



**Justitsministeriet**  
Civil- og Politiafdelingen

Trafikudvalget (2. samling)  
TRU alm. del - Bilag 214  
Offentligt

Folketinget  
Trafikudvalget  
Christiansborg  
1240 København K.

Dato: **30 MAJ 2005**  
Kontor: Færdsels- og våbenkontoret  
Sagsnr.: 2005-151-0025  
Dok.: CHH40264  
+ bilag

MODTAGET  
30 MAJ 2005

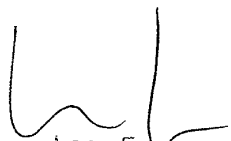
15 35


**ORIGINAL**

Den Centrale Indlevering

Afsendt med  
E-Post 30/5-05

Vedlagt fremsendes i 5 eksemplarer supplerende besvarelse af spørgsmål nr. 585 af 24. september 2003 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del - bilag 1572).

  
Lene Espersen

  
Michael Højer

ORIGINAL



# Justitsministeriet

## Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våbenkontoret  
Sagsnr.: 2005-151-0025  
Dok.: CHH40265

**Supplerende besvarelse af spørgsmål nr. 585 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del – bilag 1572).**

### **Spørgsmål:**

”Ministeren bedes tilsende godkendelsen sammen med ansøgningen til udvalget, når den foreligger.”

### **Svar:**

Justitsministeriet besvarede den 6. oktober 2003 spørgsmål nr. 585 af 24. september 2003 fra Folketingets Trafikudvalg. Ministeriet oplyste ved denne lejlighed, at Justitsministeriets afgørelse samt Københavns Kommunes ansøgning ville blive sendt til Folketingets Trafikudvalg, når afgørelsen forelå.

Justitsministeriet har den 13. maj 2005 på baggrund af Københavns Kommunes ansøgning af 10. juli 2003 og den ajourførte ansøgning af 1. juli 2004 truffet afgørelse i sagen om etablering af en miljøzone i kommunen.

Justitsministeriets afgørelse samt Københavns Kommunes ansøgninger vedlægges.



# Justitsministeriet

## Civil- og Politiafdelingen

13 MAJ 2005

Københavns Kommune  
Bygge- og Teknikforvaltningen  
Vej & Park  
Njalsgade 15  
2300 København S

Dato:  
Kontor: Færdsels- og våbenkontoret  
Sagsbeh.: Diana Søe Sandell  
Sagsnr.: 2005-84-0009  
Dok.: DSS40018

### Justitsministeriets afgørelse om etablering af en miljøzone i Københavns Kommune

**BREVKOPI**

Københavns Kommune har ansøgt Justitsministeriet om tilladelse til et tre-årigt forsøg med etablering af en miljøzone i medfør af færdselslovens § 92 d om tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn.

I sin ansøgning af 10. juli 2003 lægger kommunen op til en miljøzoneordning, hvor der både stilles et alderskrav til tunge køretøjer og et krav om montering af partikelfilter på disse køretøjer (model I). Ved den ajourførte ansøgning af 1. juli 2004 foreslås en miljøzoneordning, hvorefter der alene stilles krav om, at køretøjerne skal opfylde EURO 4-normen eller påmonteres partikelfiltre (model II).

Det er Justitsministeriets vurdering, at en miljøzoneordning efter både model I og II rejser alvorlige ekspropriationsretlige spørgsmål. Ordningen må efter det oplyste om de økonomiske konsekvenser af en miljøzoneordning antages at kunne medføre meget væsentlige økonomiske konsekvenser for de berørte virksomheder, og herunder for nogle, navnlig små virksomheder, kunne indebære betydelige indskrænkninger eller eventuelt ophør af virksomheden. Det skal sammenholdes med, at bestemmelsen i færdselslovens § 92 d efter forarbejderne ikke giver hjemmel til forsøgsordninger, som indebærer indgreb af ekspropriativ karakter.

Hertil kommer, at færdselslovens § 92 d alene giver hjemmel til at indføre tidsbegrænsede forsøg med henblik på en efterfølgende evaluering af ordningen.

I øvrigt bemærkes det om model I for en miljøzoneordning, at der efter Justitsministeriets opfattelse ikke er hjemmel til at tillade en sådan ordning, allerede fordi det vurderes, at en tilsvarende miljømæssig effekt vil kunne opnås ved den mindre indgribende model II for en miljøzone.

På den baggrund er det Justitsministeriets opfattelse, at der ikke er hjemmel i færdselslovens § 92 d til at tillade etablering af en miljøzone, der i sit indhold og omfang indebærer så betydelige byrder for transporterhvervet, som det ville være tilfældet med den ansøgte forsøgsordning.

Justitsministeriet kan derfor ikke imødekomme Københavns Kommunes ansøgning om tilladelse til at etablere en miljøzone som en forsøgsordning efter de modeller, som er omfattet af kommunens ansøgninger af 10. juli 2003 og 1. juli 2004.

Det tilføjes, at Justitsministeriet er meget indstillet på i samarbejde med Københavns Kommune at overveje alternative muligheder for at etablere en miljøzoneordning inden for de gældende lovgivningsmæssige rammer.

I det følgende foretages en gennemgang af sagen

**BREVKOPI**

Herefter følger Justitsministeriets begrundelse for afgørelsen med en nærmere redegørelse for den juridiske vurdering af centrale spørgsmål i forbindelse med Københavns Kommunes ansøgning om tilladelse til etablering af en miljøzoneordning.

### *Sagsfremstilling*

Ved brev af 10. juli 2003 indgav Københavns Kommune en ansøgning til Justitsministeriet om tilladelse til et tre-årigt forsøg med etablering af en miljøzone i henhold til færdselslovens § 92 d. Det fremgår af brevet, at ansøgningen er udarbejdet på grundlag af Borgerrepræsentationens beslutning af 10. oktober 2002 og godkendt af Miljø- og Forsyningsudvalget den 29. maj 2003 samt af Bygge- og Teknikudvalget den 4. juni 2003, og at tilføjelsen af et alderskrav til tunge køretøjer, der færdes inden for miljøzonen, er sket på baggrund af et politisk ønske herom. Kommunen anførte endvidere, at der havde været afholdt et informationsmøde med politiet og nabokommunerne, og at en egentlig høring først ville blive foretaget efter en tilbagemelding fra Justitsministeriet. Der forelå endnu ingen udtalelse fra politiet.

Som bilag til brevet var vedlagt kommunens ansøgning med en nærmere beskrivelse af forsøgsordningens formål, udformning og konsekvenser. Det fremgår bl.a. heraf, at formålet med forsøgsordningen er at vurdere, om miljøzoner er et effektivt middel til at begrænse luftforureningen, herunder især den partikelforurening som trafikken giver anledning til. Ordningen foreslås at dække et areal svarende til ca. halvdelen af kommunens areal, som afgrænses af Ring 2 og Vejlands Allé, med ca. 290.000 arbejdspladser og ca. 325.000 beboere inden for miljøzonen. Det fremgår endvidere, at der for dieselskøretøjer, som vejer mere end 3.500 kg, og som kører inden for miljøzonen, stilles krav om montering af partikelfiltre og krav om, at køretøjerne ikke må være mere end 7 år gamle. Det vurderes, at ordningen vil påvirke 15.000-20.000 køretøjer i løbet af et år.

For så vidt angår konsekvenserne af ordningen er det i ansøgningen bl.a. anført, at 2/3 af køretøjerne opfylder alderskravet, hvorfor der alene skal monteres partikelfiltre. Udgifterne hertil anslås at være på 400-550 mio. kr. For den sidste 1/3 af de berørte køretøjer vil der skulle ske udskiftning af køretøjer og montering af partikelfiltre. Kommunen oplyste i den forbindelse, at der vil blive foretaget en beregning af de økonomiske konsekvenser for ejerne af køretøjerne. De miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser af en forsøgsordning vurderes skønsmæssigt at kunne værdiansættes til 0,35-1,5 mia. kr.

Forsøgsperioden foreslås i ansøgningen fastsat til tre år af hensyn til mulighederne for at foretage en evaluering af ordningen samt af hensyn til de investeringer, som ejerne af køretøjerne skal foretage. I det første halve år af forsøgsperioden lægges der i ansøgningen op til, at der skal kunne gives dispensation fra kravene til køretøjerne.

Ved brev af 15. august 2003 anmodede Justitsministeriet om en række supplerende oplysninger om behovet for at fravige bestemmelser i færdselsloven, en nærmere beskrivelse af evalueringen af forsøget og en redegørelse for kommunens overvejelser i relation til visse konkurrenceretlige og EU-retlige spørgsmål. Ministeriet anmodede endvidere kommunen om at indhente høringssvar fra berørte erhverv, organisationer og nabokommuner.

Københavns Kommune indsendte ved brev af 25. september 2003 en udtalelse fra Politidirektøren i København om skiltning i forbindelse med indførelse af en miljøzone. Det oplyses endvidere i brevet, at kommunen har iværksat en høring af de berørte parter, samt at der er sendt en orientering til en række aktører inden for bil- og transportbranchen, håndværkerbranchen, handelsstanden, interesseorganisationer og forskningsinstitutioner.

Ved brev af 2. december 2003 afgav Københavns Kommune en udtalelse om de spørgsmål, der var rejst i Justitsministeriets brev af 15. august 2003 til kommunen. Det fremgår bl.a. heraf, at en forsøgsordning efter kommunens opfattelse ikke gør det nødvendigt at fravige bestemmelser i færdselsloven, og at der ikke findes at være problemer af EU-retlig karakter, idet kommunen dog forudsætter, at Trafikministeriet har foretaget notifikation over for EU-kommissionen i forbindelse med indførelsen af bestemmelsen i færdselslovens § 92 d. I brevet redegøres endvidere for de konkurrenceretlige konsekvenser af miljøzoneordningen, ligesom det oplyses, at evalueringen vil omfatte miljøeffektvurderinger og bl.a. belyse de sundhedsmæssige effekter af forsøgsordningen.

Som bilag til brevet var vedlagt de indkomne høringssvar. Kommunen oplyste i den forbindelse bl.a., at en række organisationer har rejst spørgsmål om proportionalitet i relation til forsøgsordningen, at spørgsmålet om økonomi er helt centralt i høringssvarene fra de berørte brancher og organisationer, at flere organisationer efterlyser grundigere økonomiske analyser af forsøgsordningen, at bl.a. ejere af busser særligt peger på, at alderskravet vil indebære store omkostninger for erhvervet, og at der lægges vægt på at sikre en effektiv kontrolordning.

Københavns Kommune anførte endvidere som sine foreløbige bemærkninger til høringssvarene, at der er udarbejdet en beregning af de virksomhedsøkonomiske konsekvenser af en miljøzone, som viser, at en miljøzoneordning med krav om partikelfiltre vil medføre udgifter på 0,62-1,2 mia. kr. og en likviditetsbelastning på 0,62-1,2 mia. kr. (rettet til 1,3-2,1 mia. kr. i Københavns Kommunes ajourførte ansøgning af 1. juli 2004), mens et supplerende alderskrav vil medføre udgifter på 0,79-1,56 mia. kr. (oprundet til 0,8-1,6 mia. kr. i kommunens ajourførte ansøgning) og en likviditetsbelastning på 4,5-7 mia. kr. (rettet til 4,5-7,7 mia. kr. i kommunens ajourførte ansøgning) over en tre-årig forsøgsperiode. De sundhedsmæssige besparelser over samme periode vurderes skønsmæssigt at kunne værdiansættes til 1,05-4,5 mia. kr. (rettet til 1,05-5,4 mia. kr. i kommunens ajourførte ansøgning), og kommunen finder på den baggrund, at projektet må siges at være samfundsmæssigt rentabelt. Endvidere anfører kommunen, at stigningen i virksomhedernes transportudgifter forventes at blive beskeden (i størrelsesordenen 1-7 pct.), og redegør for, hvorfor kommunen finder det tvivlsomt, om emissionskravene til køretøjerne efter EURO 4-normen indebærer en tilstrækkelig begrænsning af køretøjernes udledning af ultrafine partikler. Endelig henviser kommunen for så vidt angår bemærkningerne i høringssvarene om etablering af en effektiv kontrolordning til forslaget om, at de kommunale parkeringskorps kan foretage kontrol og håndhævelse af ordningen.

I december 2003 og februar 2004 afholdt Justitsministeriet møde med Danske Busvognmænd og DTL, idet begge organisationer havde fremsat ønske om at få mulighed for at udbyde deres høringssvar vedrørende etableringen af en miljøzone over for Justitsministeriet.

Som opfølgning herpå sendte Danske Busvognmænd ved brev af 17. december 2003 til Justitsministeriet oplysninger om bl.a. de økonomiske konsekvenser for en vognmandsvirksomhed, der er beliggende inden for den påtænkte miljøzone. Det fremgår bl.a. af brevet, at foreningen nærmere vil overveje, om den foreslåede ordning har karakter af ekspropriation.

Ved e-mail af 4. marts 2004 til Justitsministeriet gjorde DTL bl.a. opmærksom på, at i forhold til ansøgningen fra Københavns Kommune er værdiansættelsen af gevinsterne ved en miljøzone angivet væsentligt lavere i Miljøstyrelsens rapport, Miljøprojekt 878, Miljøzoner og effekter, 2003. DTL henviste i den forbindelse til det vedhæftede notat om reduktion af partikelforureningen i København og oplyste, at notatet samme dato var sendt til Københavns Kommune.

På baggrund af Københavns Kommunes ansøgning af 10. juli 2003 og de supplerende oplysninger afgivet af kommunen ved brev af 2. december 2003 anmodede Justitsministeriet ved brev af 15. marts 2004 Miljøstyrelsen om en udtalelse, herunder om den geografiske udstrækning, kravene til køretøjerne og den angivne evalueringsplan.

Ved brev af 22. marts 2004 anmodede Justitsministeriet endvidere Trafikministeriet om en udtalelse vedrørende spørgsmålet om notifikation af bestemmelsen i færdselslovens § 92 d i forbindelse med bestemmelsens indførelse i færdselsloven ved lov nr. 292 af 28. april 2000.

Trafikministeriet oplyste i brev af 26. marts 2004, at der ikke i forbindelse med ændringen af færdselsloven ved lov nr. 292 af 28. april 2000 blev foretaget notifikation over for EU-Kommissionen og anførte i den forbindelse, at en notifikation først vil være relevant, når der påtænkes gennemført forsøg efter bestemmelsen i færdselslovens § 92 d, hvori der indgår en særlig regulering af trafikanterne, som i forvejen er reguleret i EU-retsakter.

Den 30. marts 2004 afholdt Justitsministeriet møde med Københavns Kommune på baggrund af kommunens anmodning herom i breve af 12. februar og 11. marts 2004. I mødet deltog endvidere repræsentanter fra Frederiksberg Kommune og Miljøstyrelsen. På mødet drøftedes bl.a. mulighederne for at begrænse forsøgsordningens geografiske udstrækning og opstilling af alternative krav til køretøjerne. Det aftaltes på den baggrund, at Københavns Kommune udarbejder en ny ansøgning, som efter godkendelse i Borgerrepræsentationen sendes til Justitsministeriet.



Københavns Kommune orienterede ved brev af 1. juni 2004 Justitsministeriet om status i sagen. Som bilag til brevet var bl.a. vedlagt Københavns Kommunes notat fra marts 2004 om virksomhedsøkonomiske konsekvenser af en miljøzone.

Miljøstyrelsens høringssvar blev afgivet ved brev af 14. juni 2004. Det fremgår heraf, at Miljøstyrelsen finder, at forsøgsordningens geografiske udstrækning sikrer, at ordningen vil have en god miljømæssig effekt, at alderskravet til køretøjerne på 7 år ikke er velbegrundet og derfor bør frafaldes, at køretøjer, der opfylder EURO 4-normen bør have tilladelse til at køre i miljøzonen uden montering af partikelfiltre, og at styrelsen ikke har væsentlige bemærkninger til vurderingen i ansøgningen af de miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser af forsøgsordningen. Endelig finder Miljøstyrelsen, at det forslag, som DTL den 22. april 2004 sendte til Folketingets Trafikudvalg med kopi til Justitsministeriet om en revideret udformning af en miljøzone, ikke giver en bedre løsning på partikelforureningen end det foreliggende forslag fra Københavns Kommune.

Ved brev af 1. juli 2004 indgav Københavns Kommune en ajourført ansøgning om etablering af en miljøzone vedlagt bilag med bl.a. høringssvar og evalueringsplan. Det fremgår bl.a., at køretøjer, der opfylder EURO 4-normen, ikke er omfattet af partikelfilterkravet, og at kommunen vil tage det til efterretning, hvis Justitsministeriet finder det problematisk at opretholde alderskravet. Herudover fremgår det af ansøgningen, at alle køretøjer skal opfylde et emissionskrav til røggastæthed, der ikke må overstige  $0,2 \text{ m}^{-1}$ , og at disse røggasmålinger vil blive foretaget af Statens Bilinspektion i forbindelse med de årlige bilsyn.

I den ajourførte ansøgning er der endvidere foretaget rettelser for så vidt angår beregningen af de økonomiske konsekvenser af en miljøzoneordning efter de to modeller. En miljøzoneordning med krav om partikelfiltre (model II) skønnes således at medføre udgifter på 0,6-1,2 mia. kr. og en likviditetsbelastning på 1,3-2,1 mia. kr., mens et supplerende alderskrav skønnes at medføre udgifter på 0,8-1,6 mia. kr. og en likviditetsbelastning på 4,5-7,7 mia. kr (model I).

Justitsministeriet anmodede ved breve af 21. juli 2004 Konkurrencestyrelsen, Miljøstyrelsen og Rigspolitichefen om en udtalelse om den ajourførte ansøgning.

Rigspolitichefen henholdt sig i sit høringssvar af 29. juli 2004 til udtalelser af 11. august 2003 og 27. maj 2004 fra Politidirektøren i København. Det fremgår heraf, at der efter politiets vurdering ikke er færdselssikkerhedsmæssige forhold, der taler imod etableringen af en forsøgs-

ordning med en miljøzone, ligesom der heller ikke ses at være noget til hinder for håndhævelse af en sådan ordning.

DTL afgav ved breve af 26. juli og 6. august 2004 til Justitsministeriet sine foreløbige bemærkninger til den ajourførte ansøgning fra Københavns Kommune, herunder om det nye krav vedrørende måling af røggastæthed.

Justitsministeriet anmodede ved brev af 9. august 2004 Københavns Kommune om en række supplerende oplysninger samt om en udtalelse om DTL's bemærkninger. Justitsministeriet anførte i den forbindelse, at den ajourførte ansøgning indebærer en så væsentlig ændring af kravene til køretøjerne i miljøzonen, at Justitsministeriet finder det nødvendigt at foretage en ny høring af de berørte parter.

Justitsministeriet afholdt den 1. september 2004 møde med Københavns Kommune med deltagelse af Miljøstyrelsen. På mødet blev særligt spørgsmålet om den ajourførte ansøgnings krav til måling af røggastæthed drøftet, og kommunen tilkendegav på den baggrund, at kravet ville blive frafaldet.

