemsnit koster 60.000 kr. inkl. montering.

Endvidere fremgår det af DTLs undersøgelse, at der på nuværende tidspunkt er en række tekniske problemer ved anvendelsen af partikelfiltre set fra brugernes synsvinkel. Undersøgelsen baserede sig på godt 100 køretøjer med partikelfiltre. Det er DTLs klare opfattelse, at der fortsat er tekniske problemer med partikelfiltre.

Det er senest bekræftet i en rapport fra ACEA, der er lastbilfabrikanternes europæiske brancheorganisation, at trods filtrenes evne til at afbrænde partikler, kan der forekomme ophobning af partikler, der kan få filteret til at brænde af. ACEA oplyser, at fejlhyppigheden er på 5-10 pct. for køretøjer, der har tilbagelagt 300.000 km.

I rapporten fra ACEA nævnes det også, at partikelfiltre er meget følsomme over for svovlindholdet i brændstoffet og askeindholdet i smøreolien, hvilket øger risikoen for tilstopning af filteret og kravet til mekanisk rensning af filteret. Selv med den kommende såkaldte svovlfri diesel med 10 ppm svovl, skal partikelfiltrene renses hyppigere, end hvad der er acceptabelt for lastbiler og busser. For øjeblikket er den danske dieselskvalitet med 50 ppm.

Desuden forventer ACEA, at en EURO 4 lastbil med partikelfilterløsning vil få et øget brændstofforbrug på 2 pct. i forhold til dagens EURO 3 lastbiler. For EURO 5 lastbiler vil brændstofforbruget øges med hele 7 pct..

ACEA konkluderer, at partikelfilterteknologien ikke er let at anvende på alle typer motorer eller til alle typer kørsel, og at teknologien endnu ikke er moden til brug i lastbiler og busser.

Det vil i øvrigt typisk ikke være muligt i samme omfang at opretholde bilfabrikkernes garanti på motoren i forbindelse med eftermontering af et partikelfilter.

DTL skal ikke gøre sig til dommer over de forskellige tekniske vurderinger, som fagkundskaben måtte fremkomme med. Men vi skal som repræsentant for brugerne påpege, at den nuværende usik-

¹ DTLs undersøgelse af transporterhvervets erfaringer med partikelfiltre, DTL, 28. februar 2003. Vedlagt som bilag 1.-3...

kerhed på det tekniske område med hensyn til partikelfiltre ikke kan berettige til de store økonomiske og praktiske udfordringer, som aktørerne udsættes for i tilfælde af gennemførelsen af Københavns Kommunes forsøg med et absolut krav om partikelfiltre.

Miljøzoner

DTL har i samarbejde med Københavns Vognmandslaug og Nordre Birks Vognmandsforening foretaget en undersøgelse af miljøzoner konsekvenser for transporterhvervet². Rapporten afdækker, hvilke konsekvenser indførelsen af miljøzoner med et alderskrav og krav om partikelfiltre i praksis vil have for transporterhvervet, herunder hvilke investeringer en miljøzone vil kræve af transporterhvervet, dels til partikelfiltre og dels til nye lastbiler som følge af alderskravet.

Blandt de adspurgte virksomheder opfylder 60 pct. af lastbilerne miljønorm EURO 2, der blev lovpligtig i oktober 1996. EURO 3 normen, der blev lovpligtig i oktober 2001, udgør 17 pct. af lastbilerne. Knap 1/4 af lastbilerne har en miljønorm EURO 1 og 0 fra før oktober 1996.

Kun ca. 2 pct. af lastbilerne har monteret et partikelfilter. Virksomhederne vurderer, at blandt de lastbiler, der kører i den planlagte miljøzone, er ca. 15 pct. ikke egnet til at få eftermonteret et partikelfilter, og 38 pct. vurderes at skulle udskiftes som følge af alderskravet. Der er et stort sammenfald i mellem disse to grupper af lastbiler.

Undersøgelsen viser endvidere, at kun ca. 1/3 af trafikarbejdet med de berørte lastbiler foregår inden for selve miljøzonen, mens de pågældende lastbiler kører 2/3 af kilometrene uden for zonen.

Den grundlæggende idé bag ved Københavns Kommunes planer om en miljøzone med absolut krav om partikelfiltre - nemlig at målrette anvendelsen af og investeringen i partikelfiltre til køretøjer, der kører i bestemte geografiske områder i byen - har derfor sin begrænsning i den forstand, at mange lastbiler har et langt større geografisk dækningsområde end den planlagte miljøzone.

Økonomi og lovgivningsmæssige forhold

Færdselslovens § 92 d

Grundlaget for Københavns Kommunes ansøgning er færdselslovens § 92 d, som giver trafikministeren, nu justitsministeren, hjemmel til at tillade tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget under *Administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet*, at forslaget "som sådan ikke (vil) have nogen konsekvenser for erhvervslivet".

Det fremgår endvidere, at "Afhængig af, hvorledes forsøgene vil blive gennemført, kan disse medføre en øget administrativ byrde og begrænsninger for erhvervslivet, f.eks. øget administration ved udarbejdelse af ansøgninger om certificering, særlige parkeringstilladelser m.v., ligesom et krav om f.eks. større kapacitetsudnyttelse af køretøjer vil kræve bedre logistik og dermed øget administration, men kan samtidig betyde en mere rationel og effektiv arbejdstilrettelæggelse for erhvervet. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet kan - afhængig af forsøgenes udformning - endvidere være udgifter til f.eks. parkeringsordninger, certificeringer, investeringer i nye køretøjer m.v."

² Undersøgelse af miljøzoner konsekvenser for transporterhvervet - en miljøzone i København. Analyserapport, 10. oktober 2003. Undersøgelsen omfatter 29 transportvirksomheder med 3.347 lastbiler. Vedlagt som bilag 2.

Investeringer

I DTLs undersøgelse om konsekvenser af en miljøzone anslår de adspurgte virksomheder at skulle investere 63 millioner kr. i *partikelfiltre* svarende til ca. 60.000 kr. pr. lastbil³. I forhold til de 15-20.000 køretøjer, som Københavns Kommune skønner vil blive omfattet af miljøzonen, har DTL beregnet den samlede investering i partikelfiltre til 0,9-1,2 milliarder kr.

Samlet set anslår de adspurgte virksomheder, at skulle investere 277 millioner kr. i *nye lastbiler* svarende til ca. 322.000 kr. pr. lastbil, der skal køre i miljøzonen. I forhold til de 15-20.000 køretøjer, som Københavns Kommune skønner vil blive omfattet af miljøzonen, har DTL har beregnet den samlede investering i nye køretøjer til 4,8-6,4 milliarder kr.

Alt i alt kan erhvervets samlede investeringer i partikelfiltre og nye køretøjer, som følge af den foreslåede miljøzone i København - på basis af kommunens egne tal for antallet af berørte køretøjer - anslås til 5,7-7,6 milliarder kr. Målt i forhold til de investeringer, som virksomhederne oprindeligt havde planlagt, er der tale om næsten en 4-dobling.

Det skal bemærkes, at DTLs undersøgelse kun omfatter vognmandsvirksomheder, der anvender lastbiler. Busser, firmakørsel med lastbiler og f.eks. Københavns Kommunes egne køretøjer er ikke omfattet. I det omfang deres karakteristika adskiller sig fra vognmandserhvervets lastbiler, vil skønnet på det samlede investeringsniveau skulle justeres.

Der er altså tale om forholdsmæssigt store investeringer. Især når investeringerne ses i lyset af, at der er tale om et tidsbegrænset forsøg med miljøzonen.