Ved brev af 13. september 2004 afgav Københavns Kommune en udtalelse om de i Justitsministeriets brev af 9. august anførte spørgsmål. Kommunen oplyste endvidere i forbindelse af drøftelserne på mødet den 1. september 2004, at kravene i den ajourførte ansøgning vedrørende dokumentation for opfyldelse af et emissionskrav til røggastæthed, der ikke må overstige  $0,2 \text{ m}^{-1}$ , ændres, således at det alene skal dokumenteres, at køretøjet er forsynet med et godkendt partikelfilter.

Konkurrencestyrelsen anførte i sit høringssvar af 14. september 2004, at styrelsen på det foreliggende grundlag finder, at en miljøzoneordning efter den ajourførte ansøgning ikke vil medføre særlige konkurrenceretlige problemer. Konkurrencestyrelsen oplyste endvidere den 6. oktober 2004 telefonisk, at generelle reguleringer af hensyn til miljø eller lignende ikke kan undgås at ramme enkelte blandt de omfattede virksomheder hårdere, og at Konkurrencestyrelsen kun vil gribe ind i særligt grelle tilfælde.

Til brug for vurderingen af ekspropriationsretlige spørgsmål i forbindelse med en miljøzoneordning anmodede Justitsministeriet ved breve af 17. september 2004 DTL og Danske Busvognmænd om oplysninger om de økonomiske konsekvenser for enkelte virksomheder blandt organisationernes medlemmer. Disse oplysninger blev indgivet ved breve af 27. og 28. oktober 2004 fra henholdsvis DTL og Danske Busvognmænd. Det fremgår bl.a. heraf, at gen-

nemførelsen af en miljøzone i København vil være meget byrdefuld for deres medlemsvirksomheder, at dette i særlig grad gælder mindre vognmandsvirksomheder, og at det i mange tilfælde særligt er den øgede likviditetsbelastning, som truer virksomhedernes eksistens.

Københavns Kommune blev hørt over de supplerende oplysninger fra DTL og Danske Busvognmænd ved brev af 2. december 2004. I sit høringssvar af 16. december 2004 anførte kommunen, at de økonomiske beregninger foretaget af DTL og Danske Busvognmænd stemmer ganske godt overens med de samfundsøkonomiske beregninger, som kommunen har fået foretaget. Det fremgår endvidere, at kommunen har enkelte indvendinger mod forudsætningerne for DTL's beregningerne for så vidt angår prisen og afskrivningsperioden for partikelfiltre.

Københavns Kommune afgav ved brev af 11. november 2004 en udtalelse på baggrund af Justitsministeriets telefoniske henvendelse af 7. oktober 2004 om bl.a. krav om måling af røggaetæthed.

Det fremgår endvidere af brevet, at kommunen ikke ønsker at undtage den tunge trafik til og fra Nordhavnen fra miljøzonekravene. Som svar på Justitsministeriets høring ved brev af 25. oktober 2004 på baggrund af en henvendelse af 19. oktober 2004 fra Københavns Engros Grønttorv A/S, oplyste kommunen ved brev af samme dato, at kommunen ikke ønsker, at virksomheden undtages fra forsøgsordningen. Miljøstyrelsen, som ligeledes var anmodet om en udtalelse om henvendelsen fra virksomheden, oplyste i brev af 10. december 2004, at styrelsen ikke finder, at en undtagelse af virksomheden vil svække mulighederne for at gennemføre en evaluering af den miljømæssige effekt af en eventuel miljøzone.

Efter anmodning afholdt Justitsministeriet den 12. november 2004 møde med Post Danmark om konsekvenserne af en miljøzoneordning. På mødet orienterede Post Danmark bl.a. om sine erfaringer med partikelfiltre, ligesom det blev oplyst, at alle virksomhedens 250 lastbiler i løbet af et år vil have kørsel til Postcenter København, som er beliggende inden for den påtænkte miljøzone, og at Post Danmark ikke har mulighed for at vælte de øgede omkostninger over på kunderne, idet taksterne er lovregulerede. Ved e-mail af 19. november 2004 indsendte Post Danmark endvidere en kort redegørelse for de økonomiske konsekvenser for virksomheden. Det fremgår bl.a. heraf, at de samlede omkostninger til indkøb, montering og service af partikelfiltre for Post Danmarks egne lastbiler vurderes at være på 21,3 mio. kr. i den tre-årige forsøgsperiode, idet alle virksomhedens lastbiler vil skulle have monteret partikelfiltre. Post Danmark peger i den forbindelse på, at det alene er 60-70 lastbiler, der dagligt har kørsel inden for miljøzonen, og at en friholdelse af transporter til Postcenter København derfor ville reducere omkostningerne til ca. 5,4 mio. kr.

Repræsentanter for transporterhvervet har herudover i en række tilfælde orienteret Justitsministeriet om de drøftelser, de har haft med Københavns Kommune, samt om de supplerende oplysninger mv., som branchen har indsendt til kommunen.

Den 16. december 2004 afholdt Justitsministeriet møde med Københavns Kommune på baggrund af kommunens anmodning herom ved brev af 3. december 2004. Justitsministeriet orienterede om status i sagen, herunder at der endnu udestod en afklaring af enkelte mere principielle spørgsmål. Justitsministeriet beklagede endvidere den lange sagsbehandlingstid siden kommunens indgivelse af den ajourførte ansøgning den 1. juli 2004.

### *Reglerne*

Ansøgningen om tilladelse til etablering af en miljøzone i Københavns Kommune er indgivet i henhold til færdselslovens § 92 d, der har følgende ordlyd:

"Justitsministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade amtsråd og kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejbestyrelse eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Justitsministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i § 2, nr. 2, 6, 8 og 11-13, § 5, stk. 2, §§ 6, 10, 11 og 13. Ministeren kan udstede forskrifter i forbindelse med en konkret tilladelse.

*Stk. 2.* Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af amtsrådet eller kommunalbestyrelsen til Justitsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

*Stk. 3.* Kommuner og amtskommuner kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg som omhandlet i stk. 1."

### *Begrundelse*

1. Efter færdselslovens § 92 d kan justitsministeren meddele tilladelse til at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Det er således en betingelse for anvendelsen af § 92 d, at der er tale om en forsøgsordning, og at ordningen er både tidsmæssigt og geografisk begrænset. Begrænsningens udstrækning vil afhænge af det enkelte forsøg, herunder mulighederne for evaluering af forsøget.

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, der blev indført ved lov nr. 292 af 28. april 2000, at hensigten er at indhøste erfaringer i praksis med henblik på eventuelle ændringer af færdselsloven. Endvidere skal forsøg i medfør af bestemmelsen udfærdiges på en sådan måde, at det giver højst mulig miljømæssig fordel og mindst mulig gene for trafikken.

Herudover er der i forarbejderne redegjort nærmere for de betingelser, der stilles til ansøgningen. En ansøgning om tilladelse til forsøg skal således – ud over politiets vurdering af forsøgets færdselssikkerhedsmæssige effekt – som minimum indeholde en beskrivelse af forsøget, herunder forsøgets formål, forventede konsekvenser i forhold til de nuværende trafikale, økonomiske og miljømæssige forhold, en sandsynliggørelse af, at det er muligt at opnå det forventede resultat, en beskrivelse af hvilke bestemmelser i færdselsloven der efter kommunens opfattelse skal fraviges, herunder oplysninger om hvorfor forsøget efter kommunens vurdering ikke kan gennemføres efter det gældende regelsæt i færdselslovgivningen, oplysninger om omkostninger og finansiering af forsøget, tilkendegivelser og høringssvar fra organisationer, der repræsenterer erhverv, som vil blive berørt, og lokale myndigheder, hvorved der navnlig tænkes på nabokommuner/amtskommuner, hvis disse direkte eller indirekte berøres, samt en beskrivelse af forsøgets evalueringsprogram.

Efter Justitsministeriets opfattelse har Københavns kommune tilvejebragt de nødvendige oplysninger til brug for Justitsministeriets behandling af ansøgningen.

**BREVKOPI**

Konkrete forsøg kan ifølge forarbejderne til færdselslovens § 92 d betinges af, at forsøget begrænses ennemæssigt. Det vil der ifølge forarbejderne kunne være behov for, hvis forsøget indeholder så mange elementer eller så modsatrettede elementer, at de enkelte dele af forsøget ikke kan evalueres i forhold til allerede igangværende forsøg. Endvidere vil der kunne fastsættes vilkår for godkendelse af forsøget, og det vil altid være et vilkår, at ministeren til enhver tid vil kunne tilbagekalde en tilladelse, hvis forsøget viser sig at have en effekt, der ikke er færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig.

Endvidere fremgår det af forarbejderne, 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.

Justitsministeriet skal således vurdere, om en miljøzoneordning kan antages at medføre indgreb af ekspropriativ karakter. Som led i Justitsministeriets stillingtagen til, om færdselslovens § 92 d giver hjemmel til at meddele tilladelse til den ansøgte forsøgsordning, skal det endvidere vurderes, om miljøzoneordningen er i overensstemmelse med det almindelige forvaltningsretli-

ge proportionalitetsprincip samt om forsøget rejser spørgsmål af EU-retlig eller konkurrence-retlig karakter.

2. Om model I og II for en miljøzoneordning bemærkes, at det fremgår af Københavns Kommunes ansøgning, at formålet med forsøgsordningen er at afprøve, om miljøzoner er et effektivt virkemiddel til at begrænse luftforureningen, herunder især den partikelforurening som trafikken giver anledning til. Med en forsøgsordning efter model I (partikelfilter og alderskrav) forventer kommunen en reduktion af partikelemissionen på 80 pct. Det fremgår af Miljøstyrelsens høringssvar af 14. juni 2004, at en tilsvarende reduktion af partikelemissionen må forventes ved en forsøgsordning, hvor der ikke opstilles et alderskrav til køretøjerne (model II). Samtidig er der en forventning om, at ordningen efter model I vil medføre en likviditetsbelastning på omkring 4,8-7,7 mia. kr. og meromkostninger i den tre-årige forsøgsperiode på 0,8-1,6 mia. kr. Heroverfor forventes en likviditetsbelastning på 1,3-2,1 mia. kr. og meromkostninger over tre år på 0,6-1,2 mia. kr. ved en forsøgsordning efter model II (EURO 4-norm eller partikelfilter).

Justitsministeriet finder på den baggrund, at en forsøgsordning efter model I vil være i strid med det almindelige forvaltningsretlige proportionalitetsprincip, idet en tilsvarende reduktion af partikelemissionen må forventes opnået ved den væsentlig mindre byrdefulde model II, og der er derfor i det følgende alene foretaget en juridisk vurdering af en miljøzoneordning efter model II (EURO 4-norm eller partikelfilter).

3. Det fremgår af forarbejderne til § 92 d (lov nr. 292 af 28. april 2000), at forsøg efter bestemmelsen ikke må medføre indgreb af ekspropriativ karakter. Efter grundlovens § 73, stk. 1, kan ekspropriation kun finde sted ved lov og mod fuldstændig erstatning.

Ifølge Københavns Kommunes notat af marts 2004 om virksomhedsøkonomiske konsekvenser af en miljøzone udgør de samlede omkostninger til udskiftning af køretøjer og montering af partikelfiltre 0,6-1,2 mia. kr. over tre år ved en forsøgsordning efter model II. Den samlede likviditetsbelastning til udskiftning af køretøjer og montering af partikelfiltre udgør 1,3-2,1 mia. kr.

Det fremgår endvidere af notatet, at transporterhvervet er kendetegnet ved en meget lav likviditetsgrad og en meget høj belåning, og at særligt de små vognmænd med ringe likviditet måske ikke vil kunne tilvejebringe det fornødne økonomiske råderum og må lukke virksomheden, mens det i andre tilfælde vil være forbundet med uforholdsmæssigt høje omkostninger at få lånefinansieret kapitalbehovet.

DTL har i sit høringssvar oplyst, at transporterhvervet er kendetegnet ved mange små virksomheder, idet 29 pct. kun har én lastbil og 75 pct. har højst 5 lastbiler. DTL peger derfor på, at det for små transportører vil være vanskeligt at sikre en høj udnyttelsesgrad af køretøjer med monteret partikelfilter og dermed en dækning af omkostningerne hos kunderne.

Endvidere har DTL og Danske Busvognmænd i deres supplerende udtalelser af 27. og 28. oktober 2004 om de økonomiske konsekvenser for udvalgte vognmandsvirksomheder vurderet, at gennemførelsen af et treårigt forsøg med en miljøzone i København – uanset hvilken model, der vælges – vil være meget byrdefuld for deres medlemsvirksomheder. Dette gælder i særlig grad mindre vognmandsvirksomheder, der vil have relativt sværere ved at håndtere miljøzonekravene – både forretningsmæssigt og finansielt. DTL har endvidere anført, at det i mange tilfælde særligt er den øgede likviditetsbelastning, som truer virksomhedens eksistens. Den kortsigtede likviditetsbelastning og tilhørende omkostninger til forrentning og afdrag på nystiftet gæld vil således kunne lukke virksomheder, selv om de langsigtede driftsøkonomiske forhold tilsiger, at virksomheden kan og bør drives videre – især i det omfang, det lykkes at overvælte omkostningerne på kunderne. Oplysningerne fra DTL og Danske Busvognmænd indeholder herudover en række konkrete eksempler på, hvorledes den økonomiske byrde som følge af en miljøzoneordning vil belaste enkelte virksomheder.

Københavns Kommune har haft lejlighed til at udtale sig om disse oplysninger. Kommunen har i brev af 16. december 2004 bl.a. anført, at beregningerne af de økonomiske konsekvenser foretaget af DTL og Danske Busvognmænd stemmer ganske godt overens med de samfundsøkonomiske beregninger, som kommunen har fået foretaget. Kommunen har dog enkelte indvendinger for så vidt angår visse af forudsætningerne for DTL's beregninger, herunder for så vidt angår prisen og afskrivningsperioden for partikelfiltre.

I DTL's beregninger er det således forudsat, at prisen på et partikelfilter og montering heraf er 75.000 kr., mens kommunens erfaringer med indkøb af partikelfiltre tyder på, at virksomheder med en vognpark af en vis størrelse vil kunne opnå betydelige rabatter. Kommunen oplyser i den forbindelse, at gennemsnitsprisen for et partikelfilter ved kommunens seneste udbud var godt 30.000 kr. inkl. montering. Kommunen påpeger endvidere, at DTL har forudsat, at partikelfiltre skal afskrives inden for den tre-årige forsøgsperiode, hvilket efter kommunens opfattelse ikke forekommer rimeligt, da et partikelfilter har en levetid på mindst 6 år, og i øvrigt formentlig vil blive siddende på køretøjerne efter forsøgsordningens ophør.

På baggrund af bl.a. de anførte oplysninger om ordningens økonomiske konsekvenser er det Justitsministeriets opfattelse, at en miljøzoneordning efter den mindre indgribende model II rejser alvorlige ekspropriationsretlige spørgsmål. Ordningen må således efter det oplyste antages at kunne medføre meget væsentlige økonomiske konsekvenser for de berørte virksomheder, og herunder for nogle, navnlig små virksomheder, kunne indebære betydelige indskrænkninger eller eventuelt ophør af virksomheden.

Det skal sammenholdes med, at bestemmelsen i færdselslovens § 92 d efter forarbejderne som nævnt ikke giver hjemmel til forsøgsordninger, som indebærer indgreb af ekspropriativ karakter.

Justitsministeriet har derfor overvejet, om det ved fastsættelse af vilkår for en eventuel tilladelse til etablering af en miljøzone er muligt at begrænse de betydelige økonomiske byrder for transporterhvervet, som den ansøgte forsøgsordning indebærer.

Da ordningen har karakter af en tre-årig forsøgsordning, finder Justitsministeriet det imidlertid ikke muligt at afbøde virkningerne af ordningen ved fastsættelse af vilkår om en længere overgangsordning.

Det må endvidere efter Justitsministeriets opfattelse anses for meget tvivlsomt, om færdselslovens § 92 d giver hjemmel til at indføre en miljøzone, der i sit indhold og omfang indebærer så betydelige byrder for transporterhvervet. Dette skal navnlig ses i lyset af, at hjemlen i færdselsloven alene giver mulighed for indførelse af tidsbegrænsede forsøg med henblik på en efterfølgende evaluering af ordningen. Det bemærkes i den forbindelse, at miljøzoneordningen pålægger en lang række indehavere af tunge køretøjer at foretage engangsinvesteringer for at opfylde kravene i forsøgsordningen, som rækker ud over forsøgsperioden.

4. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/96 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes foranstaltninger med emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer fastsætter grænseværdier for udledning af partikler fra fabriksnye dieselskøretøjer over 3,5 tons (de såkaldte EURO-normer). EURO 4-normen skal anvendes fra den 1. oktober 2005 for så vidt angår medlemsstaternes meddelelse af typegodkendelser, og fra den 1. oktober 2006 må medlemsstaterne ikke længere tillade registrering, salg, ibrugtagning eller anvendelse af fabriksnye køretøjer, der ikke opfylder EURO 4-normen.



Efter Justitsministeriets vurdering må direktivet fortolkes således, at direktivet kun harmoniserer køretøjer og motorers udledning af forurenende stoffer på tidspunktet for køretøjernes og motorernes typegodkendelse og første registrering eller anvendelse, men derimod ikke udledning af forurenende stoffer under den efterfølgende anvendelse. Justitsministeriet finder på den baggrund, at direktivet ikke er til hinder for en miljøzoneordning efter model II i Københavns Kommune.

Efter EF-traktatens artikel 72 må et medlemsland ikke ændre sine transportregler på en sådan måde, at de bliver mindre gunstige for de øvrige medlemsstaters transportvirksomheder end for landets egne virksomheder uden Rådets enstemmige samtykke.

Efter Justitsministeriets opfattelse vil miljøzoneordningen indebære, at den stilling, som transportvirksomheder fra andre medlemsstater indtager i forhold til danske transportvirksomheder, ændres til skade for dem. Det skyldes navnlig, at miljøzoneordningen kommer til at virke i samspil med Miljøministeriets tilskudsordning til partikelfiltre, hvorefter der gives tilskud på op til 37,5 pct. til erhvervelse af partikelfiltre til tunge dieselskøretøjer med en vægt over 3,5 tons, der er indregistreret i Danmark.

Som udgangspunkt er miljøzoneordningen derfor omfattet af artikel 72.

EF-domstolens domspraksis efterlader tvivl om, hvorvidt hensyn til miljøet er et sagligt hensyn, der kan retfærdiggøre foranstaltninger på transportområdet, som er omfattet af artikel 72. Justitsministeriet er mest tilbøjelig til at mene, at miljøzoneordningen vil kunne begrundes med miljøhensyn.

Det er Justitsministeriets samlede vurdering, at EU-retten ikke er til hinder for en miljøzoneordning efter model II.

5. Kommunen har i brev af 2. december 2003 oplyst, at miljøzoneordningen vil medføre øgede udgifter til montering af filtre og tidligere udskiftning af køretøjer. Transportører, der har adresse i zonen, vil skulle montere filtre på alle køretøjer og vil få en større økonomisk belastning og dermed få sværere ved at konkurrere på transportopgaver, der foregår uden for zonen. De øgede udgifter kan enten give strammere økonomi for transportøren eller blive pålagt kunderne.