Omkostninger

Investeringen, der går til *nye lastbiler*, er en fremskyndet investering i lastbiler, der på et senere tidspunkt skulle være foretaget, og investeringen vil kunne afskrives ud over forsøgsperiodens afslutning. En fremskyndet investering vil indebære en øget nettoomkostning i form af øgede finansieringsomkostninger, øgede afskrivninger og tab på salg af de brugte lastbiler, der er ældre end 7 år modregnet sparede driftsomkostninger ved at have nye fremfor gamle køretøjer. Ellers ville investeringen allerede have været foretaget. Det har dog ikke umiddelbart været muligt for DTL at opgøre disse omkostninger. Det skal bemærkes, at såfremt der som følge af alderskravet skal sælges 6.000 brugte køretøjer ældre end 7 år, må der imødeses et meget betydeligt prisfald på markedet for brugte lastbiler og busser.

Investeringen, der går til *partikelfiltre*, er en ekstraordinær investering, der skal afskrives inden for forsøgsperiodens tre år - og dermed reelt må betragtes som en omkostning, der fuldt kan henregnes til forsøget med en miljøzone.

Samlet set må transportørerne imødesee årlige omkostninger i forsøgsperioden på 405-535 millioner kr. som følge af kravet om eftermontering af partikelfiltre. Heri indgår afskrivning, forrentning og driftsomkostninger⁴. Hertil kommer den årlige omkostning som følge af investeringen i nye lastbiler. Som nævnt har det ikke umiddelbart været muligt for DTL at opgøre disse omkostninger.

³ Det er i overensstemmelse med den gennemsnitlige anskaffelsespris på 60.000 kr. pr. filter angivet i regeringens Partikelredegørelse

⁴ Beregningen er foretaget på baggrund af Københavns Kommunes egne tal om 15-20.000 involverede køretøjer.

Cost-benefit kontra hjemmel

Københavns Kommune angiver beregnede årlige sundhedsmæssige gevinster på 350-1.500 millioner kr. som følge af kravet om partikelfiltre.

Ud fra en cost-benefit-betragtning skal det bemærkes, at vore beregnede årlige omkostninger i forsøgsperioden på 405-535 millioner kr. (jf. side 4) som følge af kravet om eftermontering af partikelfiltre ligger over kommunens lave skøn på 350 millioner kr. i sundhedsmæssige gevinster men under kommunens høje skøn på 1.500 millioner kr. i sundhedsmæssige gevinster.

Ifølge DTLs beregninger vil alene forsøgets alderskrav allerede første år medføre en reduktion i partikeludslippet fra lastbiler på op til 45 pct., idet de mest forurenende lastbiler udelukkes fra miljøzonen. Det vil i sig selv give en betydelig sundhedsmæssig gevinst. Mergevinsten ved - ud over alderskravet - at kræve montering af partikelfiltre vil derfor blive mindre end de af kommunen angivne gevinster.

Efter DTLs opfattelse kan det derfor ikke entydigt konkluderes, at der vil være en samlet samfundsøkonomisk nettogevinst ved forsøget.

Med bemærkningerne til færdselslovens § 92 d er der hjemmel til at gennemføre en forsøgsordning som f.eks. "City-gods" i Københavns Kommune. Med ordlyden om de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet er det dog yderst tvivlsomt, om der er hjemmel til at gennemføre et forsøg, der omfatter 1/3 af de tunge køretøjer i Danmark. Dette indebærer nemlig en samlet investering i partikelfiltre og nye lastbiler på op til i alt 7,6 milliarder kr. og med årlige omkostninger på op til 535 millioner kr. alene for partikelfiltrenes vedkommende.

Hindring af virksomhedsdrift

Det fremgår af bemærkningerne til færdselslovens § 92 d, at forsøgsbestemmelsen ikke giver hjemmel til at begrænse færdslen eller muligheden for at udnytte privat ejendom i et sådant omfang, at der bliver tale om indgreb af ekspropriativ karakter. Dette forhold er gentaget i betænkningen fra Folketingets Trafikudvalg.

I den forbindelse skal det bemærkes, at en række specialkøretøjer eksempelvis har en lang afskrivningsprofil. Det betyder, at mindre virksomheder - med hovedparten af kunderne indenfor den foreslåede miljøzone - kan blive tvunget til at afhænde deres forretning, hvis de har et begrænset antal ældre køretøjer, som langt fra er afskrevet, og de ikke har mulighed for at foretage de fornødne investeringer.

DTLs undersøgelse fra februar 2003 viste, at driftsomkostninger for partikelfiltre varierede fra 1.250 til 18.250 kr./år. I Partikelredegørelsen angives en årlig driftsomkostning på 2.700 kr., som vi i øvrigt finder meget optimistisk i forhold til vores undersøgelse. Der indgår ikke omkostninger til vognmandsvirksomhedens afsavn og chaufføromkostninger, de en eller to gange årligt køretøjet skal på værksted. Disse kan skønsmæssigt beregnes til 1.600 kr. årligt. Vi skønner herudfra den samlede gennemsnitlige driftsomkostning til ca. 4.300 kr. De årlige driftsomkostninger på 15-20.000 filtre à 4.300 kr. kan dermed beregnes til 65-85 millioner kr. Forrentning og afskrivning af et filter til 60.000 kr. over forsøgsperiodens 3 år med en rente på 6 pct. vil udgøre ca. 22.450 kr. årligt svarende til 340-450 millioner kr. årligt for 15.000-20.000 filtre.

Forholdet til EU

Københavns Kommune har anført i ansøgningen, at forslaget ikke strider mod EU-retten. Kommunen har i den forbindelse ikke anført, hvilke forordninger, direktiver mv. ordningen er vurderet i forhold til. I ansøgningen er det anført, at køretøjerne skal have monteret et effektivt partikelfilter i henhold til Færdselsstyrelsens kravspecifikation eller være godkendt efter Færdselsstyrelsens principgodkendelsesordning for partikelfiltre.

Færdselsstyrelsens ordning er en form for national "positiv-liste", som er frivillig for partikelfilter-producenterne. Når der efterfølgende fra en offentlig myndighed stilles krav om, at de filtre, der skal monteres, skal være godkendt efter en national ordning eller opfylde nationale krav, kan dette have betydning i forhold til EU-retten.

Kontrol

For DTL er en effektiv kontrol af, at reglerne i en miljøzone overholdes af helt afgørende betydning - både med hensyn til gennemkørsels- og standsningsforbuddet. Det skal ikke været muligt af drage fordel af en lemfærdig kontrol ved blot at betale de parkeringsafgifter og bøder, der måtte blive uddelt. Vi har forstået, at det er en særskilt problemstilling i Sverige.

Det fremgår af bemærkningerne til færdselslovens § 92 d, at ansøgningen skal ledsages af politiets vurdering af forsøgets færdselssikkerhedsmæssige effekt, herunder om det vil være muligt at håndhæve de foreslåede foranstaltninger i praksis. Særligt i forbindelse med håndhævelse af kørselsforbuddet er det meget vigtigt, at politiet eller andre kontrolmyndigheder har den fornødne kompetence til og bruger de nødvendige ressourcer på at foretage en effektiv kontrol af både danske og udenlandske køretøjer.

Et absolut krav om partikelfilter vil efter DTLs opfattelse medføre et endog særdeles omfattende krav til kontrol - herunder af udenlandske køretøjer.

Det er for DTL helt afgørende, at kommunen i praksis sikrer sig, at det enkelte køretøj er monteret med et filter, og at det virker kontinuerligt i hele forsøgsperioden. Dette er en klar forudsætning for, dels at de opstillede miljømål vil kunne nås, og dels at det kan ske på lige konkurrencevilkår for transportørerne.

Ifølge bemærkningerne til færdselslovens § 92 d vil det blive tillagt væsentlig betydning, at forsøg tilrettelægges således, at udefra kommende trafikanter ikke bringes i situationer, hvor de uforvarende udsætter sig for straf. Det er - efter DTLs opfattelse - et signal fra lovgiver om betydningen af at bevare en landsdækkende Færdselslov uden for mange særregler. Dette vil ikke mindst have betydning for udenlandske biler, herunder de der ankommer direkte ind i en miljøzone i København med færger.

Evaluering af forsøget

DTL lægger meget stor vægt på, at der vil blive foretaget de nævnte før-, midtvejs- og efteranalyser af luftkvalitet, trafikmønstre, bilparkens sammensætning, påvirkning af transporterhvervet og økonomi samt, at transportørernes og borgernes oplevelser og holdninger undersøges.

Både i bemærkningerne til færdselslovens § 92 d samt i betænkningen fra Folketingets Trafikudvalg er der lagt vægt på evaluering af forsøgene. Københavns Kommune har anført i ansøgningen, at der bl.a. skal foretages før- og efteranalyser af luftkvaliteten. Københavns Kommune har tilkendegivet, at baggrunden for et ultimativt krav om montering af partikelfiltre er, at man vil sikre en nedgang i antallet af ultrafine partikler.

Euro-normerne på bilerne sikrer en vægtnæssig begrænsning af partikler, men ifølge kommunen sikres der ikke hermed en begrænsning i antallet af ultrafine partikler. Som begrundelse for det ultimative krav om partikelfiltre bør Københavns Kommune derfor kunne redegøre for evalueringen af effekten af ultrafine partikler⁵.

I forbindelse med analysen af de økonomiske konsekvenser, mener vi, at der forlods bør indgå analyser af de erhvervsøkonomiske konsekvenser for både transporterhvervet og det øvrige erhvervsliv – herunder af omfanget af virksomhedsflytninger og –lukninger.

Der bør også foretages en direkte effektmåling som følge af miljøzonen på sundhedstilstanden for borgerne i miljøzonen.

DTL vurderer, er der vil ske en vis overflytning af transport fra de omfattede lastbiler til varebiler. Vi kan pege på, at Danmarks Transportforskning vil kunne foretage en samlet analyse af de trafikale – herunder om overflytning af trafik fra lastbiler til varebiler – og af de samfundsøkonomiske konsekvenser.

DTL skal foreslå, at Københavns Kommune i givet fald bør nedsætte en teknisk komite, der får til ansvar at følge det praktiske forløb af de 15-20.000 eftermonteringer af partikelfiltre, der i tilfælde af et absolut filterkrav måtte skulle foretages. Baggrunden for DTLs forslag er erfaringerne fra vores undersøgelse fra februar 2003.

I den forbindelse bør komiteen have en forpligtelse til at rådgive og finde en løsning inden for en given tidsramme, eller at give en dispensation i det givne konkrete tilfælde, hvor en eftermontering af et partikelfilter viser sig ikke at være mulig inden for rimelig tid og/eller ressourceforbrug i øvrigt.

Euro-normer og miljøzoner

DTL har fremsendt et forslag til skatteministeren om en tilskudsordning som incitament til anskaffelse af lastbiler med de kommende EURO 4 og 5 normer, før de bliver lovpligtige i 2006 og 2009. I den forbindelse vil vi rejse spørgsmålet om, hvorvidt det er miljømæssigt, teknisk og økonomisk fornuftigt at forlange partikelfilter eftermonteret på de nye EURO 4 lastbiler, der har en 80 pct. lavere partikeludledning end den nuværende EURO 3 norm.

Desuden vil et eftermonteringskrav kunne dæmpe transportørernes lyst til overhovedet at investere i EURO 4 lastbiler – til skade for miljøet, for så vidt angår de øvrige skadelige stoffer i udstødningen ud over partiklerne.

⁵ I DTLs undersøgelse om transporterhvervets erfaringer med partikelfiltre, bilag 1, er der på side 10 en tabel over regulering af emissioner fra motorkøretøjer på baggrund af EU kravene.

Efter DTLs opfattelse er det mest effektive redskab til opnåelse af miljøforbedringer nu og i fremtiden at udnytte den nyeste teknologi inden for lastbiler, som er stærkt fremmet af de såkaldte Euro-normer. Udviklingen af Euro-normerne har ført og vil fortsat føre til en række samfundsmæssige gevinster, miljøforbedringer, brændstofbesparelser og bedre sikkerhedsudstyr med deraf forøget trafiksikkerhed til følge.

DTL anbefaler også, at svovlfri diesel (10 ppm) snarest indføres. Det skyldes, at den renere diesel i sig selv giver en reduktion på 3 pct. i partikeludslippet fra alle dieselkøretøjer, dvs. ikke kun fra lastbiler og busser men også fra varebiler, taxier og personbiler. Dertil kommer, at den svovlfri diesel vil sikre en bedre driftsøkonomi i en række tilfælde, da der vil blive længere imellem serviceintervallerne.

En tommelfingerregel siger, at med anvendelse af svovlfri diesel kræves service af filteret en gang årligt, mens der kræves service af filteret to gange årligt med svovlfattig diesel (50 ppm), der er den nuværende danske kvalitet. Dette fremgik på et møde den 3. september 2003 hos Københavns Kommune, hvor der deltog repræsentanter fra de fire svenske byer med miljøzoner. I en svensk betænkning⁶ fremgår det, at det formentlig er nødvendigt med en større udbredelse af svovlfri diesel, før bilfabrikerne og underleverandørerne vil være motiverede for at satse på partikelfiltre og katalysatorer.

Miljøzonerne i Sverige

DTL finder, at en miljøzone i København efter den model, som danner grundlag for de svenske miljøzoner⁷ langt vil være at foretrække fremfor den ordning, der nu høres over. Investeringerne og især de afledte omkostningerne vil være betydeligt mindre, og der vil kunne opnås betydelige reduktioner i miljøbelastningen.

Efter DTLs opfattelse vil en miljøzone i København efter den svenske model - uden et absolut krav om montering af partikelfiltre - også have en meget betydelig positiv miljøeffekt i form af mindre partikelforurening. Det skyldes, at køretøjsparken forynges, ved at de ældste og mest forurenende køretøjer ikke kører i byen, medmindre de har et partikelfilter.

Københavns Kommune har truffet beslutning om at sætte filtre på kommunens egne køretøjer i perioden frem til 1. april 2004. Derefter skal alle virksomheder, der kører for kommunen med tunge køretøjer, montere filtre senest 1. juli 2004. Dette gælder f.eks. alle renovationskøretøjer, der kører i kommunen. Det betyder, at der allerede inden 1. oktober 2004 vil være et væsentligt antal køretøjer med partikelfiltre.

Desuden viser erfaringerne fra de fire svenske byer med miljøzoner, at der som følge af miljøzonerne siden 1996 er blevet monteret 6-7.000 partikelfiltre.

⁶ Emissionsforskningsutredningen i Sverige (SOU 2000:35).

⁷ Fakta om de svenske miljøzoner: Hovedreglen er, at en lastbil eller bus (motoren) ikke må være ældre end 8 år. Undtagelser fra denne hovedregel er, at et partikelfilter slækker alderskravet til 12 år, at et partikelfilter og en NOx-katalysator slækker alderskravet til 14 år. Specialkøretøjer får yderligere 3 år, dvs. at de må være 15 henholdsvis 17 år gamle. Montering af ny motor giver også adgang til miljøzonen efter nærmere retningslinier. Der kræves en godkendelse af partikelfiltreret, samt eventuel katalysator og ny motor. Denne foretages af Svensk Bilprovning.

Ifølge DTLs beregninger vil alderskravet i den svenske model allerede første år medføre en reduktion i partikeludslippet fra lastbiler på op til 45 pct., idet de ældste og mest forurenende lastbiler udelukkes fra en miljøzone.