Kommunen har fået foretaget beregninger, der viser mulige stigninger i virksomhedernes transportudgifter på mellem 1 og 7 pct.

Det fremgår af Københavns Kommunes notat af marts 2004 om virksomhedsøkonomiske konsekvenser af en miljøzone i Københavns Kommune, at der vil opstå mindre forskydninger i konkurrencen inden for transporterhvervet. Særligt vil små transportvirksomheder med gamle biler blive berørt. For så vidt angår restaurationer og detailhandel er det vurderingen, at butikernes konkurrenceevne selv i de værste tilfælde næppe forværres mærkbart i forhold til konkurrenterne uden for zonen. Dette følger af, at det er usikkert, om prisstigningerne kun vil komme til at ramme transport til miljøzonen, og af at eventuelle prisstigninger forventes at være meget begrænsede.

En række organisationer mv. har endvidere i deres høringssvar peget på en række forhold, som vil kunne medføre, at visse transportører vil blive stillet urimeligt ringe i konkurrencen med andre transportører, f.eks. fordi de har forretningsadresse inden for miljøzonen eller har en vognpark, der i modsætning til andre transportører hovedsageligt består af gamle køretøjer.

Konkurrencestyrelsen har i sit høringssvar af 14. september 2004 oplyst, at generelt formulerede krav som dem, der er foreslået i Københavns Kommunes ansøgning, efter Konkurrencestyrelsens umiddelbare vurdering kan sidestilles med andre fysiske betingelser, uddannelses- og sikkerhedsmæssige krav eller afgifter pålagt erhvervslivet med begrundelse i miljø- og sundheds- eller lignende hensyn. Det fremgår endvidere, at selv om etableringen af en miljøzone kan have indflydelse på de berørte virksomheders konkurrenceforhold, vil miljøzonerkravene ramme alle virksomheder, der falder inden for betingelserne, ens. Konkurrencestyrelsen finder derfor på det foreliggende grundlag ikke, at en sådan ordning vil medføre særlige konkurrenceretlige problemer.

Konkurrencestyrelsen har den 6. oktober 2004 oplyst telefonisk, at generelle reguleringer af hensyn til miljø eller lignende ikke kan undgås at ville ramme enkelte af de omfattede virksomheder hårdere end andre. Det er kun i særlige tilfælde, at Konkurrencestyrelsen vil gribe ind.

Det er på den baggrund Justitsministeriets vurdering, at en miljøzoneordning efter model II ikke umiddelbart giver anledning til særlige konkurrenceretlige problemer.

6. Sammenfattende er det Justitsministeriets vurdering, at der ikke er hjemmel til at tillade forsøg med etablering af en miljøzone, der i sit indhold og omfang indebærer så betydelige byrder for transporterhvervet, som det ville være tilfældet med den ansøgte forsøgsordning.

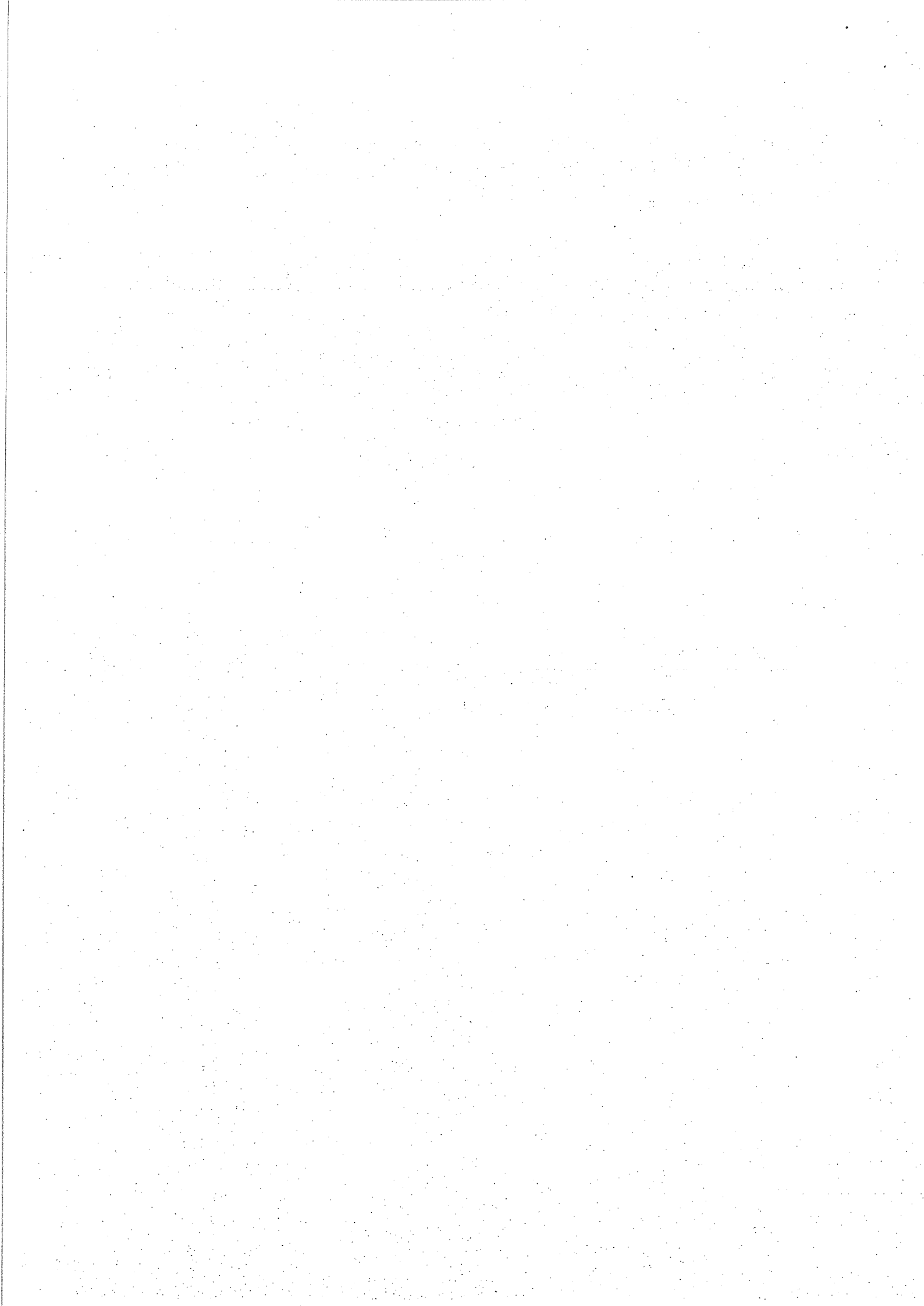
Justitsministeriet kan derfor ikke imødekomme Københavns Kommunes ansøgning om tilladelse til at etablere en miljøzone som en forsøgsordning efter de modeller, som er omfattet af kommunens ansøgninger af 10. juli 2003 og 1. juli 2004.

Som nævnt indledningsvis er Justitsministeriet imidlertid meget indstillet på i samarbejde med Københavns Kommune at overveje alternative muligheder for etablering af en miljøzone inden for de gældende lovgivningsmæssige rammer.

Med venlig hilsen

**Michael Højer**

**BREVKOPI**





Jmt. modt.  
14 JULI 2003

Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Dato: 10 JULI 2003

05.13.00 601-0547

### Ansøgning om etablering af miljøzoner i Københavns Kommune.

Københavns Kommune fremsender hermed vedlagte ansøgning om tilladelse til at gennemføre et treårigt forsøg med miljøzoner i kommunen i henhold til Færdselslovens § 92d.

#### Baggrund for ansøgningen

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. oktober 2002, at Københavns Kommune skal udarbejde en ansøgning til Justitsministeren om godkendelse af forsøg med etablering af miljøzoner for biltrafikken i kommunen for at begrænse partikelforureningen.

Forvaltningen har efterfølgende udarbejdet et forslag, som blev godkendt af Miljø- og Forsyningsudvalget (den 29. maj 2003) og Bygge- og Teknikudvalget (den 4. juni 2003), dog med et politisk ønske om at tilføje et alderskrav til tunge køretøjer, der opererer indenfor miljøzonen.

#### Høring hos relevante parter

Der har efterfølgende været afholdt informationsmøde med politiet og nabokommunerne. Kommunerne er som udgangspunkt positive over for den skitserede miljøzone. Det kan nævnes, at Frederiksberg selv er inde i overvejelser om miljøzoner og det videre arbejde vil foregå i tæt samarbejde mellem København og Frederiksberg kommuner.

Politiet er anmodet om en udtalelse, som vil blive eftersendt i begyndelsen af august 2003. En vurdering af de økonomiske konsekvenser af alderskravet vil ligeledes blive eftersendt i august 2003.

En egentlig høring af miljøzoneordningen vil blive foretaget, når vi får en tilbagemelding på ansøgningen fra Justitsministeriet og dermed kender retningslinjerne.

Justitsministeriet  
Budget- og planl.kt.

2003NR.-0293-0224

Københavns Kommune

Vej & Park  
Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon: 33 66 35 00

Telefax: 33 66 71 06

E-mail: vej&park@btf.kk.dk

Miljøkontrollen  
Flæsketorvet 68  
Postboks 259  
1502 København V

Telefon: 33 66 58 00

Telefax: 33 66 71 33

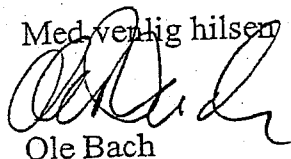
E-mail: miljoe@miljoe.kk.dk

Akt.nr. 1

Af hensyn til den videre planlægning af miljøzoneordningen anmoder vi om en hurtig tilbagemelding.

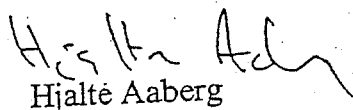
Henvendelse i sagen kan rettes til Annette Kayser i Vej & Park på telefon 33 66 33 34.

Med venlig hilsen



Ole Bach

Direktør for Vej & Park  
Københavns Kommune



Hjalte Aaberg

Direktør for Miljøkontrollen  
Københavns Kommune

**Bilag:**

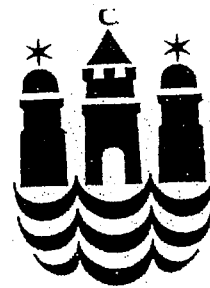
Ansøgning om etablering af en miljøzoneordning i Københavns Kommune.

B1 Kommunens politiske beslutninger om forsøg med miljøzoner.

B2 Miljøzonens geografiske afgrænsning.

B3 Skilte opstillet ved indfaldsveje til miljøzonen.

B3 Ophørsskilte opstillet ved veje der leder ud af miljøzonen.



Den 4. juli 2003

## Ansøgning til Justitsministeriet

### Etablering af en miljøzoneordning i Københavns Kommune

Københavns Kommune ansøger hermed Justitsministeriet om tilladelse til at gennemføre et forsøg med miljøzoner i kommunen i henhold til Færdselslovens § 92d.

Indhold	Side
1. Anledning	1
2. Beskrivelse af miljøzoneordningen	2
2.1 Formål	
2.2 Geografisk afgrænsning	
2.3 Krav til køretøjerne	
2.4 Forsøgsperiode	
2.5 Tidsplan	
3. Forsøgets konsekvenser	5
3.1 Trafikale konsekvenser	
3.2 Økonomiske konsekvenser	
3.3 Miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser	
3.4 Forsøgets økonomi	
4. Færdselsloven, færdselssikkerhed	8
5. Erstatningsansvar og EU-ret	9
6. Skiltning	9
7. Succeskriterier og evalueringsplan	9
8. Retablering efter forsøget	10
9. Orientering	10

### Bilag

- B1 Kommunens politiske beslutninger om forsøg med miljøzoner
- B2 Miljøzonens geografiske afgrænsning.
- B3 Skilte opstillet ved indfaldsveje til miljøzonen.
- B4 Ophørsskilte opstillet ved veje der leder ud af miljøzonen.

## **1. Anledning**

Den 10. oktober 2002 vedtog Borgerrepræsentationen, at Københavns Kommune skal udarbejde en ansøgning til Justitsministeren om godkendelse af forsøg med etablering af miljøzoner for biltrafikken i kommunen med henblik på at begrænse partikelforureningen, i første omgang fra dieselmotorer.

Forvaltningen har efterfølgende udarbejdet et forslag, som blev godkendt af Miljø- og Forsyningsudvalget (den 29. maj) og Bygge- og Teknikudvalget (den 4. juni 2003). Udvalgsindstillingen og beslutningsprotokollerne er vedlagt som bilag 1.

## **2. Beskrivelse af miljøzoneordningen**

En miljøzone er defineret som et geografisk afgrænset område, hvor der indføres særlige bestemmelser eller restriktioner for biltrafikken.

### **2.1 Formål**

Formålet med projektet er at vurdere, om miljøzoner er et effektivt virkemiddel til at begrænse luftforureningen, herunder især den partikelforurening, som trafikken giver anledning til.

EU-kravene til nye køretøjer har allerede medført et større fald i det samlede partikeludslip fra tunge køretøjer i takt med udskiftningen af ældre køretøjer. Denne udvikling forstærkes med indførelsen af EURO 4. Med henblik på at sætte yderligere skub i udviklingen vurderes miljøzoner i København at være et målrettet initiativ, der reducerer partikelniveauet i de områder, hvor problemerne er størst.

### **2.2 Geografisk afgrænsning**

Miljøzonen foreslås at dække den del af Københavns Kommune, der ligger mellem Ring 2 og Vejlands Allé. Afgrænsningen ses på bilag 2.

Området udgør ca. halvdelen af kommunens areal. Der bor ca. 325.000 mennesker og er ca. 290.000 arbejdspladser inden for zonen. Dette svarer til 65 % af kommunens borgere og 85 % af kommunens arbejdspladser. Herudover er der en stor koncentration af kultur- og fritidstilbud, der benyttes af et stort antal mennesker.

Områdeafgrænsningen er søgt gjort så logisk som muligt for trafikanterne. Desuden tages der med afgrænsningen højde for, at ingen nabokommuner "spærres inde." Al skiltning om ordningen kan foretages inden for kommunen.

En miljøzone omfattende hele kommunen vil have en større miljømæssig effekt end den foreslåede. Det vil også være praktisk muligt at etablere den. Men et meget stort antal køretøjer med ærinde andetsteds, vil blive tvunget til at opfylde miljøzonekravene, når de passerer kommunen. Det drejer sig blandt andet om transittrafik fra de øvrige nordiske lande til Europa og omvendt. Trafik til og fra Frederiksberg, Tårnby og Dragør Kommuner ville også i praksis skulle overholde kravene.



## 2.3 Krav til køretøjer

### Dieselskøretøjer over 3½ tons

Køretøjer over 3½ tons står for halvdelen af den trafikskabte partikelforurening (lastbiler: 39 %, busser 11%), varebiler for 28 % og personbiler for 22 %. I dag findes der dokumentation for, at man ved at montere effektive partikelfiltre på dieselskøretøjer over 3½ tons kan begrænse partikeludslippet fra disse køretøjer med 80 %. Teknologien er endnu ikke til rådighed for person- og varebiler i det fornødne omfang.

Kommunen besluttede i 1999, at der skal være partikelfiltre på alle kommunens dieselskøretøjer og på de dieselskøretøjer, der anvendes ved transport for kommunen, hvor det er miljømæssigt fornuftigt. Dette betyder, at en række køretøjer har fået sat filter på eller vil få det inden den 1. april 2004 (for kommunens køretøjer) og inden den 1. juli 2004 (for de køretøjer der anvendes for kommunen).

De køretøjer, der vil skulle opfylde disse krav, udgør kun en marginal del af den samlede trafik med dieselskøretøjer i kommunen.

Det foreslås, at dieselskøretøjer over 3½ tons totalvægt skal have monteret et effektivt partikelfilter i henhold til Færdselsstyrelsens kravspecifikation for at kunne køre inden for miljøzonen eller være godkendt efter Færdselsstyrelsens principgodkendelsesordning for partikelfiltre.

### Alderskrav til dieselskøretøjer over 3½ tons

Alt andet lige forurener en bilmotor mindre jo yngre den er, dels på grund af mindre slitage på motoren, og dels på grund af løbende skærpede EU-krav til køretøjernes udlodning af udstødningsgasser. Umiddelbart ville der være fornuft i at stille krav til bilens Euro-norm. Men et alderskrav er mere overskueligt (Euro-normerne indføres med forskellige tidsintervaller).

For at sikre, at kun de rene biler kører i byen, foreslås, at kun køretøjer med en motor, der maksimalt er 7 år, må køre i zonen. Dette alderskrav foreslås indført som et "rullende" krav, således at hver gang, der ansøges om at køre i zonen, må motoren højst være 7 år gammel. Derefter kan køretøjet køre i zonen i resten af forsøgsperioden. Dette svarer til, at alle køretøjer, der får et miljøzonecertifikat, opfylder Euro 2-normen. Hermed undgås desuden, at køretøjer med Euro 1-norm, der er blevet solgt fra importørernes restlager efter oktober 1996 kan indgå i ordningen. Endvidere er partikelfiltrenes funktionalitet generelt bedre på yngre køretøjer.

Af de køretøjer over 3½ tons, der er indregistreret i Københavns Kommune, er ca. 1/3 ældre end 7 år. Antages det, at der er den samme andel af køretøjer registreret udenfor kommunen, der er over 7 år, svarer det til op mod 6.000 køretøjer, der ikke længere ville kunne køre inden for zonen.

Den transport, der i dag udføres af disse køretøjer, vil ved indførelse af miljøzonen skulle udføres af andre køretøjer. Dette vil enten ske ved, at ejeren anskaffer sig et køretøj der opfylder kravene, hvilket vil være forbundet med udgifter eller at køretøjer, der kan opfylde kravene, bliver udnyttet bedre. Større transportører vil muligvis anvende deres vognpark anderledes, således at nyere køretøjer kører i zonen, mens de ældre anvendes til opgaver udenfor zonen.

### **Undtagelser**

Tunge køretøjer, der anvender miljøvenlige brændstoffer som el og gas samt specialkøretøjer som fx veteranbiler, er undtaget af miljøzoneordningen. Disse køretøjer kan erhverve et gratis certifikat, der gælder for hele forsøgsperioden.

### **2.4 Forsøgsperiode**

Kommunen vurderer, at forsøget skal vare nogle år, før det reelt vil være muligt at vurdere, om miljøzoner er et effektivt virkemiddel til begrænsning af partikelforureningen, samt om ordningen har øvrige effekter, positive som negative. Endvidere skal ordningen have en vis længde af hensyn til investeringerne for ejerne af køretøjerne.

Derfor foreslås forsøget fastsat til tre år til gennemførelse i perioden 1. oktober 2004 – 30. september 2007.

Inden ordningen træder i kraft, planlægges gennemført en omfattende information til offentligheden og berørte brancher, som også inddrages i tilrettelæggelsen af informationskampagnen. På trods af en sådan informationsindsats vurderes, at nogle transportører fortsat vil have behov for tid til at tilpasse sig de nye krav.

Derfor foreslås, at køretøjer efter ansøgning kan få dispensation fra kravene i forsøgsperiodens første halve år.