Ved at undgå det absolutte krav om partikelfiltre opnås en betydelig øget teknisk og forretningsmæssig fleksibilitet for virksomhederne. Der bliver en større frihed til selv at optimere ved enten at:

- Købe ny bil
- Indbygge ny motor
- Eftermontere partikelfilter eller
- Lade være med at køre i miljøzonen.

Som en tilpasning af den svenske model kan vi foreslå, at kravet til partikelfiltre ikke skal relatere sig til alderen men direkte til køretøjets miljønorm og dermed luftforurening. Der er nemlig ikke en direkte sammenhæng mellem alder og miljønorm. F.eks. kan en EURO 2 lastbil være anskaffet før normen blev lovpligtig i oktober 1996, og de kan være anskaffet i perioden frem til september 2001. Dermed kan alderen på lastbiler med samme miljønorm variere med 5-6 år.

På denne baggrund ville det miljømæssigt set være mest hensigtsmæssigt at indføre et krav til montering af partikelfiltre på alle køretøjer, der ikke opfylder mindst EURO 2 normen. Disse køretøjer vil typisk være ældre end 7 år pr. 1. oktober 2004. Oktober 2008 kan kravet ændres til montering af partikelfiltre på køretøjer, der ikke opfylder mindst EURO 3 normen. Disse forslag til afvigelser fra den svenske model bør naturligvis tages op til drøftelse med de svenske myndigheder med henblik på at sikre ens regler.

For DTL er udviklingen af miljøløsninger i høj grad en europæisk opgave. Ensartede normer og regler på europæisk niveau betyder et større gennemslag af de positive effekter, og man undgår diskrimination, handelshindringer og konkurrenceforvridning. Vi finder også, det er vigtigt, at der på regionalt niveau mellem Danmark og Sverige sker en koordinering.

Københavns Kommune er i den forbindelse en meget vigtig aktør for udviklingen af en sammenhængende Øresundsregion, og DTL skal derfor anbefale, at det i forsøgsordningen sikres, at reglerne for lastbiler og busser i de allerede etablerede miljøzoner i bl.a. Malmø og Lund harmonerer med de regler, som i givet fald vil blive indført i forbindelse med forslaget om en miljøzone i Københavns Kommune.

Regeringen har blandt andet med henvisning til EU-lovgivningen afvist at gennemføre lovpligtig eftermontering af partikelfiltre på alle køretøjer. Regeringen har til gengæld meddelt, at den agter at indføre en tilskudsordning på 15 millioner kr. i både 2004 og 2005 blandt andet til eftermontering af partikelfiltre. Der er tale om et meget beskedent beløb, som på ingen måde vil kunne dække behovet, såfremt Københavns Kommunes forslag gennemføres i nuværende form. Hvis derimod ordningen indrettes efter den svenske model, vil der blive en bedre sammenhæng mellem efterspørgslen efter tilskud og puljens mulighed for at matche efterspørgslen.

Den nuværende svenske ordning strider efter vore oplysninger ikke mod EU-retten, men det gjorde den i dens første leveår. Det betød, at miljøzonerne i Sverige i en periode kun omfattede svenske lastbiler og ikke udenlandske lastbiler, hvilket naturligvis var helt uacceptabelt ud fra både en erhvervs- og konkurrencemæssig synsvinkel og en miljømæssig synsvinkel. En dansk udgave af den

svenske miljøzonomodel vil kunne sikre en større chance for EU's godkendelse, og at udenlandske køretøjer dermed også omfattes.

Sammenfatning

Afslutningvis skal DTL på denne baggrund fremhæve, at det overordnede problem i forhold til Københavns Kommunes planlagte forsøgsordning med et absolut partikelfilterkrav er proportionalitet. Der mangler proportionalitet i forhold til:

- de tekniske usikkerheder, der fortsat knytter sig til montering og drift af partikelfiltre på forskellige typer af køretøjer.
- de meget omfattende investeringer og omkostninger, som erhvervet påføres.
- forsøgets begrænsede tidsmæssige udstrækning på 3 år.
- det store antal køretøjer, der uværgeligt vil blive berørt af forsøget.
- de omfattende ressourcer og den kompetence, der nødvendigvis skal anvendes til kontrol for at opnå den ønskede miljøeffekt.
- de miljømæssige gevinster, der under alle omstændigheder vil opnås i de kommende år som følge af den tekniske udvikling.
- den allerede eksisterende og EU-godkendte miljøzoneordning i regionen (Malmø).

DTL finder det yderst tvivlsomt, om hjemlen til begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger alene begrundet i miljømæssige hensyn kan rumme forsøgsordninger, hvor der er et sådant misforhold mellem mål og midler, som tilfældet er med den planlagte forsøgsordning i Københavns Kommune.

DTL står naturligvis til rådighed for et eventuelt møde.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik

Morten Lindbo

Bilag -

CC: Justitsministeriet

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Deres ref.:

Vor ref.: OHO/SLI Vort j. nr.: 02-165101-002

Dato: 22.04.2004

Miljøzoner - reduktion af partikelforureningen i København

Dansk Transport og Logistik (DTL) er erhvervsorganisationen for 4.000 vognmænd i Danmark med 23.500 vare- og lastbiler.

DTL skal indledningsvis understrege, at vi er positive overfor forsøg med en miljøzone i København. Vi mener dog, at der fortsat er nogle tekniske spørgsmål, som bør afklares, det gælder ikke mindst af hensyn til alle de små og mellemstore virksomheder. Vi mener også, man nødvendigvis bør se på forholdet mellem investeringens størrelse - som er anslået til 0,6 - 1,2 mia. kr. alt efter hvor mange køretøjer, der bliver påvirket af beslutningen, hvortil skal lægges de årlige driftsomkostninger - og det, at der er tale om en forsøgsordning.

DTL har den 21. april 2004 haft et møde med Københavns miljøborgmester Winnie Berndtson. DTL har forståelse for borgmesterens utålmodighed for at komme i gang forsøget, men finder samtidig at i betragtning af den store investering der er tale om, er det vigtigt, at der er en bred opbakning fra erhvervslivet til forsøget.

Vi har fremlagt et alternativt forslag med mindst samme miljøeffekt, som det forslag kommunen har indsendt til Justitsministeriet. Forslaget er mindre bureaukratisk, da det vil give erhvervsvirksomhederne flere forskellige muligheder for at leve op til kommunens målsætning om at begrænse partikelforureningen.

Vort forslag går i al sin enkelthed ud på, at der stilles krav om, at lastbiler og busser højest må være 8 år gamle. Er køretøjerne ældre end 8 år, kan de kun få lov at køre i zonen, hvis der er monteret et partikelfilter. Det svarer til de miljøzoner, som har fungeret i Stockholm, Göteborg, Malmö og Lund siden 1996.

For at nå samme - og muligvis større - miljøeffekt som i kommunens forslag, foreslår vi, at ikke kun lastbiler og busser men også varebiler med en totalvægt fra 2,5 til 3,5 ton omfattes af miljøzonen.

Vi finder, at vort forslag er særligt aktuelt i lyset af Københavns Kommunes meget store vanskeligheder med inden 1. april 2004 for kommunens egne biler at overholde de særskilte krav om parti-

kelfiltre, som kommunen pr. 1. juli 2004 vil stille til de private vognmænd, som kører for kommunen.

Så længe det ikke er lykkedes at få monteret partikelfiltre på kommunens egne køretøjer, vil det være urimeligt dels at forlange partikelfiltre på det afgrænsede antal private køretøjer, der kører for kommunen, og dels at forlange partikelfiltre på samtlige køretøjer, der kører inden for en miljøzone.

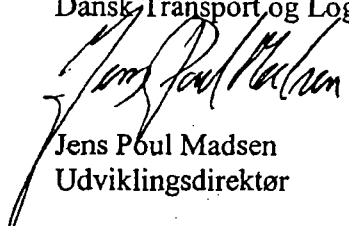
Der skal ikke herske tvivl om, at DTL har en klar målsætning om et bedre miljø, og at vi gerne ser et forsøg med en miljøzone i København – blot med nogle justeringer i forhold til det foreliggende forslag fra Københavns Kommune.

På mødet udtalte Winnie Berntson en frygt for, at tilpasninger i den foreslåede model ville betyde en yderligere forsinkelse af projektet på op til et år. Der er DTLs opfattelse, at det er yderst beklageligt, hvis administrative hindringer ligger i vejen for en konstruktiv dialog mellem politikere og erhvervsliv med henblik på at opnå en løsning til gavn for både miljø og erhvervsliv.

Vedlagt er notat og tilhørende præsentation, som beskriver DTLs alternative forslag til en miljøzone, som opnår mindst samme miljømål, som kommunens forslag, nemlig en markant reduktion i partikelforureningen fra erhvervstrafikken i København.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Jens Poul Madsen
Udviklingsdirektør

Reduktion af partikelforureningen i København

Forslag til treårigt forsøg med miljøzone fra Borgerrepræsentationen

Med det formål at reducere partikelforureningen i København har Københavns Kommune ansøgt Justitsministeriet om at måtte gennemføre et treårigt forsøg med en miljøzone i en del af Københavns Kommune. Miljøzonen omfatter alle lastbiler og busser, og der stilles krav til, at køretøjerne højst må være 8 år gamle samtidigt med, at der på alle køretøjer skal være monteret et partikelfilter.

DTL og miljø

Dansk Transport og Logistik (DTL) er enig i målsætningen om mindre partikelforurening og dermed renere luft i København og en forbedret livskvalitet og sundhedstilstand for københavnernes

Miljø indgår som et hovedelement i DTLs vision for transporterhvervet, og vi opfatter miljø, trafiksikkerhed og en sund økonomi i erhvervet og den enkelte virksomhed som uadskillelige. Miljø er et fokusområde for DTL, fordi det styrker virksomhedernes konkurrenceevne og økonomi.

Miljøarbejdet er konkret udmøntet i DTLs og vore medlemsvirksomheders arbejde med f.eks. de nu afsluttede City Gods forsøg i København og Aalborg, konkrete værktøjer til miljøstyring og kåring af "Årets transportvirksomhed", hvor miljø er et bærende valgkriterium. DTL arbejder også for renere brændstof – svovlfri diesel, renere motorer - Euro 4 - og ikke mindst miljøzoner.

For DTL er det afgørende, at de initiativer, der gennemføres, har en balance mellem investeringer, omkostninger og miljøgevinster og de usikkerheder, der i øvrigt knytter sig til dertil. En rimelig balance er afgørende for at skabe en forståelse og en accept hos transportvirksomhederne.

Fald i partikelforureningen er sket og vil ske

Målsætningen om at reducere partikelforureningen ligger DTL på sinde. Vi ønsker ikke at læne os tilbage, selvom der faktisk har været konstateret et markant fald i partikelforureningen siden 1994, og vi med sikkerhed ved, at denne udvikling vil fortsætte med øget kraft i de kommende år. Fra 1997 til 2001 faldt partikelforureningen fra lastbiler med 17 pct., og fra 2002 til 2015 ventes partikelforureningen at falde med over 80 pct. Denne positive udvikling er drevet af stadigt skærpede krav fra EU til lastbilmotorer. Især vil den nye Euro 4 standard, der bliver lovpligtig fra oktober 2006, og som allerede vil blive markedsført fra årsskiftet 2004-2005, bidrage positivt, da den vil udsende 80 pct. færre partikler end den i forvejen skrappe Euro 3 miljønorm.

For at nå mærkbare miljøforbedringer er det også væsentligt at holde sig for øje, hvorfra partikelforureningen stammer. Ifølge regeringens partikelredegørelse er der mange kilder, og f.eks. lastbiler og busser bidrager med henholdsvis 10 pct. og 3 pct., mens de resterende 87 pct. kommer fra andre kilder, heraf f.eks. 14 pct. fra varebiler. En bredere indsats vil derfor kunne medvirke til at nå den fælles målsætning. I byområder er bidragene fra trafikken relativt noget højere end de nævnte andele.

DTLs vurdering af forslaget fra Borgerrepræsentationen

Forslaget fra Borgerrepræsentationen indebærer på én gang et alderskrav og et absolut krav om partikelfiltre for lastbiler og busser. Ifølge regeringens partikelredegørelse vil luftkvaliteten i byområder målt på luftens indhold af PM₁₀-partikler kun blive marginalt forbedret (1-2 pct.) ved montering af partikelfiltre på alle tunge køretøjer, mens luftens indhold af de mindre såkaldt ultrafine partikler vil kunne reduceres med 20 pct. DTL er meget bekymret for det absolutte krav om partikelfiltre, da vi blandt egne medlemsvirksomheder og fra anden side (HUR) har konstateret betydelige driftsproblemer med partikelfiltre. Vi anerkender, at partikelfiltre i dag er den mest effektive løsning til reduktion af partikelforureningen fra dieselmotorer (80 pct. eller mere af partikelemissionen fra det enkelte køretøj), men i en række tilfælde er det urimelig vanskeligt eller helt umuligt at få et partikelfilter til at fungere. Det skyldes ikke mindst, at mange køretøjer i bytrafik har et kørselsmønster, der giver en lav temperatur i udstødningen, og dermed opstår tilstopning af partikelfiltrene med driftsstop til følge.

Vi ser også et betydeligt problem med kontrol af, om dels partikelfiltrene er monteret, og dels om de i det hele taget virker efter hensigten. Med de omkostninger, som partikelfiltrene medfører, er det vigtigt med effektiv kontrol. Det er vigtigt både for at sikre den ønskede miljøeffekt og for at undgå konkurrenceforvriddning mellem de, der er lovlige, og de, der måtte snyde. Vi er tvivlende over for, om kompetencen og den tilstrækkelige kapacitet er til stede hos Politiet og kommunens parkeringskorps. Vi har forstået, at kommunens parkeringskorps som udgangspunkt kun kan forholde sig til en mærkatordning, dvs. om gyldigt mærkat er placeret på køretøjet eller ej. Der er ikke teknisk ekspertise hos parkeringskorpset til at kontrollere, om et partikelfilter er monteret endsige virker.

Det er et særskilt problem, at der kan ske en ikke ubetydelig overflytning af transporter fra lastbiler til varebiler til skade for både miljø og trafiksikkerhed. Det kan blandt andet ske ved, at transportører, der baserer deres transporter på varebiler vinder markedsandele. Især trafiksikkerheden vil lide skade, i det omfang varebiler overlæsses med tungt gods, der ellers er bedst egnet til at blive transporteret med lastbil.

Balance mellem omkostninger og miljøgevinst?

Borgerrepræsentationens forslag til miljøzone i København indebærer meget store investeringer og omkostninger for transportørerne. Kommunen har selv skønnet, at 15-20.000 lastbiler og busser skal have monteret et partikelfilter. I en rapport fra Miljøstyrelsen (dec. 2003) vurderes antallet at være 10.000 partikelfiltre. 10-20.000 partikelfiltre koster 0,6-1,2 mia. kr., og den årlige omkostning, inkl. afskrivning, forrentning og drift i den treårige forsøgsperiode, har DTL beregnet til 270-535 mio. kr. årligt. Det er et særskilt problem for transportvirksomhederne i deres investeringsplanlægning at forholde sig til en treårig forsøgsperiode, idet både lastbiler og partikelfiltre typisk har en længere afskrivningshorisont.