### **2.5 Ordningens udformning og administration**

I miljøzonen indføres et kørsels- og standsningsforbud for biler over 3,5 tons totalvægt. Undtaget er biler med miljøzonecertifikat. Certifikatet kan i hele forsøgsperioden efter ansøgning erhverves gratis hos Københavns Kommune, hvis dieselskøretøjets motor er under 7 år gammelt og køretøjet er forsynet med et effektivt partikelfilter fra ansøgningstidspunktet. Køretøjer, der anvender miljøvenlige brændstoffer som el og gas samt specialkøretøjer, kan også efter ansøgning erhverve et gratis certifikat. Certifikatet gælder for hele forsøgsperioden.

I forsøgsperiodens første halvår fra den 1. oktober 2004 til den 31. marts 2005 kan transportører, der har behov for tid til at tilpasse sig de nye krav - mod dokumentation - ansøge om at erhverve et certifikat. Årsagen til denne "amnesti" er at minimere risikoen for, at nogle transportører får væsentlige økonomiske problemer med at eksistere. Endvidere kan der på denne måde tages højde for eventuelle kapacitetsproblemer med hensyn til montering af partikelfiltre.

Det kommunale P-korps har den fornødne lovhjemmel og ekspertise til at håndhæve det foreslåede standsningsforbud. Kørselsforbudet kan i forhold til den nuværende lovgivning kun håndhæves af Politiet og efter deres bødefakst på 1.000 kr.. Det er Københavns Kommunes vurdering, at sanktionen for at overtræde miljøzonens regler skal være den samme uanset om det er politiet der udsteder en bøde eller P-korpset der pålægger en afgift. I forbindelse med tilladelsen til gennemførelse af forsøget med miljøzone, bedes Justitsministeriet derfor udarbejde den nødvendige bekendtgørelse der sikrer at bøden og afgiften kan have den samme størrelse.

Gennemførelsen af forsøget med miljøzoner organiseres som et projekt med deltagelse af Bygge- og Teknikforvaltningen (projektleder) og Miljø- og Forsyningsforvaltningen. Administrationen af projektet foreslås placeret i Parkering København, hvorfra udstedelsen af miljøzonecertifikater og kontrol af køretøjerne samt dataindsamling foretages.

## 2.6 Tidsplan

I det følgende er en skitse til tidsplan for miljøzoneordningens forløb:

Jan. – feb. 2004	Offentlig høring om forslag
April	Endelig politisk beslutning
Maj – sep.	Informationskampagne
1. oktober 2004	Forsøgsordningen starter
Dec. 2006	Midtvejsevaluering af forsøget
30. sep. 2007	Forsøget slutter
Derefter	Endelig evaluering samt eventuel permanentgørelse

Fra Københavns Kommune har et positivt svar fra Justitsministeriet går der ca. et år, inden en miljøzoneordning vil kunne træde i kraft. I den viste tidsplan er forudsat, at Justitsministeriet har afsluttet behandlingen af ansøgningen i efteråret 2003.

## 3. Forsøgets konsekvenser

### 3.1 Trafikale konsekvenser

Der er pr. 1. januar 2002 indregistreret ca. 147.000 køretøjer i Københavns Kommune, heraf har 6 % (ca. 9.000 køretøjer) en totalvægt på over 3½ tons. En del af disse køretøjer er indregistreret af store danske og internationale virksomheder samt leasing virksomheder og indgår ikke i løsning af transportopgaver i København. Omvendt er der køretøjer, som er indregistreret andre steder, der indgår i det københavnske transportsystem.

Ved kun at lade miljøzoneordningen omfatte køretøjer over 3½ tons, berøres kun en lille andel af det samlede antal køretøjer i byen, men den miljømæssige effekt er forholdsvis stor. De tunge køretøjer står i dag for ca. 9 % af det samlede antal kørte kilometre i København og for halvdelen af partikelforureningen. I miljøzoneområdet er trafikarbejdet med disse køretøjer dagligt ca. 240.000 km og på årsplan ca. 87 mio. km.

Det vurderes at i alt mellem 15.000 og 20.000 køretøjer i løbet af et år vil være påvirket af miljøzonens regler.

**3.2 Økonomiske konsekvenser for virksomheder, transporterhverv og kommunen**  
Montering af et partikelfilter på et køretøj er forbundet med udgifter for ejeren. Priserne på partikelfiltre varierer en del, alt efter fabrikat, størrelse, etc. Prisen for partikelfiltre er svingende men generelt faldende. I en nylig rapport fra Institut for miljøvurdering, skønnes priserne på partikelfiltre at stabilisere sig på 12.000.-15.000 kr., når der er skabt en efterspørgsel. Filtrene har typisk en levetid på 6 år og en anslået gennemsnitspris på 40.000 kr..

Hvis alle køretøjer, der berøres af miljøzoneordningen, skal have monteret et filter, vil det betyde en samlet udgift for ejerne af køretøjerne på mellem 600 og 800 mio. kr.

Kravet om montering af partikelfilter på dieslbiler over 3,5 tons totalvægt i miljøzonen, må forventes at skabe en efterspørgsel efter partikelfiltre. Der findes i dag en lang række producenter af partikelfiltre på markedet. De laver flere typer partikelfiltre, der passer til forskellige køretøjer og kørselsmønstre. Kommunen vurderer, at producenterne vil kunne dække efterspørgslen som følge af miljøzoneordningen.

Et alderskrav om, at alle køretøjer skal have en motor der er yngre end 7 år har andre økonomiske konsekvenser. Omkring 2/3 af køretøjerne opfylder i forvejen dette krav og de skal således blot have monteret partikelfiltre. Dette vil medføre en udgift for ejerne af disse køretøjer på mellem 400 og 550 mio. kr.

Hertil kommer udgifter til påmontering af filtre og udskiftning af køretøjer eller motorer på den sidste 1/3 af de berørte køretøjer. Beregninger af disse økonomiske konsekvenser er under udarbejdelse.

### **3.3 Miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser**

Partikelforurening fra dieslkøretøjer skønnes at udgøre et væsentligt negativt bidrag til sundhedstilstanden i form af for tidlige dødsfald, hospitalsindlæggelser og andre sygdomstilfælde. Luftmålingerne i København viser, at vejtrafikken er årsag til op imod 90 % af forureningen med ultrafine partikler i de trafikerede gader. Den nyeste forskning viser, at det specielt er de små og ultrafine partikler i udstødningsgassen, som medfører de største sundhedsmæssige problemer. Ved at montere partikelfiltre på dieslkøretøjer kan man reducere udslippet af ultrafine partikler med op til 80 % for det enkelte køretøj.

Begrænsningen af partikelforureningen som følge af etablering af miljøzoneordningen vurderes at medføre en række positive sundhedsmæssige effekter. Beregninger af de afledte samfundsøkonomiske gevinster er meget usikre. P.t. anvender videnskaben to forskellige metoder. Den første er baseret på en omkostningsbaseret værdisætning, der tager højde for de udgifter samfundet påføres i forbindelse med hospitalsindlæggelser, mistet arbejdsevne mv. Et tabt menneskeliv værdisættes til 1½ mio. kr.

Den anden metode er baseret på betalingsvillighed, hvor man søger at estimere alle samfundsmæssige konsekvenser, blandt andet også den enkeltes oplevelse af svie og smerte mv. Metoden værdisætter et tabt liv til 7,4 mio. kr. Begge modeller er anvendt af Institut for Miljøvurdering (2002) samt af en tværministeriel gruppe med deltagelse af Trafikministeriet, Miljøministeriet og Finansministeriet (2001).

På figuren nedenfor er vist en række sundhedsmæssige effekter af påmontering af partikelfiltre. Disse er skønsmæssigt beregnet for en miljøzone dækkende hele Københavns Kommune ud fra en nylig vurdering foretaget for hele landet. Endvidere er effekterne værdisat i henhold til de to nævnte metoder.

Sygdomskategori	Sundhedsmæssig effekt pr. år	Værdisætning pr. år
Dødsfald	150 for tidlige dødsfald	225 – 1.111 mio. kr.
Kredsløbssygdomme	100 færre hospitalsindlæggelser	5 – 6,5 mio. kr.
Luftvejssygdomme	50 færre hospitalsindlæggelser	2,5 – 3,3 mio. kr.
Kronisk bronkitis	200 færre tilfælde	70 – 344 mio. kr.
Akut bronkitis	600 færre tilfælde	0,4 – 0,6 mio. kr.
Dage med begrænset aktivitet p.g.a luftvejssygdomme	90.000 dage	54 – 70 mio. kr.
Astmaanfald	8.000 færre tilfælde	0,8 – 2 mio. kr.
I alt pr. år		350 – 1.500 mio. kr.

Det bemærkes, at den foreslåede miljøzone ikke dækker hele kommunen, men omfatter omkring 2/3 af indbyggerne og 85 % af arbejdspladserne. Desuden vil der i de tilstødende områder være samme effekter, som i selve zonen, da de renere køretøjer ikke stopper lige ved zonegrænsen. Således vurderes de samfundsøkonomiske gevinster af de nævnte sundhedsmæssige fordele løseligt til at ligge mellem 350 mio. kr. og 1½ mia. kr. årligt.

Udover påmontering af partikelfiltre kræves det, at køretøjer, der kører i miljøzonen, skal være under 7 år gamle. Hovedsigtet med alderskravet er at sikre, at partikelfiltrene også har en høj rensningsgrad over længere tid. Erfaringer har vist, at montering af partikelfiltre kræver en god vedligeholdelse af køretøjet for at opnå den ønskede effekt. En bilmotor forurener mindre jo yngre den er, dels på grund af mindre slitage på motoren, og dels på grund af løbende skærpede EU-krav til køretøjernes udledning af partikler og forskellige udstødningsgasser.

Hvis miljøzoneordningen medfører, at der køres færre kilometre i byen i nyere og mindre forurenende køretøjer, vil der også være sideeffekter i form af mindre støj, bedre fremkommelighed mv.

Det kan ikke udelukkes, at etableringen af en miljøzone vil medføre, at en del biler, der ikke kan eller vil opfylde kravene til at færdes i zonen, er rede til at køre store omveje for at undgå miljøzonen. Dette vil medføre flere transportkilometer og derved ekstra forurening.

### 3.4 Forsøgets økonomi

De samlede udgifter til gennemførelse af forsøget med miljøzoner (skønsmæssigt baseret på behandling af 30.000 ansøgninger om miljøzonecertifikat for hele perioden) er skønnet til følgende:

Informationskampagne, høring, m.m.	1.100.000 kr.
Skiltning (500 stk. á 5.000kr)	2.500.000 kr.
Trafiktællinger, målinger, analyser, etc.	750.000 kr.
Projektledelse	1.850.000 kr.
<u>Administration</u>	<u>1.300.000 kr.</u>
Projektomkostninger i alt	7.500.000 kr.

Udgifterne fordeler sig med ca. 3½ mio. kr. i 2004 og ca. 2 mio. kr. i hvert af de to efterfølgende år. De store udgifter i startåret skyldes hovedsagelig opsætning af skilte og afholdelse af en informationskampagne. Posterne projektledelse og administration indeholder hver udgifter svarende til 1 årsværk. Håndhævelse af ordningen gennemføres indenfor eksisterende ressourcer.

## 4. Færdselsloven, færdselssikkerhed

Alderskravet og kravet til montering af partikelfilter, har til formål at nedbringe partikelforureningen og derigennem bidrage til at forbedre sundhedstilstanden i de dele af Københavns Kommune hvor der bor, arbejder og færdes flest mennesker. Kommunen vurderer det ikke som muligt at anvende Færdselslovens ordinære bestemmelser med dette formål, hvorfor § 92d ønskes brugt til gennemførelse af forsøget.

Ordningen har ikke noget færdselssikkerhedsmæssigt sigte og skønnes ikke at få mærkbare færdselssikkerhedsmæssige effekter.

## 5. EU-ret, erstatningsansvar

Der vurderes ikke at være nogen erstatningsforpligtelse for det offentlige, eftersom ordningen gælder alle køretøjer over 3½ tons totalvægt. Således er der ingen enkeltgrupper indenfor vægtintervallet, der diskrimineres med miljøzoneordningens indførelse.

Reglerne i miljøzoneforsøget er baseret på rene tekniske forhold: motorteknologi. De diskriminerer således hverken danske eller udenlandske køretøjer. Alle køretøjer over 3½ tons totalvægt - også udenlandske - vil kunne erhverve et miljøzonecertifikat hvis

kravene til alder og montering af et virksomt partikelfilter opfyldes. Der er således ingen konkurrenceforvridende elementer i forsøget, og det strider ikke mod EU-retten. København har drøftet problemstillingen med de svenske byer, der i 1996 indførte miljøzoner, som er meget lig det Københavnske forsøg. Her er der ingen problemer i forholdet til EU.

## 6. Skiltning

Miljøzonen skiltes ved alle indfaldsveje til området og ved udkørsel fra området. Ved indfaldsvejene vil blive opstillet E68 (zonetavler) og C22,1 (kørselsforbud) med undertavler (Bilag 3). Ved udkørsel fra miljøzonen vil der blive opstillet ophørstavler (Bilag 4). Den nødvendige skiltning er i overensstemmelse med vejafmærkningscirkulæret.

## 7. Succeskriterier og evalueringsplan

Succeskriteriet for forsøget med miljøzoner er, at partikeludledningen fra dieslbiler over 3½ tons bliver reduceret i Københavns Kommune. Samtidig må forsøget ikke skabe øgede miljøproblemer andre steder eller skabe andre typer af problemer, f.eks. øget omvejskørsel.

For at kunne vurdere konsekvenserne af miljøzoneordningen foretages der før-analyser, midtvejsevaluering og efter-analyser af følgende forhold: Luftkvalitet, trafikmønstre, bilparkens sammensætning, påvirkning af transporterhvervet og økonomi. Desuden undersøges transportøremes og borgernes oplevelser og holdninger. Der vil i forbindelse med etablering af miljøzoneordningen blive opstillet et detaljeret program for evaluering

I 2006 vil kommunen udarbejde en midtvejsevaluering, der dels skal give et bud på ordningens effekter, dels skal danne grundlag for stillingtagen til, om kommunen skal ansøge Justitsministeriet om at gøre ordningen permanent. I forbindelse med evalueringen skal der også foretages en vurdering af, om der er mulighed og behov for også at søge dieseldrevne person- og varebiler omfattet af ordningen.

## 8. Retablering efter forsøget

Hvis forsøgsordningen skal stoppes, nedtages standningszonetavlerne og kørselsforbudstavlerne ved ind- og udkørslerne til miljøzonen. Samtidig gennemføres en informationskampagne om, at ordningen ophører.

## 9. Orientering

Frederiksberg Kommune og de øvrige nabokommuner Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Hvidovre, Tårnby og Dragør samt Københavns Amt har været inviteret til et fælles orienteringsmøde om miljøzoneforslaget. På mødet fremgik at Frederiksberg Kommune selv er inde i overvejelser om miljøzoner. De øvrige kommuner er som udgangspunkt positive over for den skitserede miljøzone.

Den foreslåede geografiske afgrænsning betyder, at Frederiksberg Kommune stort set bliver omkranset af miljøzonen. I den anledning bemærkes, at spørgsmålet om indførelse af en miljøzone i Frederiksberg Kommune vil indgå i kommunens nye trafik- og miljøhandlingsplan, som forventes udsendt i høring i efteråret 2003. I det videre arbejde vil der være behov for et tæt samarbejde mellem København og Frederiksberg kommuner.

Der er desuden afholdt orienteringsmøde med Københavns Politi, som er blevet anmodet om en udtalelse. Politiets udtalelse eftersendes i begyndelsen af august 2003.

Berørte brancheforeninger og organisationer inviteres til en dialog om ordningen i løbet af efteråret 2003.

Offentlig høring om miljøzoneforslaget gennemføres i januar – februar 2004, efter tilbagemelding fra Justitsministeriet.



## Bygge- og Teknikudvalget

### DAGSORDEN

for ordinært møde onsdag den 4. juni 2003

#### Sager til beslutning

### 11. Forsøg med miljøzoner i Københavns Kommune i en 3-årig periode

BTU 262/2003 J.nr. 79.0001/03

#### INDSTILLING

Bygge- og Teknikforvaltningen og Miljø- og Forsyningsforvaltningen indstiller, at Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget godkender,

at det i indstillingen beskrevne forslag til forsøg med miljøzoner i København danner grundlag for, at forvaltningerne udarbejder en ansøgning til Justitsministeriet,

at forslaget efter Justitsministeriets behandling af ansøgningen sendes til politisk behandling og derefter i offentlig høring forinden endelig vedtagelse,

at forvaltningerne søger at indgå i et samarbejde med europæiske byer om erfaringsudveksling om miljøzoner og

at forvaltningerne udarbejder ansøgning til Justitsministeriet om, at Københavns Kommune får kompetence til at håndhæve tomgangsregulativet

#### RESUME

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. oktober 2002, at kommunen skal søge Justitsministeriet om tilladelse til at etablere forsøg med miljøzoner for at begrænse især den sundhedsskadelige partikelforurening fra trafikken. Bygge- og Teknikforvaltningen og Miljø- og Forsyningsforvaltningen har efterfølgende udarbejdet et forslag til en miljøzoneordning, der kan danne grundlag for at lave en ansøgning. Efter Justitsministeriets godkendelse, sendes forslaget i høring, før der tages endelig stilling til forsøgets udformning og omfang. Ordningen gennemføres i en treårig forsøgsperiode fra den 1. oktober 2004 til den 30. september 2007. I det halve år op til starttidspunktet gennemføres en informationskampagne. Nogle transportører kan have behov for længere tid til at tilpasse sig ordningen, hvorfor de mod dokumentation kan søge om dispensation for kravene i ordningens første halvår.

Formålet med miljøzoneordningen er at vurdere, om det er et effektivt virkemiddel til at

begrænse forureningen med ultrafine partikler. Miljøzoneordningen foreslås at omfatte det område af København, der ligger mellem Ring 2 og Vejlands Allé.

Dieselskøretøjer over 3½ tons totalvægt er omfattet af ordningen. Kravet til disse køretøjer er, at de skal være forsynet med et effektivt partikelfilter, for at kunne køre inden for miljøzonen. For øvrige køretøjer over 3½ tons er der kørsels- og standsningsforbud inden for zonen, med mindre de anvender el, gas e.l. eller der er tale om specialkøretøjer.

Miljøzoneordningen skønnes at medføre en række positive sundhedsmæssige effekter (sparede menneskeliv, færre hospitalsindlæggelser mv.). De samfundsmæssige gevinster heraf er løseligt opgjort til mellem 350 mio. kr. og 1½ mia. kr. årligt. Dette giver 1 - 4½ mia. kr. for hele forsøgsperioden.

Prisen for partikelfiltre er anslået til gennemsnitligt ca. 40.000 kr. pr. stk. Den samlede udgift for ejerne af køretøjerne vil så blive mellem 600 og 800 mio. kr. for hele forsøgsperioden.

For kommunen vil ordningen medføre udgifter til udskiftning af en række ældre køretøjer, hvorpå det ikke er muligt at montere effektive partikelfiltre.

Udgifterne til etablering og gennemførelse af forsøget er opgjort til i alt 7½ mio. kr. i perioden 2004 - 2007. Udgifterne er ikke finansieret, hvorfor de foreslås at indgå i forhandlingerne om budget for 2004.

I forbindelse med EU's 6. rammeprogram påtænkes at etablere et samarbejde mellem europæiske byer om miljøzoner. Det foreslås, at kommunen søger deltagelse i samarbejdet. Udgifterne hertil indgår i de foreslåede midler til projektledelsen for miljøzoneordningen.

Holdende biler med motoren kørende i tomgang støjer og forurener unødigt til gene for beboere og andre i lokalområdet. Det er politiets opgave at håndhæve tomgangsregulativet, men de prioriterer ikke opgaven. For at opnå en mere effektiv kontrol foreslås, at kommunen ansøger Justitsministeriet om, at kommunen får denne kompetence i et treårigt forsøg parallelt med miljøzoneordningen.

## SAGSBESKRIVELSE

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. oktober 2002 følgende:

*"Miljø- og Forsyningsudvalget skal i samarbejde med Bygge- og Teknikudvalget inden udgangen af 2002 færdiggøre en ansøgning til Justitsministeren om godkendelse af forsøg med etablering af miljøzoner for biltrafikken i kommunen med henblik på at begrænse partikelforureningen, i første omgang fra dieselsbiler. Miljøkravene skal være strengest i de centrale byområder, hvor koncentrationen af fodgængere og cyklister er størst."*

Anledningen er, at luftforureningen og især partikelforureningen belaster befolkningens sundhed. Luftforureningen findes specielt i storbyområder som følge af intens trafik, og hvor mange bliver påvirket af luftforureningen.

Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget har på møder henholdsvis den 4. og 9. december 2002 godkendt en indstilling om sagen. Af indstillingen fremgår, at der skal foreligge et forslag til forsøg med miljøzoner i maj 2003. Til at gennemføre arbejdet er der nedsat en projektgruppe med deltagelse af Bygge- og Teknikforvaltningen (formand) og Miljø- og Forsyningsforvaltningen.

Hjemlen til at gennemføre forsøg med miljøzoner ligger i Færdselslovens § 92d. I henhold til denne paragraf kan kommuner og amter gennemføre tidsbegrænset og geografisk afgrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger alene begrundet i miljømæssige hensyn.

### **Formål med miljøzoneordningen**

Formålet med projektet er at vurdere, om miljøzoner er et effektivt virkemiddel til at begrænse luftforureningen, herunder især partikelforureningen, som trafikken giver anledning til.

### **Geografisk afgrænsning**

Miljøzonen foreslås at dække den del af Københavns Kommune, der ligger mellem Ring 2 og Vejlands Allé. Afgrænsningen ses på bilag 1. Området udgør ca. halvdelen af kommunens areal.

Der bor ca. 325.000 mennesker og er ca. 290.000 arbejdspladser inden for zonen. Dette svarer til 65% af kommunens borgere og 85% af kommunens arbejdspladser. Herudover er der en stor koncentration af kultur- og fritidstilbud, der benyttes af et stort antal mennesker.

Områdeafgrænsningen er søgt gjort så logisk som muligt for trafikanterne. Desuden tages der med afgrænsningen højde for, at ingen nabokommuner "spærres inde." Al skiltning om ordningen kan foretages ind en for kommunen.

En miljøzone omfattende hele kommunen vil have en større miljømæssig effekt end den foreslåede. Og det vil også være praktisk muligt at etablere den. Men et meget stort antal køretøjer med ærinde andetsteds, vil blive tvunget til at opfylde miljøzonekravene, når de passerer kommunen. Det drejer sig blandt andet om transittrafik fra de øvrige nordiske lande til Europa og omvendt. Trafik til og fra Frederiksberg, Tårnby og Dragør Kommuner ville også i praksis skulle overholde kravene.

### **Forsøgsperiode**

Færdselslovens § 92d indeholder ikke angivelse af, hvor længe det er muligt at gennemføre forsøg. Forvaltningerne vurderer, at forsøget skal vare nogle år, før det reelt vil være muligt at vurdere, om miljøzoner er et effektivt virkemiddel til begrænsning af partikelforureningen, samt om ordningen har øvrige effekter, positive som negative.

Endvidere skal ordningen have en vis længde af hensyn til investeringerne for ejerne af køretøjerne.

Derfor foreslås forsøget fastsat til tre år til gennemførelse i perioden 1. oktober 2004 - 30. september 2007.

Der planlægges gennemført en omfattende information til offentligheden og berørte brancher inden ordningen træder i kraft. På trods af en sådan informationsindsats vurderes, at nogle transportører fortsat vil have behov for tid til at tilpasse sig de nye krav.

Derfor foreslås, at køretøjer - efter ansøgning - kan undgå at opfylde kravene i forsøgets første halve år.

### Krav til køretøjer

Trafikken er den væsentligste kilde til partikelforurening i gaderummene. Køretøjer over 3½ tons står for halvdelen af den trafikskabte partikelforurening (lastbiler: 39%, busser 11%), varebiler for 28% og personbiler for 22%. I dag findes der dokumentation for, at man ved at montere effektive partikelfiltre på diesekøretøjer over 3½ tons kan begrænse partikeludslippet fra disse køretøjer med 80%. Teknologien er endnu ikke til rådighed for person- og varebiler i det fornødne omfang.

Det foreslås, at diesekøretøjer over 3½ tons totalvægt skal have monteret et effektivt partikelfilter i henhold til Færdselsstyrelsens kravspecifikation for at kunne køre inden for miljøzonen eller være godkendt efter Færdselsstyrelsens principgodkendelsesordning for partikelfiltre.

Kommunen besluttede i 1999, at der skal være partikelfiltre på alle kommunens diesekøretøjer og på de diesekøretøjer, der anvendes ved transport for kommunen, hvor det er miljømæssigt fornuftigt. Dette betyder, at en række køretøjer har fået sat filter på eller vil få det inden den 1. april 2004 (for kommunens køretøjer) og inden den 1. juli 2004 (for entreprenørernes køretøjer).

Men der vil fortsat være en række hovedsageligt ældre køretøjer, hvor det ikke er miljømæssigt fornuftigt at sætte filter på, da de ikke vil kunne opfylde Færdselsstyrelsens kravspecifikation. Disse køretøjer bliver omfattet af miljøzoneordningen, og vil således ikke længere kunne køre inden for zonen.

Sættes der filtre på gamle og slidte køretøjer, vil det kræve en del service for at sikre en tilfredsstillende effektivitet og holdbarhed. Det koster tid og penge, og der er derfor risiko for, at filtrene ikke vedligeholdes i fornødent omfang. Der er også eksempler på, at man med ældre køretøjer kører længere ture blot for at få udstødningstemperaturen op og få rensat filteret.

Umiddelbart skønnet er en tredjedel af kommunens køretøjer over 3½ tons ikke egnet til filter.

Især transporten med varebiler har været stigende i en årrække og forventes også at stige

fremover. Endvidere er der sket en stigning i antal personbiler, der kører på diesel. Det foreslås, at der i forbindelse med en midtvejsevaluering af miljøzoneordningen vurderes, om der er mulighed for og af hensyn til luftforureningen behov for også at søge person- og varebiler omfattet af ordningen.

### Eventuelt maksimalt alderskrav til køretøjerne

Alt andet lige forurener en bilmotor mindre jo yngre den er, dels på grund af mindre slitage på motoren, og dels på grund af løbende skærpede EU-krav til køretøjernes udledning af udstødningsgasser.

EURO-normer for diesel-lastbiler og busser, g/kWh						
EURO normer	CO		HC	NOx	PM	
EURO 1, 1992		4,5	1,1	8		0,36
EURO 2, 1996.10		4	1,1	7		0,25
EURO 2, 1998.10		4	1,1	7		0,15
EURO 3, 2000.10		2,1	0,66	5		0,1
EURO 4, 2005.10		1,5	0,46	3,5		0,02
EURO 5, 2008.10		1,5	0,46	2		0,02

Euro 2-køretøjer udleder 30-60% færre partikler (PM) end Euro 1-køretøjer.

Umiddelbart ville der være fornuft i at stille krav til bilens Euro-norm. Men et alderskrav er mere overskueligt (Euro-normerne indføres med forskellige tidsintervaller). For at sikre, at kun de reneste biler kører i byen, kunne det overvejes, at kun køretøjer med en motor, der maksimalt er 7 år, må køre i zonen.

Det kunne gennemføres som et "rullende" krav, således at hver gang, der ansøges om at køre i zonen, må motoren højst være 7 år gammel. Derefter kan køretøjet køre i zonen i resten af forsøgsperioden. Dette svarer til, at alle køretøjer, der får et miljøzonecertifikat, opfylder Euro 2-normen før påmontering af partikelfilter. Hermed undgås desuden at køretøjer med Euro 1-norm, der er blevet solgt fra importørernes restlager efter oktober 1996 kan indgå i ordningen. Endvidere er partikelfiltrenes funktionalitet generelt bedre på yngre køretøjer.

Københavns Kommunes egne køretøjer over 3,5 tons er hovedsageligt placeret i Københavns Energi og Kommune Teknik København. Af de to virksomheders ca. 150 køretøjer vil ca. halvdelen være over 7 år gamle, når miljøzoneordningen starter, og de skal således udskiftes.

Set i forhold til de køretøjer, der er indregistreret i Københavns Kommune, vil ca. 1/3 af det samlede antal køretøjer være ældre end 7 år. Antages det, at der er den samme andel af køretøjer registreret udenfor kommunen, der er over 7 år, svarer det til op mod 6.000 køretøjer, der ikke længere ville kunne køre inden for zonen.

Den transport, der i dag udføres af disse køretøjer, vil ved indførelse af miljøzonen skulle

udføres af andre køretøjer. Dette vil enten ske ved, at ejeren anskaffer sig et køretøj der opfylder kravene, hvilket vil være forbundet med udgifter, eller at køretøjer, der kan opfylde kravene, bliver udnyttet bedre.

Sammenfattende vurderes, at et alderskrav på 7 år på nuværende tidspunkt vil være for økonomisk omfattende for såvel kommunen som berørte virksomheder. I forbindelse med midtvejsevalueringen vurderes, om et alderskrav skal søges at indgå som krav i ordningen.

### Ordningens udformning

Indenfor miljøzonen indføres et kørsels- og standsningsforbud for biler over 3,5 tons totalvægt. Undtaget er biler med miljøzonecertifikat. Certifikatet kan i hele forsøgsperioden efter ansøgning erhverves gratis hos Københavns Kommune, hvis dieselmotorkøretøjet er forsynet med et effektivt partikelfilter fra ansøgningstidspunktet. Køretøjer, der anvender miljøvenlige brændstoffer som el og gas samt specialkøretøjer, kan også efter ansøgning erhverve et gratis certifikat. Certifikatet gælder for hele forsøgsperioden.

I forsøgsperiodens første halvår fra den 1. oktober 2004 til den 31. marts 2005 kan transportører, der har behov for tid til at tilpasse sig de nye krav - mod dokumentation - ansøge om at erhverve et certifikat. Årsagen til denne "amnesti" er at minimere risikoen for, at nogle transportører får væsentlige økonomiske problemer med at eksistere. Endvidere kan der på denne måde tages højde for eventuelle kapacitetsproblemer med hensyn til eftermontering af partikelfiltre.

Miljøzonen skiltes ved alle indfaldsveje til området og ved udkørsel fra området. Det kommunale P-korps har den fornødne lovhjælp og ekspertise til at håndhæve det foreslåede standsningsforbud. Kørselsforbudet kan i forholdet til den nuværende lovgivning kun håndhæves af politiet. I begge tilfælde pålægges en afgift/bøde på 510 kr. til de køretøjer, der ikke overholder ordningens regler.

### Antal køretøjer omfattet af ordningen

Der er pr. 1. januar 2002 indregistreret ca. 147.000 køretøjer i Københavns Kommune, heraf har 6% (ca. 9.000 køretøjer) en totalvægt på over 3½ tons. En del af disse køretøjer er indregistreret af store danske og internationale virksomheder samt leasing virksomheder og indgår ikke i løsning af transportopgaver i København. Omvendt er der køretøjer, som er indregistreret andre steder, der indgår i det københavnske transportsystem.

Ved kun at lade miljøzoneordningen omfatte køretøjer over 3½ tons, berøres kun en lille andel af det samlede antal køretøjer i byen, men den miljømæssige effekt er forholdsvis stor. De tunge køretøjer står i dag for ca. 9% af det samlede antal kørte kilometre i København. I miljøzoneområdet er trafikarbejdet med disse køretøjer dagligt ca. 240.000 km og på årsplan ca. 87 mio. km.

Det vurderes at i alt mellem 15.000 og 20.000 køretøjer i løbet af et år vil være påvirket af miljøzonens regler.

## Økonomiske konsekvenser for transportbranchen

Montering af et partikelfilter på et køretøj er forbundet med udgifter for ejeren. Priserne på partikelfiltre varierer en del, alt efter fabrikat, størrelse, etc. Prisen for partikelfiltre er svingende, men generelt faldende. I en nylig rapport fra Institut for miljøvurdering, skønnes priserne på partikelfiltre at stabilisere sig på 12.000.-15.000 kr., når der er skabt en efterspørgsel. Filtrene har typisk en levetid på 6 år og en anslået gennemsnitspris på 40.000 kr. Hvis alle køretøjer, der i dag kommer ind i det område, der er dækket af zonen, skal have monteret et filter, vil det betyde en samlet udgift for ejerne af køretøjerne på mellem 600 og 800 mio. kr.

## Administration af ordningen

Gennemførelsen af forsøget med miljøzoner organiseres som et projekt med deltagelse af Bygge- og Teknikforvaltningen (projektleder) og Miljø- og Forsyningsforvaltningen. Administrationen af projektet foreslås placeret i Parkering København, hvorfra udstedelsen af miljøzonecertifikater og kontrol af køretøjerne samt dataindsamling foretages.

## Evaluering

I forbindelse med etablering af miljøzoneordningen vil der blive opstillet et program for evaluering af ordningen. Evalueringen forventes at omfatte følgende forhold: teknologi, trafikmønster, luftkvalitet, økonomi samt borgernes og transportøremes oplevelser mv.

Ultimo 2006 forelægges Borgerrepræsentationen en midtvejsevaluering, der dels skal give et bud på ordningens effekter, dels skal danne grundlag for stillingtagen til, om kommunen skal ansøge Justitsministeriet om at gøre ordningen permanent. I forbindelse med evalueringen skal der også foretages en vurdering af, om der er mulighed og behov for også at søge dieseldrevne person- og varebiler omfattet af ordningen.

## Øvrige forhold

Kravet om montering af partikelfilter på dieselmotorer over 3,5 tons totalvægt i miljøzonen, må forventes at skabe en efterspørgsel efter partikelfiltre. Der findes i dag en lang række producenter af partikelfiltre på markedet. De laver flere typer partikelfiltre, der passer til forskellige kørselsmønstre. Forvaltningerne vurderer, at producenterne vil kunne dække efterspørgslen som følge af miljøzoneordningen.

## Tidsplan

Maj 2003 Beslutning i MFU og BTU

Juni Ansøgning til Justitsministeriet

November Svar fra Justitsministeriet

December Beslutning i MFU, BTU og BR

Jan. - feb. 2004 Offentlig høring

April Endelig politisk beslutning

Maj - sep. Informationskampagne

1. oktober Forsøgsordningen starter

Dec. 2006 Evaluering af forsøget

30. sep. 2007 Forsøget slutter

Derefter Eventuel permanentgørelse

Et usikkert element i den viste skitse til tidsplan er, hvor lang tid Justitsministeriet er om at behandle ansøgningen fra Københavns Kommune. Fra kommunen har et svar går der ca. et år, inden en miljøzoneordning vil kunne træde i kraft.

### **EU-samarbejde om miljøzoner**

For at indhente erfaringer om miljøzoner har Københavns Kommune etableret et tæt samarbejde med Malmø og Gøteborg, som har haft miljøzoner i flere år.

I forbindelse med EU's 6. rammeprogram påtænkes det, at etablere et samarbejde mellem europæiske byer der har indført "miljøzoner" - Low Emission Zones.

London, Stockholm, Rom, Lugano, Malmø og formentlig Amsterdam menes at ville deltage i samarbejdet, der drejer sig om erfaringsudveksling om forskellige former for miljøzoner, implementering og styring af zoner, udvikling af et monitoreringssystem og undersøgelse af de afledte effekter af zonerne. Byerne er tiltænkt en rolle som rådgivende organ, der bidrager med praktiske erfaringer, informationer og giver feed-back på forskningen.

Der arbejdes på at indlevere et forslag om samarbejdet til EU i december 2003 under det såkaldte CIVITAS 2 - program. Under forudsætning af, at der etableres et samarbejde foreslås det, at Københavns Kommune, med miljøzoneordningen, søger deltagelse i samarbejdet. Deltagelse i det europæiske samarbejde afholdes af de midler, der er afsat til projektledelsen for miljøzoneordningen.

### **Håndhævelse af kommunens tomgangsregulativ**

Når en bilmotor kører i tomgang skaber den unødvendig forurening. Det er spild af brændstof, og beboere og forbigående udsættes for luft-, lugt- og støjgener. Det var årsagen til, at Københavns Kommune i 1990 vedtog tomgangsregulativet ("Regulativ vedrørende adgangen til at lade motoren i holdende motordrevne køretøjer være i gang"). Regulativet er udstedt i medfør af Miljøbeskyttelsesloven. Regulativet gælder for alle typer køretøjer.

I følge regulativet må motoren i et holdende køretøj ikke være i gang længere end højst



nødvendigt og højst 1 minut. Overtrædelser straffes med bøde, og sagerne behandles som politisager.

Miljøkontrollen har gennemført en række informationskampagner med tomgangskørsel i fokus. Endvidere behandler Miljøkontrollen løbende klager fra borgere om overtrædelser af reglen. Kampagnerne har bidraget til, at der blandt borgere og chauffører er generelt kendskab til og forståelse for reglen. Det må dog også konstateres, at der fortsat er mange både privatbilister og erhvervschauffører, der overtræder reglen til gene i lokalområdet.

En reel nedgang i antal overtrædelser af tomgangsregulativet afhænger især af, om bilisterne reelt risikerer at få en mærkbar bøde. Denne risiko er ikke tilstede i dag, hvor politiet skønsmæssigt udskriver under ti bøder om året. Som regel udstedes kun bødeforelæg i forbindelse med andre lovovertrædelser (ulovlig parkering, nøglen sidder i bilen o.l.). Bøder for "rene" overtrædelser af regulativet er meget sjældne. Miljøkontrollen har været i dialog med politiet om at forstærke deres indsats, men de oplyser, at de har en række andre sagstyper med højere prioritet.

Hvis kommunen får overdraget kompetencen til at håndhæve tomgangsregulativet, vil kontrollen kunne blive mere effektiv end i dag. Opgaven kan hensigtsmæssigt varetages af det kommunale p-korps, der er på gaden hver dag.

Det foreslås, at kommunen ansøger Justitsministeriet om, at kommunen får denne kompetence i form af et tre-årigt forsøg i henhold til Færdselslovens § 92d parallelt med miljøzoneordningen.

## MILJØVURDERING

Luftmålingerne i København fortæller, at vejtrafikken er årsag til op imod 90% af forureningen med ultrafine partikler i de trafikerede gader. Den nyeste forskning viser, at det specielt er de små og ultrafine partikler i udstødningsgassen, som medfører de største sundhedsmæssige problemer.