DTL finder, at det er meget store beløb, og vi har svært ved at se proportionaliteten i forslaget. Balancen mellem indsatsen og gevinsten er højst usikker. Kommunen angiver selv en miljøgevinst på hele 350 - 1.500 mio. kr./år, dvs. på niveau med eller højere end omkostningerne, mens der af Miljøstyrelsens rapport om miljøzoner og effekter (dec. 2003) fremgår en betydeligt lavere gevinst på 13,6 - 40 mio. kr./år, der ligger langt under omkostningerne på 270 millioner kr. årligt ved

10.000 partikelfiltre. Det er overordentligt svært for transporterhvervet at gennemskue, hvad der måtte være de mest retvisende opgørelser.

For DTL understreger den store usikkerhed i miljøgevinsterne behovet for, at der før iværksættelse af et eventuelt forsøg foreligger en evalueringsplan med klare succeskriterier både for reduktion i emissioner fra trafikken, forbedring af luftkvaliteten og forbedring af sundhedstilstanden hos befolkningen i København. Det er især vigtigt, at evalueringen omfatter de såkaldt ultrafine partikler og de afledte sundhedseffekter, som netop er begrundelsen for den stærke fokus på partikelfilterteknologien.

DTL vil opnå højere miljømål med svensk model, større zone og inddragelse af varebiler

Uanset usikkerheden i miljøgevinsterne ønsker DTL at holde fast i en fælles målsætning om et bedre miljø, herunder en begrænsning i forureningen med partikler. DTL foreslår derfor en miljøzone efter svensk model, som har fungeret i Stockholm, Göteborg, Malmö og Lund siden 1996, og som er accepteret af EU.

Her stilles også krav til lastbiler og busser over 3,5 ton. Hovedkravet er, at motoren højst må være 8 år gammel. Der gives dog dispensation fra 8 års alderskrav til 12 år, hvis der monteres partikelfilter og til 14 år, hvis der både monteres partikelfilter og katalysator. Dispensationen går til 15-17 år for specialkøretøjer, hvor specialopbygningen af køretøjet koster ligeså meget som selve køretøjet.

Efter den svenske model sammenholdt med forslaget fra Københavns Kommune er kravet til partikelfiltre flyttet fra at være et *samtidigt* krav med alderskravet til at være et *efterfølgende* krav, hvis køretøjets motor er ældre end 8 år. At kravet om partikelfilter er *efterfølgende alderskravet* – og ikke er samtidigt med, giver den enkelte transportør langt større fleksibilitet: Først når en lastbil overskrider alderskravet, skal transportøren montere et partikelfilter, og alternativt kan han købe en ny lastbil.

DTL skal henvise til betydelige positive effekter i Sverige med renere luft i byerne som følge af de yngre køretøjer. Desuden er der som følge af kravet om partikelfiltre på ældre køretøjer eftermonteret 6-7.000 partikelfiltre.

Sammenligning af miljøeffekter

Miljøstyrelsen vurderer, at effekten af en "svensk miljøzone" i København vil være en reduktion i partikelforurening fra lastbiler på 2,5 ton (30%). DTL vurderer, at der dertil vil være en yderligere reduktion på 2-5% som følge af partikelfiltre på lastbiler ældre end 8 år. Dertil kommer en reduktion over tid som følge af alderskravet og den løbende udskiftning af ældre lastbiler med nye (i alt 80% i 2014).

Da der efter DTLs opfattelse ikke bør stilles et absolut krav om partikelfilter til lastbiler og dermed heller ikke til varebiler, skal DTL foreslå, at også varebiler (over 2,5 ton totalvægt) omfattes af et alderskrav. Det vil anslået give en 30% reduktion som for lastbiler, svarende til 5 ton partikler. Den større reduktion for varebiler sammenholdt med lastbil skyldes, at trafikken med varebiler er betydeligt større end med lastbiler. I det nu afsluttede forsøg med City Gods i Københavns City var også varebiler, som en naturlig og vigtig del af erhvervstrafikken omfattet.

DTL foreslår desuden, at miljøzonen naturligt også bør omfatte Frederiksberg Kommune og den del af Københavns Kommune, der ligger mellem Frederiksberg Kommune og Ring 2. Miljøeffekten vil formentlig være relativt begrænset (anslået reduktion på højst 0,5 ton partikler).

Dermed opnås en besparelse på i alt 8 ton partikler ved DTLs forslag sammenholdt med 6,9 ton ved Københavns Kommunes forslag.

Fra byggeriets side er der udtrykt interesse for, at visse entreprenørmaskiner kunne omfattes af en miljøzone, hvilket vil kunne give et yderligere positivt bidrag. Der skal henvises til en redegørelse som Materielsektionen i Dansk Byggeri har indsendt til Københavns Kommune.

Perspektiver for den svenske model

Der er flere perspektiver for en "svensk miljøzone" i København. Det vil styrke sammenhængen i Øresundsregionen med en ensartet miljøzone på tværs af sundet. Alderskravet bygger direkte på den væsentligste positive drivende kraft, nemlig EU's stadig strammere miljønormer for motorer, som DTL støtter. Miljøzonen kan kombineres med den planlagte danske tilskudsordning til både partikelfiltre og lastbiler med kommende Euro 4 og 5 normer. Endelig er det langt lettere at kontrollere et alderskrav end, om et partikelfilter er korrekt monteret og virksomt.



Balance mellem resultat og indsats - mål før midler

Efter DTLs opfattelse vil der være en langt bedre balance mellem resultat og indsats ved at stille et alderskrav *efterfulgt* af et krav om partikelfilter, hvis køretøjets motor overskrider alderskravet.

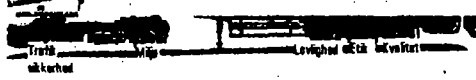

DTL er bevidst om den politiske virkelighed, hvor både regeringen og borgerrepræsentationen har fokuseret stærkt på den specifikke teknologi, partikelfiltre. DTL vil dog fastholde, at det afgørende bør og må være målsætningen om et bedre miljø og ikke bestemte midler til, hvordan målsætningen nås.

DTL, 4. marts 2004






- Renere luft
 - Mindre partikelforurening
 - Bedre luftkvalitet
 - Forbedret livskvalitet og sundhed for københavnere

Lederskab
 Virksomheds kultur
 DTL
 • Ensatte konkurrencevilkår
 • Sund økonomi


City Goals for 2004
 Konkrete værktøjer til miljøstyring
 • Professionalisering og kompetence
 - Miljø er en integreret del af virksomhedernes drift
 - "Årets transportvirksomhed"
 • Renere brændstof - svovlfri
 • Renere motorer - Euro 4
 • + Miljøzoner

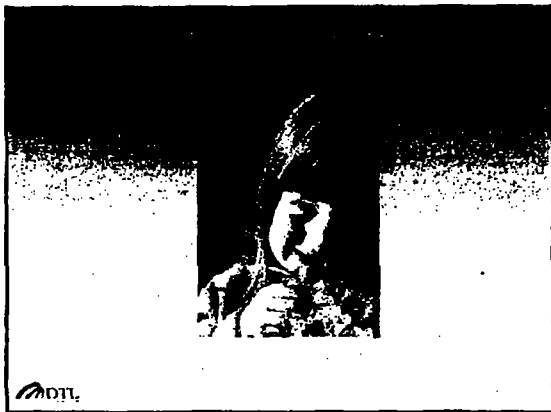
DTL

Parkering

- DTL øjser balance mellem mål og midler
- effektive løsninger



DIL



DIL

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl.

Trafikudvalget
(Alm. del - bilag 1087)
miljø- og trafikplanlægning
(Offentligt)

Besvarelse af spørgsmål nr. 403 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del – bilag 995).

Spørgsmål nr. 403:

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 22. april 2004 fra Dansk Transport og Logistik (DTL) vedrørende miljøzoner, jf. alm. del – bilag 994.”

Svar:

Dansk Transport og Logistik (DTL) foreslår, at der etableres en miljøzone i Københavns Kommune, hvor der stilles krav om, at køretøjer, der færdes i miljøzonen, højst må være 8 år gamle. Er køretøjerne ældre end 8 år, kan de få lov til at køre i zonen, hvis der er monteret et partikelfilter. Kravene skal gælde for lastbiler og busser samt varebiler med en totalvægt på 2,5 til 3,5 ton.

Det fremgår endvidere af DTL's henvendelse, at forslaget er et alternativt forslag til Københavns Kommunes ansøgning om etablering af en miljøzone i Københavns Kommune.

Justitsministeriet kan i den anledning oplyse, at trafikministeren (nu justitsministeren) efter færdselslovens § 92 d kan tillade amtsråd og kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejbestyrelse eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Der kan efter forarbejderne til bestemmelsen blandt andet gives tilladelse til etablering af miljøzoner.

Efter færdselslovens § 92 d er det alene amtsråd og kommunalbestyrelser, som kan udføre forsøg. Det fremgår således af forarbejderne til bestemmelsen, at andre, som måtte have interesse i, at et givent forsøg bliver gennemført, ikke kan få tilladelse hertil. Bestemmelsen er ikke til hinder for, at f.eks. grundejerforeninger m.m. anmoder kommunen eller amtskommunen om at gå ind i et sådant forsøg.

Det fremgår tillige af forarbejderne, at ansøgning om tilladelse til forsøg blandt andet skal indeholde oplysning om tilkendegivelser og høringssvar fra organisationer, der repræsenterer erhverv, som vil kunne blive berørt af forsøget.

Justitsministeriet kan endvidere oplyse, at ministeriet den 10. juli 2003 har modtaget en ansøgning fra Københavns Kommune om tilladelse til at etablere en miljøzone i Københavns Kommune.

Efter Justitsministeriets anmodning af 15. august 2003 indsendte Københavns Kommune den 2. december 2003 en række supplerende oplysninger. På et møde mellem Københavns Kommune og Justitsministeriet ultimo marts 2004 blev det aftalt, at Københavns Kommune vil indsende sin endelige ansøgning. Justitsministeriet afventer således i øjeblikket kommunens endelige ansøgning.

Justitsministeriet kan på denne baggrund ikke tage stilling til DTL's forslag, da forslaget ikke kommer fra Københavns Kommune i kommunens egenskab af vejmyndighed eller vejbestyrelse.

Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at de synspunkter, som DTL måtte fremkomme med i forbindelse med en høring over Københavns Kommunes ansøgning, vil indgå i en samlet vurdering af ansøgningen på linie med øvrige høringsvar.

Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K.

Dato:

Kontor: Færdselskontoret
Sagsnr.: 2004-151-0105
Dok.: NGR20540
+ bilag

Vedlagt fremsendes i 5 eksemplarer besvarelse af spørgsmål nr. 442-444 af 27. maj 2004 fra Folketingets Retsudvalg (Alm. del – bilag 1132).

Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 14. maj 2004
Dok.: NGR20523
Færdelskontoret

Udkast til tale

til ministeren til brug for besvarelsen af spørgsmål nr. V og X (Alm. del – bilag 971) i samråd i Folketingets Trafikudvalg den 27. april 2004 kl. 12.30

1. Samrådsspørgsmål V og X

Trafikudvalget har stillet følgende spørgsmål til besvarelse af justitsministeren i samråd den 27. maj 2004.

V: "Mener ministeren, at Justitsministeriets lange sagsbehandlingstid af Københavns Kommunes ansøgning om at måtte indføre miljøzoner for at nedbringe antallet af dødsfald fra farlige dieselpartikler er sundhedsmæssigt forsvarlig?"

X: "Hvilke udestående tekniske og juridiske problemer mangler at blive løst – og hvornår forventer ministeren, at Københavns Kommune kan få et endeligt svar på ansøgningen om miljøzoner?"

2. Besvarelse af spørgsmål V og X:

Tak for invitationen til at komme her i Trafikudvalget og redegøre for Københavns Kommunes ansøgning om etablering af en miljøzone i kommunen.

Da både spørgsmål nr. V og X vedrører Københavns Kommunes ansøgning om etablering af en miljøzone, vil jeg besvare spørgsmålene samlet.

Jeg vil starte med kort at redegøre for regelgrundlaget for afgørelser om etablering af miljøzoner. Herefter vil jeg redegøre for forløbet af sagsbehandlingen i Justitsministeriet.

3. Efter § 92 d i færdselsloven kan justitsministeren tillade amtsråd og kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejbestyrelse eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger.

Der kan blandt andet tillades forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Eksempelvis kan der tillades forsøg med etablering af miljøzoner.

Det er en betingelse for at give tilladelse til sådanne forsøg, at forsøget er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, og tilladelsen kan blandt andet derfor først gives efter en høring af politiet.

Herudover må en tilladelse selvfølgelig ikke stride mod forvaltningsretlige principper, EU-retten, konkurrenceretten osv.

Det fremgår af færdselslovens § 92 d, at ansøgninger om tilladelse til forsøg skal være ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

Kravene til ansøgningens indhold og ansøgningsproceduren er nærmere fastsat i forarbejderne til bestemmelsen.

Her fremgår det, at det er en forudsætning for behandlingen af en ansøgning, at det lokale politi har været inddraget i planlægningen af forsøget.

Ansøgningen skal således ledsages af politiets vurdering af forsøgets færdselssikkerhedsmæssige effekt.

Politiet skal herunder foretage en vurdering af, om det vil være muligt at håndhæve de foreslåede foranstaltninger i praksis og eventuelt en vurdering af konsekvenserne for trafikafviklingen.

Herudover skal ansøgningen indeholde oplysninger om forsøgets forventede konsekvenser i forhold til de nuværende trafikale, økonomiske og miljømæssige forhold.

Og det skal angives, hvilke bestemmelser i færdselsloven, der efter ansøgerens opfattelse skal dispenseres fra.

Der skal også være oplysninger om eventuelle omkostninger ved forsøget og finansieringen heraf.

Forsøg, der tillades efter færdselslovens § 92 d, laves med henblik på at vurdere, om der er grundlag for efterfølgende at foretage ændringer af lovgivningen, og det er derfor vigtigt, at forsøgene kan evalueres. Ansøgningen skal derfor også indeholde af en beskrivelse af forsøgets evalueringsprogram.

Ansøgere skal endvidere indsende tilkendegivelser og høringssvar fra berørte nabokommuner og amtskommuner og erhvervsorganisationer.

Endelig fremgår det af forarbejderne, at Justitsministeriet skal høre Rigspolitichefen om forsøget, inden der træffes en afgørelse.

4. Justitsministeriet modtog Københavns Kommunes ansøgning den 10. juli 2003.

Ansøgningen opfyldte imidlertid ikke alle kravene i forarbejderne til færdselslovens § 92 d. Ved brev af 15. august 2003 anmodede Justitsministeriet derfor kommunen om at indsende en række supplerende oplysninger.

Ministeriet anmodede således kommunen om at indsende en udtalelse fra Politidirektøren i København og om at indsende høringssvar fra berørte erhverv, organisationer og nabokommuner.

Ministeriet anmodede endvidere kommunen om at oplyse, hvilke bestemmelser i færdselsloven, der skulle dispenseres fra for at kunne etablere miljøzonen.

Kommunen blev ligeledes anmodet om at uddybe, hvordan kommunen agter at evaluere forsøget, ligesom kommunen blev bedt om at redegøre for overvejelser i forhold til konkurrencefordrejning og til EU-retten.