Ved at montere partikelfiltre på dieselkøretøjer kan man reducere udslippet af ultrafine partikler med op til 80% for det enkelte køretøj.

Begrænsningen af partikelforureningen som følge af etablering af miljøzoneordningen vurderes at medføre en række positive sundhedsmæssige effekter. Beregninger af de afledte samfundsøkonomiske gevinster er meget usikre. P.t. anvender videnskaben to forskellige metoder. Den første er baseret på en omkostningsbaseret værdisætning, der tager højde for de udgifter samfundet påføres i forbindelse med hospitalsindlæggelser, mistet arbejdsevne mv. Et tabt menneskeliv værdisættes til 1½ mio. kr.

Den anden metode er baseret på betalingsvillighed, hvor man søger at estimere alle samfundsmæssige konsekvenser, blandt andet også den enkeltes oplevelse af svie og smerte mv. Metoden værdisætter et tabt liv til 7,4 mio. kr. Begge modeller er anvendt af Institut for Miljøvurdering samt af en tværministeriel gruppe med deltagelse af Trafikministeriet, Miljøministeriet og Finansministeriet.

På figuren nedenfor er vist en række sundhedsmæssige effekter. Disse er skønsmæssigt

beregnet for en miljøzone dækkende hele Københavns Kommune ud fra en nylig vurdering foretaget for hele landet. Endvidere er effekterne værdisat i henhold til de to nævnte metoder.

Sygdomskategori	Sundhedsmæssig effekt pr. år	Værdisætning pr. år
Dødsfald	150 færre for tidlige dødsfald	225 - 1.111 mio. kr.
Kredsløbssygdomme	100 færre hospitalsindlæggelser	5 - 6,5 mio. kr.
Luftvejssygdomme	50 færre hospitalsindlæggelser	2,5 - 3,3 mio. kr.
Kronisk bronkitis	200 færre tilfælde	70 - 344 mio. kr.
Akut bronkitis	600 færre tilfælde	0,4 - 0,6 mio. kr.
Dage med begrænset aktivitet p.g.a luftvejssygdomme	90.000 dage	54 - 70 mio. kr.
Astmaanfald	8.000 færre tilfælde	0,8 - 2 mio. kr.
I alt pr. år		350 - 1.500 mio. kr.

De samfundsøkonomiske gevinster af de nævnte sundhedsmæssige fordele er løseligt vurderet til at ligge mellem 350 mio. kr. og 1½ mia. kr. årligt.

Hvis miljøzoneordningen medfører, at der køres færre kilometre i byen i nyere og mindre forurenende køretøjer, vil der også være sideeffekter i form af mindre støj, bedre fremkommelighed mv.

Det kan ikke udelukkes, at etableringen af en miljøzone vil medføre, at en del biler, der ikke kan eller vil opfylde kravene til at færdes i zonen, er rede til at køre store omveje for at undgå miljøzonen. Dette vil medføre flere transportkilometer og derved ekstra forurening.

## ØKONOMI

Foreløbig vurdering af projektets samlede udgifter til gennemførelse af forsøget med miljøzoner (skønsmæssigt baseret på behandling af 30.000 ansøgninger om miljøzonecertifikat):

Informationskampagne, høring, m.m. 1.100.000 kr.

Skiltning (500 stk. á 5.000kr) 2.500.000 kr.

Trafiktællinger, målinger, analyser, etc. 750.000 kr.

Projektledelse 1.850.000 kr.

Administration 1.300.000 kr.

Projektomkostninger i alt 7.500.000 kr.

Udgifterne fordeler sig med ca. 3½ mio. kr. i 2004 og ca. 2 mio. kr. i hvert af de to efterfølgende år. De store udgifter i startåret skyldes hovedsagelig opsætning af skilte og afholdelse af en informationskampagne. Posterne projektledelse og administration indeholder hver udgifter svarende til 1 årsværk. Håndhævelse af ordningen gennemføres indenfor eksisterende ressourcer.

Idet der ikke på nuværende tidspunkt er fundet finansiering til forsøget, foreslås det, at afholdelse af udgifterne indgår i forhandlingerne om kommunens budget for 2004. Spørgsmålet om finansieringen vil til sin tid blive indarbejdet i indstillingen om iværksættelse af forsøget.

Miljøzoneordningen vil medføre udgifter til udskiftning af ældre køretøjer for kommunen og transportvirksomheder samt til montering af partikelfiltre for transportvirksomheder.

Der er også samfundsmæssige økonomiske gevinster ved ordningen i form af færre dødsfald og sygdomstilfælde.

## ANDRE KONSEKVENSER

## HØRING

Denne indstilling har ikke været i høring. Det endelige forslag til forsøg med Miljøzone i Københavns Kommune vil blive sendt i offentlig høring, inden der træffes beslutning om at gennemføre forsøget.

## BILAG VEDLAGT

Bilag 1: Miljøzoneordningens afgrænsning

Mette Lis Andersen Peter Elsman

**Miljø- og Forsyningsudvalget**

**DAGSORDEN**

for ordinært møde mandag den 26. maj 2003

**6. Forsøg med miljøzoner i Københavns Kommune i en 3-årig periode**

MFU 117/2003

**INDSTILLING**

Bygge- og Teknikforvaltningen og Miljø- og Forsyningsforvaltningen indstiller, at Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget godkender, at det indstillingen beskrevne forslag til forsøg med miljøzoner i København danner grundlag for, at forvaltningerne udarbejder en ansøgning til Justitsministeriet, at forslaget efter Justitsministeriets behandling af ansøgningen sendes til politisk behandling og derefter i offentlig høring forinden endelig vedtagelse, at forvaltningerne søger at indgå i et samarbejde med europæiske byer om erfaringsudveksling om miljøzoner og at forvaltningerne udarbejder ansøgning til Justitsministeriet om, at Københavns Kommune får kompetence til at håndhæve tomgangsregulativet.

**RESUME**

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. oktober 2002, at kommunen skal søge Justitsministeriet om tilladelse til at etablere forsøg med miljøzoner for at begrænse især den sundhedsskadelige partikelforurening fra trafikken. Bygge- og Teknikforvaltningen og Miljø- og Forsyningsforvaltningen har efterfølgende udarbejdet et forslag til en miljøzoneordning, der kan danne grundlag for at lave en ansøgning. Efter Justitsministeriets godkendelse, sendes forslaget i høring, før der tages endelig stilling til forsøgets udformning og omfang. Ordningen gennemføres i en treårig forsøgsperiode fra den 1. oktober 2004 til den 30. september 2007. I det halve år op til starttidspunktet gennemføres en informationskampagne. Nogle transportører kan have behov for længere tid til at tilpasse sig ordningen, hvorfor de mod dokumentation kan søge om dispensation for kravene i ordningens første halvår.

Formålet med miljøzoneordningen er at vurdere, om det er et effektivt virkemiddel til at begrænse forureningen med ultrafine partikler. Miljøzoneordningen foreslås at omfatte det område af København, der ligger mellem Ring 2 og Vejlands Allé.

Dieselskøretøjer over 3½ tons totalvægt er omfattet af ordningen. Kravet til disse køretøjer er, at de skal være forsynet med et effektivt partikelfilter, for at kunne køre inden for miljøzonen. For øvrige køretøjer over 3½ tons er der kørsels- og standsningsforbud inden for zonen, med mindre de anvender el, gas e.l. eller der er tale om specialkøretøjer.

Miljøzoneordningen skønnes at medføre en række positive sundhedsmæssige effekter (sparede menneskeliv, færre hospitalsindlæggelser mv.). De samfundsmæssige gevinster heraf er løseligt opgjort til mellem 350 mio. kr. og 1½ mia. kr. årligt. Dette giver 1 - 4½ mia. kr. for hele forsøgsperioden.

Prisen for partikelfiltre er anslået til gennemsnitligt ca. 40.000 kr. pr. stk. Den samlede udgift for ejerne af køretøjerne vil så blive mellem 600 og 800 mio. kr. for hele forsøgsperioden. For kommunen vil ordningen medføre udgifter til udskiftning af en række ældre køretøjer, hvor på det ikke er muligt at montere effektive partikelfiltre.

Udgifterne til etablering og gennemførelse af forsøget er opgjort til i alt 7½ mio. kr. i perioden 2004 - 2007. Udgifterne er ikke finansieret, hvorfor de foreslås at indgå i forhandlingerne om budget for 2004.

I forbindelse med EU's 6. rammeprogram påtænkes at etablere et samarbejde mellem europæiske byer om miljøzoner. Det foreslås, at kommunen søger deltagelse i samarbejdet. Udgifterne hertil indgår i de foreslåede midlertidige projektledelelse for miljøzoneordningen.

Holdende biler med motoren kørende i tomgang støjer og forurener unødigt til gene for beboere

og andre i lokalområdet. Det er politiets opgave at håndhæve tomgangsregulativet, men de prioriterer ikke opgaven. For at opnå mere effektiv kontrol foreslås, at kommunen ansøger Justitsministeriet om, at kommunen får denne kompetence i et treårigt forsøg parallelt med miljøzoneordningen.

## SAGSBESKRIVELSE

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. oktober 2002 følgende:

*"Miljø- og Forsyningsudvalget skal i samarbejde med Bygge- og Teknikudvalget indenudgangen af 2002 færdiggøre en ansøgning til Justitsministeren om godkendelse af forsøg med etablering af miljøzoner for biltrafikken i kommunen med henblik på at begrænse partikelforureningen, i første omgang fra dieselmotorer. Miljøkraven skal være strengest i de centrale byområder, hvor koncentrationen af fodgængere og cyklister er størst."*

Anledningen er, at luftforureningen og især partikelforureningen belaster befolkningens sundhed. Luftforureningen findes specielt i storbyområder som følge af intens trafik, og hvor mange bliver påvirket af luftforureningen.

Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget har på møder henholdsvis den 4. og 9. december 2002 godkendt en indstilling om sagen. Af indstillingen fremgår, at der skal foreligge et forslag til forsøg med miljøzoner i maj 2003. Til at gennemføre arbejdet er der nedsat en projektgruppe med deltagelse af Bygge- og Teknikforvaltningen (formand) og Miljø- og Forsyningsforvaltningen.

Hjemlen til at gennemføre forsøg med miljøzoner ligger i Færdselslovens § 92d. I henhold til denne paragraf kan kommuner og amter gennemføre tidsbegrænset og geografisk afgrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger alene begrundet i miljømæssige hensyn.

### Formål med miljøzoneordningen

Formålet med projektet er at vurdere, om miljøzoner er et effektivt virkemiddel til at begrænse luftforureningen, herunder især partikelforureningen, som trafikken giver anledning til.

### Geografisk afgrænsning

Miljøzonen foreslås at dække den del af Københavns Kommune, der ligger mellem Ring 2 og Vejlands Allé. Afgrænsningen ses på bilag 1. Området udgør ca. halvdelen af kommunens areal. Der bor ca. 325.000 mennesker og er ca. 290.000 arbejdspladser inden for zonen. Dette svarer til 65% af kommunens borgere og 85% af kommunens arbejdspladser. Herudover er der en stor koncentration af kultur- og fritidstilbud, der benyttes af et stort antal mennesker. Områdeafgrænsningen er søgt gjort så logisk som muligt for trafikanten. Desuden tages der med afgrænsningen højde for, at ingen nabokommuner "spærres inde." Al skiltning om ordningen kan foretages inden for kommunen.

En miljøzone omfattende hele kommunen vil have en større miljømæssig effekt end den foreslåede. Og det vil også være praktisk muligt at etablere den. Men et meget stort antal køretøjer med ærinde andetsteds, vil blive tvunget til at opfylde miljøzonekravene, når de passerer kommunen. Det drejer sig blandt andet om transittrafik fra de øvrige nordiske lande til Europa og omvendt. Trafik til og fra Frederiksberg, Tårnby og Dragør Kommunerville også i praksis skulle overholde kravene.

### Forsøgsperiode

Færdselslovens § 92d indeholder ikke angivelse af, hvor længe det er muligt at gennemføre forsøg. Forvaltningerne vurderer, at forsøget skal vare nogle år, før det reelt vil være muligt at vurdere, om miljøzoner er et effektivt virkemiddel til begrænsning af partikelforureningen, samt om ordningen har øvrige effekter, positive som negative. Endvidere skal ordningen have en vis længde af hensyn til investeringerne for ejerne af køretøjerne. Derfor foreslås forsøget fastsat til tre år til gennemførelse i perioden 1. oktober 2004 - 30. september 2007.

Der planlægges gennemført en omfattende information til offentligheden og berørte brancher inden ordningen træder i kraft. På trods af en sådan informationsindsats vurderes, at nogle transportører fortsat vil have behov for tid til at tilpasse sig de nye krav. Derfor foreslås, at køretøjer - efter ansøgning - kan undgå at opfylde kravene i forsøgets første halve år.

### Krav til køretøjer

Trafikken er den væsentligste kilde til partikelforurening igaderummene. Køretøjer over 3½ tons står for halvdelen af den trafikskabtepartikelforurening (lastbiler: 39%, busser 11%), varebiler for 28% og personbiler for 22%. I dag findes der dokumentation for, at man ved at montere effektive partikelfiltre på diesekøretøjer over 3½ tons kan begrænse partikeludslippet fra disse køretøjer med 80%. Teknologien er endnu ikke til rådighed for person- og varebiler i det fornødne omfang.

Det foreslås, at diesekøretøjer over 3½ tons totalvægt skal have monteret et effektivt partikelfilter i henhold til Færdselsstyrelsens kravspecifikation for at kunne køre inden for miljøzonen eller være godkendte efter Færdselsstyrelsens principgodkendelsesordning for partikelfiltre.

Kommunen besluttede i 1999, at der skal være partikelfiltre på alle kommunens diesekøretøjer og på de diesekøretøjer, der anvendes ved transport for kommunen, hvor det er miljømæssigt fornuftigt. Dette betyder, at en række køretøjer har fået sat filter på eller vil få det inden den 1. april 2004 (for kommunens køretøjer) og inden den 1. juli 2004 (for entreprenøremeskøretøjer). Men der vil fortsat være en række hovedsageligt ældre køretøjer, hvor det ikke er miljømæssigt fornuftigt at sætte filter på, da de ikke vil kunne opfylde Færdselsstyrelsens kravspecifikation. Disse køretøjer bliver omfattet af miljøzoneordningen, og vil således ikke længere kunne køre inden for zonen.

Sættes der filtre på gamle og slidte køretøjer, vil det kræve en del service for at sikre en tilfredsstillende effektivitet og holdbarhed. Det koster tid og penge, og der er derfor risiko for, at filtrene ikke vedligeholdes i fornødent omfang. Der er også eksempler på, at man med ældre køretøjer kører længere ture blot for at få udstødningstemperaturen op og få rensat filteret. Umiddelbart skønnet er en tredjedel af kommunens køretøjer over 3½ tons ikke egnet til filter. Især transporten med varebiler har været stigende i en årrække og forventes også at stige fremover. Endvidere er der sket en stigning i antal personbiler, der kører på diesel. Det foreslås, at der i forbindelse med en midtvejsevaluering af miljøzoneordningen vurderes, om der er mulighed for og af hensyn til luftforureningen behov for også at søge person- og varebiler omfattet af ordningen.

### Eventuelt maksimalt alderskrav til køretøjerne

Alt andet lige forurener en bilmotor mindre jo yngre den er, dels på grund af mindre slitage på motoren, og dels på grund af løbende skærpede EU-krav til køretøjernes udledning af udstødningsgasser.

EURO-normer for diesel-lastbiler og busser, g/kWh				
EURO normer	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM
EURO 1, 1992	4,5	1,1	8	0,36
EURO 2, 1996.10	4	1,1	7	0,25
EURO 2, 1998.10	4	1,1	7	0,15
EURO 3, 2000.10	2,1	0,66	5	0,1
EURO 4, 2005.10	1,5	0,46	3,5	0,02
EURO 5, 2008.10	1,5	0,46	2	0,02

Euro 2-køretøjer udleder 30-60% færre partikler (PM) end Euro 1-køretøjer.

Umiddelbart ville der være fornuft i at stille krav til bilens Euro-norm. Men et alderskrav er mere overskueligt (Euro-normerne indføres med forskellige tidsintervaller). For at sikre, at kun de rene stebiler kører i byen, kunne det overvejes, at kun køretøjer med en motor, der maksimalt er 7 år, må køre i zonen.

Det kunne gennemføres som et "rullende" krav, således at hver gang, der ansøges om at køre i zonen, må motoren højst være 7 år gammel. Derefter kan køretøjet køre i zonen i resten af

forsøgsperioden. Dette svarer til, at alle køretøjer, der får et miljøzonecertifikat, opfylder Euro 2-normen før påmontering af partikelfilter. Hermed undgås desuden at køretøjer med Euro 1-norm, der er blevet solgt fra importørens restlager efter oktober 1996 kan indgå i ordningen.

Endvidere er partikelfiltrens funktionalitet generelt bedre på yngre køretøjer.

Københavns Kommunes egne køretøjer over 3,5 tons erhovedsageligt placeret i Københavns Energi og Kommune Teknik København. Af de to virksomheders ca. 150 køretøjer vil ca. halvdelen være over 7 år gamle, når miljøzoneordningen starter, og de skal således udskiftes.

Set i forhold til de køretøjer, der er indregistreret i Københavns Kommune, vil ca. 1/3 af det samlede antal køretøjer være ældre end 7 år. Antages det, at der er den samme andel af køretøjer registreret udenfor kommunen, der er over 7 år, svarer det til op mod 6.000 køretøjer, der ikkelængere ville kunne køre inden for zonen.

Den transport, der i dag udføres af disse køretøjer, vil ved indførelse af miljøzonen skulle udføres af andre køretøjer. Dette vil enten ske ved, at ejeren anskaffer sig et køretøj der opfylder kravene, hvilket vil være forbundet med udgifter, eller at køretøjer, der kan opfylde kravene, bliver udnyttet bedre.

Sammenfattende vurderes, at et alderskrav på 7 år på nuværende tidspunkt vil være økonomisk omfattende for såvel kommunen som berørte virksomheder. I forbindelse med midtvejsevalueringen vurderes, om et alderskrav skal søges at indgå som krav i ordningen.

### Ordningens udformning

Inden for miljøzonen indføres et kørsels- og standsningsforbud for biler over 3,5 tons totalvægt. Undtaget er biler med miljøzonecertifikat. Certifikatet kan i hele forsøgsperioden efter ansøgning erhverves gratis hos Københavns Kommune, hvis dieselskøretøjer forsynes med et effektivt partikelfilter fra ansøgningstidspunktet. Køretøjer, der anvender miljøvenlige brændstoffer som el og gas samt specialkøretøjer, kan også efter ansøgning erhverve et gratis certifikat. Certifikatet gælder for hele forsøgsperioden.

I forsøgsperiodens første halvår fra den 1. oktober 2004 til den 31. marts 2005 kan transportører, der har behov for tid til at tilpasse sig de nye krav - mod dokumentation - ansøge om at erhverve et certifikat. Årsagen til denne "amnesti" er at minimere risikoen for, at nogle transportører får væsentlige økonomiske problemer med at eksistere. Endvidere kan der på denne måde tages højde for eventuelle kapacitetsproblemer med hensyn til eftermontering af partikelfiltre.