5. Kommunen sendte ved brev af 25. september 2003 en udtalelse fra Politidirektøren i København med politidirektørens umiddelbare bemærkninger vedrørende forsøget.

Bemærkningerne fra politiet vedrørte primært skiltningen i forbindelse med forsøget og indeholdt ikke en vurdering af de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser af forsøget.

Ved brev af 2. december 2003 modtog ministeriet endvidere kommunens supplerende

oplysninger samt kopi af de hørings svar om forsøget, som kommunen havde indhentet.

Det fremgik af kommunens høringsliste, at udover Frederiksberg Kommune var nabokommunerne udelukkende orienteret og ikke hørt.

Endvidere pegede flere af hørings svarene blandt andet på erhvervslivets store omkostninger ved etableringen af miljøzonen og mulige problemer med proportionaliteten mellem formålet med forsøget og omkostningerne ved forsøget.

I hørings svarene er der tillige rejst spørgsmål om, hvorvidt forsøget indebærer spørgsmål af ekspropriativ art.

Ministeriet har efter modtagelsen af kommunens supplerende oplysninger afholdt møder med interesseorganisationer, hvis medlemmer vil blive berørt af en miljøzone i København, og med Miljøstyrelsen.

På baggrund af ministeriets sagsbehandling af kommunens ansøgning og supplerende oplysninger indkaldte ministeriet til et møde ultimo marts i år.

Udover repræsentanter fra Justitsministeriet deltog repræsentanter fra Københavns Kommune og Miljøstyrelsen i mødet. Endvidere deltog repræsentanter fra Frederiksberg Kommune, da kommunen også overvejer at etablere en miljøzone.

På mødet blev uklarheder ved ansøgningens indhold samt ansøgningsproceduren drøftet, og det blev aftalt, at Københavns Kommune vil indsende en endelig ansøgning til Justitsministeriet.

Sagen beror således i øjeblikket på kommunens endelige ansøgning.

Det forventes i den anledning blandt andet, at kommunen indsender hørings svar fra berørte nabokommuner.

Det forventes endvidere, at kommunen indsender en udtalelse fra Politidirektøren i København om, hvorvidt det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at etablere forsøgsordningen og om muligheden for at håndhæve forsøgsordningen.

Når kommunen har indsendt sin endelige ansøgning, og sagen er fuldt oplyst, vil Justitsministeriet snarest træffe afgørelse i sagen.

6. For så vidt angår spørgsmålet om sagsbehandlingstiden i Justitsministeriet, kan jeg oplyse, at jeg naturligvis gerne ser, at der hurtigt træffes en afgørelse om en eventuel etablering af en miljøzone i Københavns Kommune.

Men vi er altså bundet af at skulle træffe en lovlige og sagligt underbygget afgørelse, hvor de oplysninger mv., der er nævnt i færdselslovens § 92 d, skal være tilvejebragt. Justitsministeriet kan derfor ikke træffe en afgørelse, før disse udeståender er afklaret.

(Løbenr. 21795)

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl.

Trafikudvalget
(Alm. del - bilag 1207)
miljø- og trafikplanlægning
(Offentligt)

Besvarelse af spørgsmål nr. 442-444 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del – bilag 1132).

Spørgsmål nr. 442:

”Ministeren bedes tilsende sit talepapir fra samrådet den 27. maj 2004 om samrådsspørgsmål V og X, jf. alm. del – bilag 971.”

Svar:

Der vedlægges en kopi af det talepapir, der dannede grundlag for justitsministerens besvarelse af samrådsspørgsmål V og X.

Spørgsmål nr. 443:

”I forlængelse af samrådet bedes ministeren redegøre for, i hvilket omfang Københavns Kommunes egne køretøjer vil være omfattet af en miljøzoneordning”

Svar:

Københavns Kommune har oplyst, at kommunens egne køretøjer skal være omfattet af miljøzoneordningen.

Spørgsmål nr. 444:

”Ministeren bedes oplyse, hvad en miljøzoneordning vurderes at ville koste”

Svar:

Justitsministeriet har – som oplyst under samrådet den 27. maj 2004 – endnu ikke modtaget Københavns Kommunes endelige ansøgning og er derfor ikke bekendt med den nærmere udformning af ordningen. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere omkostningerne ved miljøzoneordningen.

Københavns Kommune har imidlertid i sin foreløbige ansøgning af 10. juli 2003 skitseret en model for en miljøzoneordning, som indebærer et krav om montering af partikelfiltre på samtlige køretøjer og en udskiftning af køretøjer, der er ældre end 7 år.

Justitsministeriet kan oplyse, at der på baggrund af de foreliggende oplysninger synes at være usikkerhed om, hvad et partikelfilter koster.

Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K.

Dato:

Kontor: Færdselskontoret
Sagsnr.: 2004-151-0105
Dok.: NGR20540
+ bilag

Københavns Kommune har anslået, at prisen for et partikelfilter vil være 40.000-60.000 kr. Kommunen har endvidere oplyst, at Institut for Miljøvurdering forventer, at prisen for partikelfiltre som følge af den øgede efterspørgsel vil stabilisere sig på 12.000-15.000 kr.

Dansk Transport og Logistik (DTL) har i et høringssvar anslået, at prisen gennemsnitligt vil være 60.000 kr.

Københavns Kommune har endvidere i sin foreløbige ansøgning anslået, at 15.000-20.000 køretøjer vil blive berørt af en miljøzone, der vil være afgrænset af Ring 2, Frederiksberg Kommune og Vejlands Allé.

På den baggrund har kommunen skønnet, at kravet om partikelfiltre vil medføre en likviditetsbelastning på 1,3-2,1 mia. kr. Endvidere har kommunen skønnet, at kravet om partikelfiltre vil medføre merudgifter på 620-1.200 mio. kr. samlet for de tre år, forsøget varer.

Kommunen har herudover oplyst, at kravet om partikelfiltre og 7-årskravet tilsammen vil medføre en likviditetsbelastning på 4,8-7,7 mia. kr.

Merudgifterne vil som følge af kravet om partikelfiltre og 7-årskravet udgøre 790-1.560 mio. kr. samlet for de tre år, forsøget varer. Ved fastsættelsen af merudgifterne som følge af udskiftningen af lastbiler er der blandt andet taget højde for værditabet ved at skulle fremrykke investeringen i nye køretøjer, salgsprisen for brugte køretøjer, købsprisen for nye køretøjer, de reducerede omkostninger til drift og vedligeholdelse, som må forventes ved et nyt køretøj i forhold til et gammelt køretøj, samt montering af partikelfilter.

DTL har på baggrund af Københavns Kommunes oplysninger i den foreløbige ansøgning beregnet, at

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon: 33 92 33 40
Telefax: 33 93 35 10

E-post: jm@jm.dk
Internet: <http://www.jm.dk>

Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K.

Dato:

Kontor: Færdselskontoret
Sagsnr.: 2004-151-0105
Dok.: NGR20540
+ bilag

den samlede investering i partikelfiltre vil være 0,9-1,2 mia. kr. Samlet set må transportørerne imødesee årlige omkostninger på 405-535 mio. kr. I omkostningerne indgår afskrivning, forrentning og driftsomkostninger.

På baggrund af kommunens oplysninger og en undersøgelse blandt sine medlemmer har DTL anslået, at kravet om partikelfiltre og 7-årskravet tilsammen vil medføre investeringer for 5,7-7,6 mia. kr. DTL bemærker, at skønnet muligvis skal justeres, idet DTL's undersøgelse kun omfatter vognmandsvirksomheder, der anvender lastbiler. Busser, firmakørsel og f.eks. Københavns Kommunes egne køretøjer er ikke omfattet af undersøgelsen.

Det har ikke været muligt for DTL at opgøre de samlede årlige omkostninger ved kravet om montering af partikelfiltre og 7-årskravet.