Miljøzonen skiltes ved alle indfaldsveje til området og ved udkørsel fra området. Det kommunale P-korps har den fornødne lovhjemmel og ekspertise til at håndhæve det foreslåede standsningsforbud. Kørselsforbudet kan i forholdet til den nuværende lovgivning kun håndhæves af politiet. I begge tilfælde pålægges en afgift/bøde på 510 kr. til de køretøjer, der ikke overholder ordningens regler.

### Antal køretøjer omfattet af ordningen

Der er pr. 1. januar 2002 indregistreret ca. 147.000 køretøjer i Københavns Kommune, heraf har 6% (ca. 9.000 køretøjer) en totalvægt på over 3½ tons. En del af disse køretøjer er indregistreret af store danske og internationale virksomheder samt leasing virksomheder og indgår ikke i løsningen af transportopgaver i København. Omvendt er der køretøjer, som er indregistreret andre steder, der indgår i det københavnske transportsystem.

Ved kun at lade miljøzoneordningen omfatte køretøjer over 3½ tons, berøres kun en lille andel af det samlede antal køretøjer i byen, men den miljømæssige effekt er forholdsvis stor. De tunge køretøjer står i dag for ca. 9% af det samlede antal kørte kilometre i København. I miljøzoneområdet er trafikarbejdet med disse køretøjer dagligt ca. 240.000 km og på årsplan ca. 87 mio. km.

Det vurderes at i alt mellem 15.000 og 20.000 køretøjer iløbet af et år vil være påvirket af miljøzonens regler.

### Økonomiske konsekvenser for transportbranchen



Montering af et partikelfilter på et køretøj er forbundet med udgifter for ejeren. Prisene på partikelfiltre varierer en del, alt efter fabrikat, størrelse, etc. Prisen for partikelfiltre er svingende, men generelt faldende. I en nylig rapport fra Institut for miljøvurdering, skønnes prisen på partikelfiltre at stabilisere sig på 12.000.-15.000 kr., når der er skabt efterspørgsel. Filtrene har typisk en levetid på 6 år og en anslået gennemsnitspris på 40.000 kr. Hvis alle køretøjer, der i dag kommer ind i det område, der er dækket af zonen, skal have monteret et filter, vil det betyde en samlet udgift for ejerne af køretøjerne på mellem 600 og 800 mio. kr.

### Administration af ordningen

Gennemførelsen af forsøget med miljøzoner organiseres som et projekt med deltagelse af Bygge- og Teknikforvaltningen (projektleder) og Miljø- og Forsyningsforvaltningen. Administrationen af projektet foreslås placeret i Parkering København, hvorfra udstedelsen af miljøzonecertifikater og kontrol af køretøjerne samt dataindsamling foretages.

### Evaluering

I forbindelse med etablering af miljøzoneordningen vil der blive opstillet et program for evaluering af ordningen. Evalueringen forventes at omfatte følgende forhold: teknologi, trafikmønster, luftkvalitet, økonomi samt borgernes og transportørernes oplevelser mv. Ultimo 2006 forelægges Borgerrepræsentationen en midtvejsevaluering, der dels skal give et bud på ordningens effekter, dels skal danne grundlag for stillingtagen til, om kommunen skal ansøge Justitsministeriet om at gøre ordningen permanent. I forbindelse med evalueringen skal der også foretages en vurdering af, om der er mulighed og behov for også at søge dieseldrevne person- og varebiler omfattet af ordningen.

### Øvrige forhold

Kravet om montering af partikelfilter på dieselmotorer over 3,5 tons totalvægt i miljøzonen, må forventes at skabe en efterspørgsel efter partikelfiltre. Der findes i dag en lang række producenter af partikelfiltre på markedet. De laver flere typer partikelfiltre, der passer til forskellige kørselsmønstre. Forvaltningerne vurderer, at producenterne vil kunne dække efterspørgslen som følge af miljøzoneordningen.

### Tidsplan

Maj 2003

Juni

November

December

Jan. - feb. 2004

April

Maj - sep.

1. oktober

Dec. 2006

30. sep. 2007

Derefter

Beslutning i MFU og BTU

Ansøgning til Justitsministeriet

Svar fra Justitsministeriet

Beslutning i MFU, BTU og BR

Offentlighøring

Endelig politisk beslutning

Informationskampagne

Forsøgsordningen starter

Evaluering af forsøget

Forsøgets slutter

Eventuel permanentgørelse

Et usikkert element i den viste skitse til tidsplan er, hvorlang tid Justitsministeriet er om at behandle ansøgningen fra Københavns Kommune. Fra kommunen har et svar går der ca. et år, inden en miljøzoneordning vil kunne træde i kraft.

### EU-samarbejde om miljøzoner

For at indhente erfaringer om miljøzoner har Københavns Kommune etableret et tæt samarbejde med Malmø og Gøteborg, som har haft miljøzoner i flere år. I forbindelse med EU's 6. rammeprogram påtænkes det, at etablere et samarbejde mellem europæiske byer der har indført "miljøzoner" Low Emission Zones.

London, Stockholm, Rom, Lugano, Malmø og formentlig Amsterdam menes at ville deltage i samarbejdet, der drejer sig om erfaringssudveksling om forskellige former for miljøzoner, implementering og styring af zoner, udvikling af et monitoreringssystem og undersøgelse af de afledte effekter af zonerne. Byerne er tiltænkt en rolle som rådgivende organ, der bidrager med praktiske erfaringer, informationer og giver feedback på forskningen. Der arbejdes på at indlevere et forslag om samarbejdet til EU i december 2003 under det såkaldte CIVITAS 2 - program. Under forudsætning af, at der etableres et samarbejde foreslås det, at Københavns Kommune, med miljøzoneordningen, søger deltagelse i samarbejdet. Deltagelse i det europæiske samarbejde afholdes af de midler, der er afsat til projektledelsen for miljøzoneordningen.

### Håndhævelse af kommunens tomgangsregulativ

Når en bilmotor kører i tomgang skaber den unødvendig forurening. Det er spild af brændstof, og beboere og forbipasserende udsættes for luft-, lugt- og støjgener. Det var årsagen til, at Københavns Kommune i 1990 vedtog tomgangsregulativet ("Regulativ vedrørende adgangen til at lademotoren i holdende motordrevne køretøjer være i gang"). Regulativet er udstedt i medfør af Miljøbeskyttelsesloven. Regulativet gælder for alle typer køretøjer. I følge regulativet må motoren i et holdende køretøj ikke være i gang længere end højst nødvendigt og højst 1 minut. Overtrædelser straffes med bøde, og sagerne behandles som politisager.

Miljøkontrollen har gennemført en række informationskampagner med tomgangskørsel i fokus. Endvidere behandler Miljøkontrollen løbende klager fra borgere om overtrædelser af reglen. Kampagnerne har bidraget til, at der blandt borgere og chauffører er generelt kendskab til og forståelse for reglen. Det må dog også konstateres, at der fortsat er mange både privatbilister og erhvervschauffører, der overtræder reglen til gene i lokalområdet. En reel nedgang i antal overtrædelser af tomgangsregulativet afhænger især af, om bilisterne reelt risikerer at få en mærkbar bøde. Den risiko er ikke tilstede i dag, hvor politiet skønsmæssigt udskriver under tibøder om året. Som regel udstedes kun bødeforelæg i forbindelse med andre lovovertrædelser (ulovlig parkering, nøglen sidder i bilen o.l.). Bøder for "rene" overtrædelser af regulativet er meget sjældne. Miljøkontrollen har været i dialog med politiet om at forstærke deres indsats, men de oplyser, at de har en række andre sagstyper med højere prioritet. Hvis kommunen får overdraget kompetencen til at håndhæve tomgangsregulativet, vil kontrollen kunne blive mere effektiv end i dag. Opgaven kan hensigtsmæssigt varetages af det kommunale p-korps, der er på gaden hver dag. Det foreslås, at kommunen ansøger Justitsministeriet om, at kommunen får denne kompetence i form af et tre-årigt forsøg i henhold til Færdselslovens § 92d parallelt med miljøzoneordningen.

### MILJØVURDERING

Luftmålingerne i København fortæller, at vejtrafikken er årsag til op imod 90% af forureningen med ultrafine partikler i de trafikerede gader. Den nyeste forskning viser, at det specielt er de små og ultrafine partikler i udstødningsgassen, som medfører de største sundhedsmæssige problemer. Ved at montere partikelfiltre på dieselkøretøjer kan man reducere udslippet af ultrafine partikler med op til 80% for det enkelte køretøj.

Begrænsningen af partikelforureningen som følge af etablering af miljøzoneordningen vurderes at medføre en række positive sundhedsmæssige effekter. Beregninger af de afledte samfundsøkonomiske gevinster er meget usikre. P.t. anvender videnskaben to forskellige metoder. Den første er baseret på en omkostningsbaseret værdisætning, der tager højde for de udgifter samfundet påføres i forbindelse med hospitalsindlæggelser, mistet arbejdsevne mv. Et tabt menneskeliv værdisættes til 1½ mio. kr.

Den anden metode er baseret på betalingsvillighed, hvor man søger at estimere alle samfundsøkonomiske konsekvenser, blandt andet også den enkelte oplevede af svie og smerte mv. Metoden værdisætter et tabt liv til 7,4 mio. kr. Begge modeller er anvendt af Institut for

Miljøvurdering samt af en tværministeriel gruppe med deltagelse af Trafikministeriet, Miljøministeriet og Finansministeriet.

På figuren nedenfor er vist en række sundhedsmæssige effekter. Disse er skønsmæssigt beregnet for en miljøzone dækkende hele Københavns Kommune ud fra en nylig vurdering foretaget for hele landet. Endvidere er effekterne værdisat i henhold til de to nævnte metoder.

Sygdomskategori	Sundhedsmæssig effekt pr. år	Værdisætning pr. år
Dødsfald	150 færre for tidlige dødsfald	225 - 1.111 mio. kr.
Kredsløbssygdomme	100 færre hospitalsindlæggelser	5 - 6,5 mio. kr.
Luftvejssygdomme	50 færre hospitalsindlæggelser	2,5 - 3,3 mio. kr.
Kronisk bronkitis	200 færre tilfælde	70 - 344 mio. kr.
Akut bronkitis	600 færre tilfælde	0,4 - 0,6 mio. kr.
Dage med begrænset aktivitet p.g.a luftvejssygdomme	90.000 dage	54 - 70 mio. kr.
Astmaanfald	8.000 færre tilfælde	0,8 - 2 mio. kr.
I alt pr. år		350 - 1.500 mio. kr.

De samfundsøkonomiske gevinster af de nævnte sundhedsmæssige fordele er løseligt vurderet til at ligge mellem 350 mio. kr. og 1½ mia. kr. årligt.

Hvis miljøzoneordningen medfører, at der køres færre kilometre i byen i nyere og mindre forurenende køretøjer, vil der også være sideeffekter i form af mindre støj, bedre fremkommelighed mv.

Det kan ikke udelukkes, at etableringen af en miljøzone vil medføre, at en del biler, der ikke kan eller vil opfylde kravene til at færdes i zonen, er rede til at køre store omveje for at undgå miljøzonen. Dette vil medføre flere transportkilometer og derved ekstra forurening.

### ØKONOMI

Foreløbig vurdering af projektets samlede udgifter til gennemførelse af forsøget med miljøzoner (skønsmæssigt baseret på behandling af 30.000 ansøgninger om miljøzonecertifikat):

Informationskampagne, høring, m.m.	1.100.000 kr.
Skiltning (500 stk. á 5.000 kr)	2.500.000 kr.
Trafiktællinger, målinger, analyser, etc.	750.000 kr.
Projektledelse	1.850.000 kr.
Administration	1.300.000 kr.
Projektomkostninger i alt	7.500.000 kr.

Udgifterne fordeler sig med ca. 3½ mio. kr. i 2004 og ca. 2 mio. kr. i hvert af de to efterfølgende år. De store udgifter i startåret skyldes hovedsagelig opsætning af skilte og afholdelse af en informationskampagne. Posterne projektledelse og administration indeholder hver udgifter svarende til 1 årsværk. Håndhævelse af ordningen gennemføres inden for eksisterende ressourcer. Idet der ikke på nuværende tidspunkt er fundet finansiering til forsøget, foreslås det, at afholdelse af udgifterne indgår i forhandlingerne om kommunens budget for 2004. Spørgsmålet om finansieringen vil til sin tid blive indarbejdet i indstillingen om iværksættelse af forsøget. Miljøzoneordningen vil medføre udgifter til udskiftning af ældre køretøjer for kommunen og transportvirksomheder samt til montering af partikelfiltre for transportvirksomheder. Der er også samfundsmæssige økonomiske gevinster ved ordningen i form af færre dødsfald og sygdomstilfælde.

### ANDRE KONSEKVENSER

**HØRING**

Denne indstilling har ikke været i høring. Det endelige forslag til forsøg med Miljøzone i Københavns Kommune vil blive sendt i offentlig høring, inden der træffes beslutning om at gennemføre forsøget.

**BILAG VEDLAGT**

Bilag 1: Miljøzoneordningsafgrænsning

Mette Lis Andersen

Peter Elsman

Miljø- og Forsyningsudvalget

DAGSORDEN

for ordinært møde mandag den 26. maj 2003

6. Forsøg med miljøzoner i Københavns Kommune i en 3-årig periode

MFU 117/2003 INDSTILLING

Bygge- og Teknikforvaltningen og Miljø- og Forsyningsforvaltningen indstiller, at Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget godkender, at det indstillingen beskrevne forslag til forsøg med miljøzoner i København danner grundlag for, at forvaltningerne udarbejder en ansøgning til Justitsministeriet, at forslaget efter Justitsministeriets behandling af ansøgningen sendes til politisk behandling og derefter i offentlig høring forinden endelig vedtagelse, at forvaltningerne søger at indgå i et samarbejde med europæiske byer om erfaringsudveksling om miljøzoner og at forvaltningerne udarbejder ansøgning til Justitsministeriet om, at Københavns Kommune får kompetence til at håndhæve tomgangsregulativet.

Miljø- og Forsyningsudvalgets beslutning i mødet den 26. maj 2003

Godkendt.

Abderrahman Ben Haddou (D) tog forbehold.

RESUME

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. oktober 2002, at kommunen skal søge Justitsministeriet om tilladelse til at etablere forsøg med miljøzoner for at begrænse især den sundhedsskadelige partikelforurening fra trafikken. Bygge- og Teknikforvaltningen og Miljø- og Forsyningsforvaltningen har efterfølgende udarbejdet et forslag til en miljøzoneordning, der kan danne grundlag for at lave en ansøgning. Efter Justitsministeriets godkendelse, sendes forslaget i høring, før der tages endelig stilling til forsøgets udformning og omfang. Ordningen gennemføres i en treårig forsøgsperiode fra den 1. oktober 2004 til den 30. september 2007. I det halve år op til starttidspunktet gennemføres en informationskampagne. Nogle transportører kan have behov for længere tid til at tilpasse sig ordningen, hvorfor de mod dokumentation kan søge om dispensation for kravene i ordningens første halvår.

Formålet med miljøzoneordningen er at vurdere, om det er et effektivt virkemiddel til at begrænse forureningen med ultrafine partikler. Miljøzoneordningen foreslås at omfatte det område af København, der ligger mellem Ring 2 og Vejlands Allé.

Dieselkøretøjer over 3½ tons totalvægt er omfattet af ordningen. Kravet til disse køretøjer er, at de skal være forsynet med et effektivt partikelfilter, for at kunne køre inden for miljøzonen. For øvrige køretøjer over 3½ tons er der kørsels- og standsningsforbud inden for zonen, med mindre de anvender el, gas e.l. eller der er tale om specialkøretøjer.

Miljøzoneordningen skønnes at medføre en række positive sundhedsmæssige effekter (sparede menneskeliv, færre hospitalsindlæggelser mv.). De samfundsmæssige gevinster heraf er løseligt opgjort til mellem 350 mio. kr. og 1½ mia. kr. årligt. Dette giver 1 - 4½ mio. kr. for hele forsøgsperioden.

Prisen for partikelfiltre er anslået til gennemsnitligt ca. 40.000 kr. pr. stk. Den samlede udgift for ejerne af køretøjerne vil så blive mellem 600 og 800 mio. kr. for hele forsøgsperioden.

For kommunen vil ordningen medføre udgifter til udskiftning af en række ældre køretøjer, hvor på det ikke er muligt at montere effektive partikelfiltre.

Udgifterne til etablering og gennemførelse af forsøget er opgjort til i alt 7½ mio. kr. i perioden 2004 - 2007. Udgifterne er ikke finansieret, hvorfor de foreslås at indgå i forhandlingerne om budget for 2004.

I forbindelse med EU's 6. rammeprogram påtænkes at etablere et samarbejde mellem europæiske byer om miljøzoner. Det foreslås, at kommunen søger deltagelse i samarbejdet. Udgifterne hertil indgår i de foreslåede midlertidige projektlejninger for miljøzoneordningen. Holdende biler med motoren kørende i tomgang støjer og forurener unødigt til gene for beboere og andre i lokalområdet. Det er politiets opgave at håndhæve tomgangsregulativet, men de prioriterer ikke opgaven. For at opnå en mere effektiv kontrol foreslås, at kommunen ansøger Justitsministeriet om, at kommunen får denne kompetence i et treårigt forsøg parallelt med miljøzoneordningen.



for mødet «MDAT» kl

## Bygge- og Teknikudvalget

### BESLUTNINGSPROTOKOL

fra ordinært møde onsdag den 4. juni 2003

Sager til beslutning

#### 11. Forsøg med miljøzoner i Københavns Kommune i en 3-årig periode

BTU 262/2003 J.nr. 79.0001/03

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Bygge- og Teknikforvaltningen og Miljø- og Forsyningsforvaltningen indstiller, at Bygge- og Teknikudvalget og Miljø- og Forsyningsudvalget godkender,

at det i indstillingen beskrevne forslag til forsøg med miljøzoner i København danner grundlag for, at forvaltningerne udarbejder en ansøgning til Justitsministeriet,

at forslaget efter Justitsministeriets behandling af ansøgningen sendes til politisk behandling og derefter i offentlig høring forinden endelig vedtagelse,

at forvaltningerne søger at indgå i et samarbejde med europæiske byer om erfaringsudveksling om miljøzoner og

at forvaltningerne udarbejder ansøgning til Justitsministeriet om, at Københavns Kommune får kompetence til at håndhæve tomgangsregulativet

#### Bygge- og Teknikudvalgets beslutning i mødet den 4. juni 2003

Søren Pind (V) stillede ændringsforslag om, at kun køretøjer med en motor, der maksimalt er 7 år, må køre i zonen, og Borgerrepræsentationen giver tillægsbevilling til at sætte partikelfiltre på og/eller udskifte de af Københavns Kommunes køretøjer, der ikke lever op hertil.

#### Afstemning

	For	Imod	Stemte ikke
Søren Pind (V)	X		
Wallait Khan (V)			



Ole Hentzen (C)	X		
Monica Thon (B)	X		
Johannes Nymark (A)			X
Joan Jensen (A)			X
Winnie Larsen-Jensen (A)			X
Karin Storgaard (O)	X		
Jens Johansen (F)			X
Sven Milthers (F)			X
Mikkel Warming (Ø)			X

Ændringsforslaget blev tiltrådt.

Der blev stemt om indstillingen med det tiltrådte ændringsforslag.

### Afstemning

	For	Imod	Stemte ikke
Søren Pind (V)	X		
Wallait Khan (V)			
Ole Hentzen (C)	X		
Monica Thon (B)	X		
Johannes Nymark (A)	X		
Joan Jensen (A)	X		
Winnie Larsen-Jensen (A)	X		
Karin Storgaard (O)	X		
Jens Johansen (F)	X		
Sven Milthers (F)	X		
Mikkel Warming (Ø)	X		

Indstillingen med det tiltrådte ændringsforslaget blev godkendt.

Sven Milthers (F), Jens Johansen (F), Mikkel Warming (Ø), Johannes Nymark (A), Winnie Larsen-Jensen (A) og Joan Jensen (A) afgav følgende bemærkning: "S, SF og Ø kan ikke stemme for ændringsforslaget, da der ikke er forelagt beskrivelse af de økonomiske og miljømæssige konsekvenser".

## RESUME

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. oktober 2002, at kommunen skal søge Justitsministeriet om tilladelse til at etablere forsøg med miljøzoner for at begrænse især den sundhedsskadelige partikelforurening fra trafikken. Bygge- og Teknikforvaltningen og Miljø- og Forsyningsforvaltningen har efterfølgende udarbejdet et forslag til en miljøzoneordning, der kan danne grundlag for at lave en ansøgning. Efter Justitsministeriets godkendelse, sendes forslaget i høring, før der tages endelig stilling til forsøgets udformning og omfang. Ordningen gennemføres i en treårig forsøgsperiode fra den 1. oktober 2004 til den 30. september 2007. I det halve år op til starttidspunktet gennemføres en informationskampagne. Nogle transportører kan have behov for længere tid til at tilpasse sig ordningen, hvorfor de mod dokumentation kan søge om dispensation for kravene i ordningens første halvår.

Formålet med miljøzoneordningen er at vurdere, om det er et effektivt virkemiddel til at begrænse forureningen med ultrafine partikler. Miljøzoneordningen foreslås at omfatte det område af København, der ligger mellem Ring 2 og Vejlands Allé.

Dieselskøretøjer over 3½ tons totalvægt er omfattet af ordningen. Kravet til disse køretøjer er, at de skal være forsynet med et effektivt partikelfilter, for at kunne køre inden for miljøzonen. For øvrige køretøjer over 3½ tons er der kørsels- og standsningsforbud inden for zonen, med mindre de anvender el, gas e.l. eller der er tale om specialkøretøjer.

Miljøzoneordningen skønnes at medføre en række positive sundhedsmæssige effekter (sparede menneskeliv, færre hospitalsindlæggelser mv.). De samfundsmæssige gevinster heraf er løseligt opgjort til mellem 350 mio. kr. og 1½ mia. kr. årligt. Dette giver 1 - 4½ mia. kr. for hele forsøgsperioden.

Prisen for partikelfiltre er anslået til gennemsnitligt ca. 40.000 kr. pr. stk. Den samlede udgift for ejerne af køretøjerne vil så blive mellem 600 og 800 mio. kr. for hele forsøgsperioden.

For kommunen vil ordningen medføre udgifter til udskiftning af en række ældre køretøjer, hvorpå det ikke er muligt at montere effektive partikelfiltre.

Udgifterne til etablering og gennemførelse af forsøget er opgjort til i alt 7½ mio. kr. i perioden 2004 - 2007. Udgifterne er ikke finansieret, hvorfor de foreslås at indgå i forhandlingerne om budget for 2004.

I forbindelse med EU's 6. rammeprogram påtænkes at etablere et samarbejde mellem europæiske byer om miljøzoner. Det foreslås, at kommunen søger deltagelse i samarbejdet. Udgifterne hertil indgår i de foreslåede midler til projektledelsen for miljøzoneordningen.

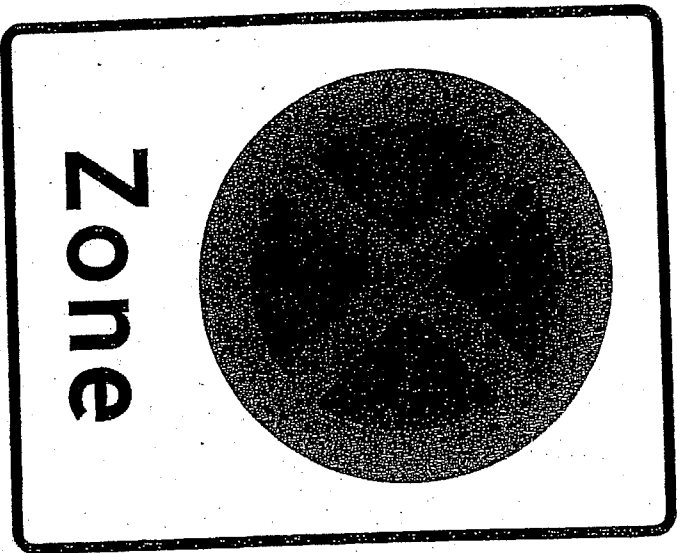
Holdende biler med motoren kørende i tomgang støjer og forurener unødigt til gene for beboere og andre i lokalområdet. Det er politiets opgave at håndhæve

for mødet «MDAT» kl

tomgangsregulativet, men de prioriterer ikke opgaven. For at opnå en mere effektiv kontrol foreslås, at kommunen ansøger Justitsministeriet om, at kommunen får denne kompetence i et treårigt forsøg parallelt med miljøzoneordningen.

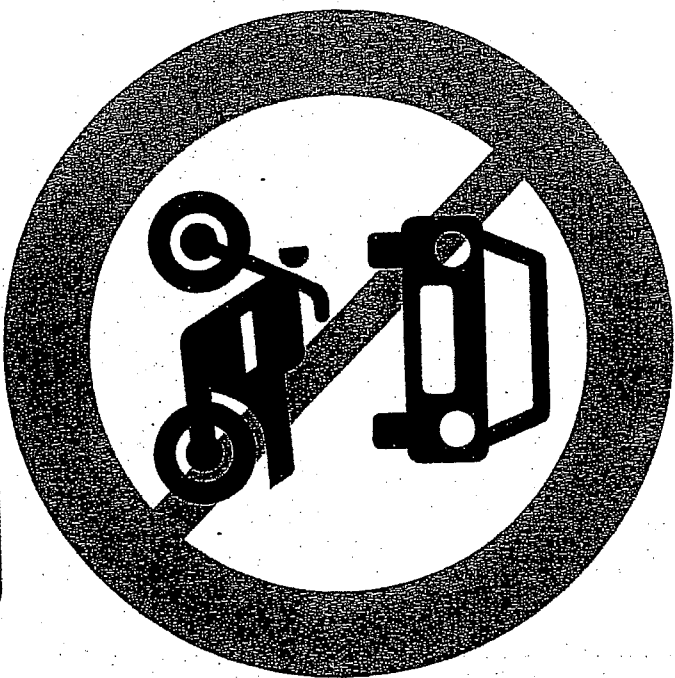
# Miljøzonens afgrænsning





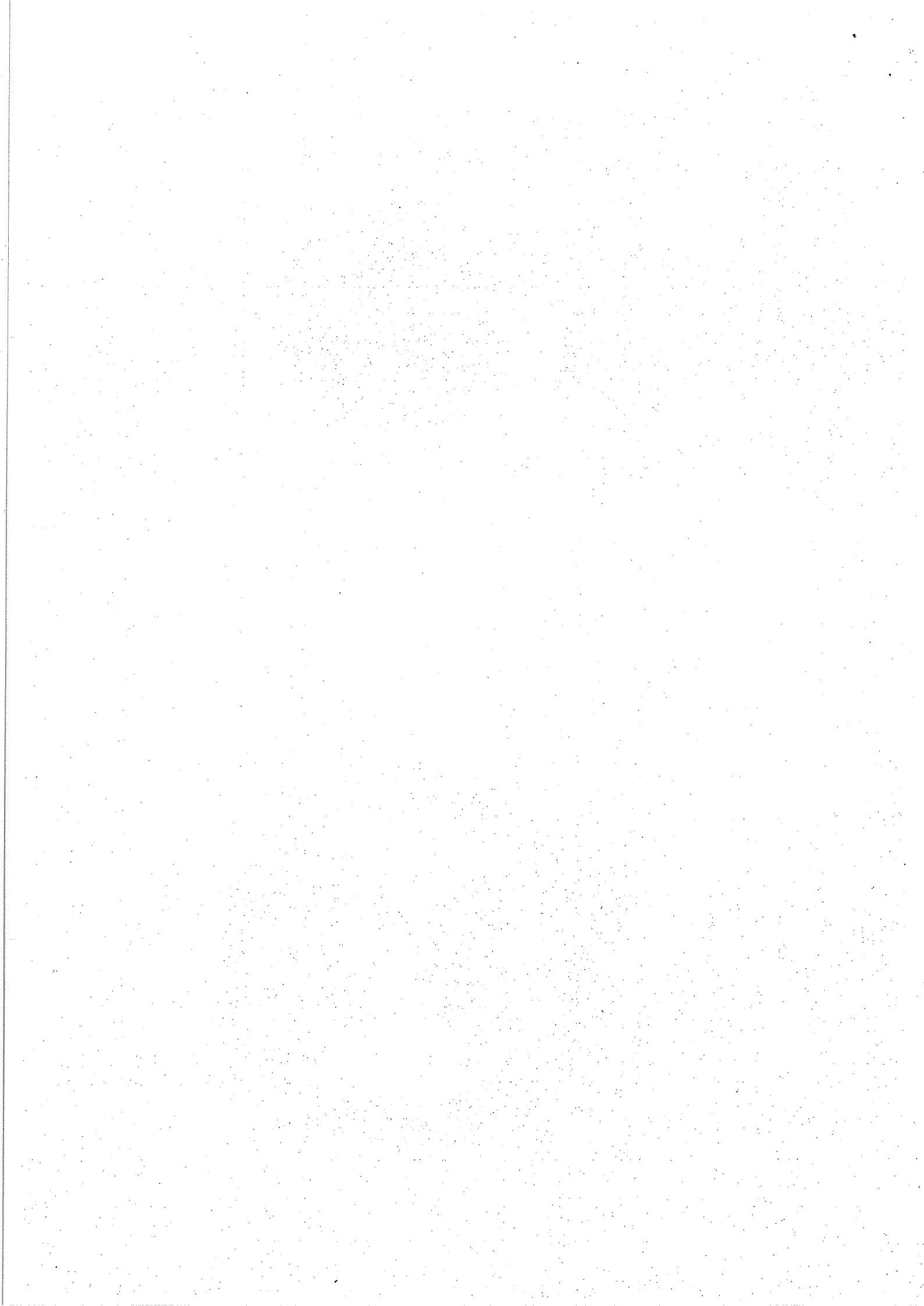
Gælder kun  
køretøjer  
over 3,5 tons

Køretøjer med  
Miljøzone certifikat  
undtaget



Gælder kun  
køretøjer  
over 3,5 tons

Køretøjer med  
Miljøzone certifikat  
undtaget





Justitsministeriet  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

att. Michael Højer

Dato: 1. juli 2004

J.nr.: 05.13.00G01-0577

### Ansøgning om etablering af en miljøzone i København

Københavns Kommune fremsendte den 10. juli 2003 en ansøgning om tilladelse til at gennemføre et treårigt forsøg med en miljøzone i henhold til Færdselslovens § 92 d.

Hermed fremsendes en ajourført ansøgning som følge af dialogen med Justitsministeriet om ansøgningens faglige indhold.

Som følge af denne dialog har vi blandt andet gennemført følgende:

- Høring af berørte brancher og organisationer
- Fornyet høring af nabokommunerne og Københavns Amt
- En yderligere høring af Københavns Politi
- En uddybning af forholdet til EU-ret
- Udarbejdet en evalueringsplan
- Udarbejdet et notat om virksomhedsøkonomiske konsekvenser af en miljøzone

Ovennævnte er indarbejdet i ansøgningen.

Endvidere har vi opdateret beregningerne af de sundhedsmæssige konsekvenser, så de er i overensstemmelse med beregningsfaktorer i udtalelsen fra Miljøstyrelsen.

I den oprindelige ansøgning var Euro 4 køretøjer også omfattet af partikelfilterkravet. Som følge af nye oplysninger er disse køretøjer ikke længere omfattet af partikelfilterkravet, men kun af et emissionskrav.

Ansøgningen indeholder forslag til både et partikelfilterkrav til tunge dieselskøretøjer samt et alderskrav til køretøjernes motorer. Af branche-

Trafik og Plan  
Trafikplanlægning

Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
33 66 33 66

Direkte  
33 66 34 96

Telefax  
33 66 71 31

E-mail  
vifor@btf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

høringen fremgår, at især alderskravet vil blive en uforholdsmæssig stor økonomisk byrde for branchen.

Af udtalelsen fra Miljøstyrelsen fremgår, at alderskravet ikke er velbegrunderet, og at det bør frafalde, da omkostningerne er meget store, uden at det vil medføre nogen væsentlig miljøforbedring.

Hvis Ministeriet på dette grundlag finder alderskravet problematisk, vil kommunen tage det til efterretning.

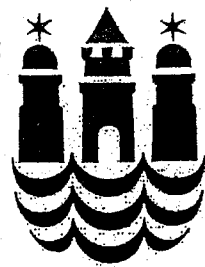
Med denne ajourførte ansøgning forventer Københavns Kommune af have imødekommet Justitsministeriets anmodninger, således at ministeriet kan færdigbehandle ansøgningen.

Såfremt der stadig måtte være uafklarede spørgsmål er I meget velkomne til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

Vibeke Forsting  
Projektleder





Den 4. juli 2003  
Ajourført den 30. juni 2004

## Ansøgning til Justitsministeriet Etablering af en miljøzoneordning i Københavns Kommune

Indhold	Side
2. Beskrivelse af miljøzoneordningen .....	2
2.1 Formål .....	2
2.2 Geografisk afgrænsning .....	2
2.3 Krav til køretøjer .....	3
2.4 Dispensation og undtagelser .....	4
2.5 Forsøgsperiode .....	4
2.6 Udformning, administration og kontrol .....	5
2.7 Tidsplan .....	6
3. Forsøgets konsekvenser .....	6
3.1 Trafikale konsekvenser .....	6
3.2 Økonomiske konsekvenser .....	6
3.3 Miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser .....	7
3.4 Forsøgets økonomi .....	9
4. Færdselsloven, færdselssikkerhed .....	9
5. EU-ret, erstatningsansvar, konkurrencefordrejning .....	9
5.1. Erstatningsansvar .....	9
5.2. EU-ret .....	9
5.3. Konkurrencefordrejning .....	10
6. Skiltning .....	10
7. Succeskriterier og evalueringsplan .....	11
8. Retablering efter forsøget .....	12
9. Høring .....	12
9.1. Københavns Politi .....	12
9.2. Brancheforeninger, organisationer mv. ....	13
9.3. Nabokommuner mv. ....	14
9.4. Miljøstyrelsen .....	14
10. Oversigt over korrespondance og aktiviteter .....	15
11. Bilagsoversigt i kronologisk rækkefølge .....	15

## 1. Indledning

*Partikelforureningen fra især dieseltrafikken er sundhedsskadelig for folk, der bor og færdes i byen. Det er især luftvejssygdomme, astma og kredsløbssygdomme som forværres af luftforurening, men den er også skyld i for tidlige dødsfald.*

EU-kravene til nye køretøjer har medført et løbende fald i den samlede forurening fra tunge køretøjer. Denne udvikling fortsættes med indførelsen af Euro 4. Med henblik på at sætte yderligere skub i udviklingen vurderes miljøzoner i København at være et målrettet initiativ, der reducerer partikelniveauet i de områder, hvor problemerne er størst.

*Derfor har Borgerrepræsentationen besluttet, at Københavns Kommune skal udarbejde en ansøgning til Justitsministeren om tilladelse til at gennemføre et forsøg med en miljøzone for biltrafikken i kommunen med henblik på at begrænse partikelforureningen, i første omgang fra dieselmotorer.*

Forvaltningen har efterfølgende udarbejdet et forslag, som blev godkendt af Miljø- og Forsyningsudvalget den 29. maj 2003 og af Bygge- og Teknikudvalget den 4. juni 2003.

Udvalgsindstillingen og beslutningsprotokollerne er vedlagt.

## 2. Beskrivelse af miljøzoneordningen

En miljøzone er defineret som et geografisk afgrænset område, hvor der indføres særlige bestemmelser eller restriktioner for biltrafikken.

### 2.1 Formål

Formålet med projektet er at afprøve, om miljøzoner er et effektivt virkemiddel til at begrænse luftforureningen, herunder især den partikelforurening, som trafikken giver anledning til.

### 2.2 Geografisk afgrænsning

Miljøzonen foreslås at dække den del af Københavns Kommune, der ligger mellem Ring 2 og Vejlands Allé. Afgrænsningen ses på kortbilag.

Området udgør ca. halvdelen af kommunens areal. Der bor ca. 325.000 mennesker og er ca. 290.000 arbejdspladser inden for zonen. Dette svarer til 65 % af kommunens borgere og 85 % af kommunens arbejdspladser. Herudover er der en stor koncentration af kultur- og fritidstilbud, der benyttes af et stort antal mennesker.

Det er centralt, at miljøzonen har en vis geografisk udbredelse for at opnå en målbar effekt. Områdeafgrænsningen er søgt gjort så logisk som muligt for trafikanterne. Desuden tages der med afgrænsningen højde for, at ingen nabokommuner "spærres inde." Al skiltning om ordningen kan foretages inden for kommunen.

En miljøzone omfattende hele kommunen vil have lidt større miljømæssig effekt end den foreslåede. Det vil også være praktisk muligt at etablere den. Men et meget stort antal køretøjer med ærinde andetsteds, vil blive tvunget til at opfylde miljøzonekra-

vene, når de passerer kommunen. Det drejer sig blandt andet om transittrafik fra de øvrige nordiske lande til Europa og omvendt. Trafik til og fra Frederiksberg, Tårnby og Dragør Kommuner ville også i praksis skulle overholde kravene.

### 2.3 Krav til køretøjer

For at få lov til at køre i miljøzonen er der to krav, som skal være opfyldt.

- Et teknologikrav, hvor dieselkøretøjer over 3½ tons totalvægt skal have en Euro 4 motor eller også være forsynet med et godkendt partikelfilter
- Alle dieselkøretøjer over 3½ tons totalvægt skal opfylde et emissionskrav til røggastæthed, der ikke må overstige 0,2 pr. meter.

#### Partikelfiltre på dieselkøretøjer over 3½ tons

Dieselkøretøjer over 3½ tons står for halvdelen af den trafikskabte partikelforurening (lastbiler: 39 %, busser 11 %), varebiler for 28 % og personbiler for 22 %. I dag findes der dokumentation for, at man ved at montere effektive partikelfiltre på dieselkøretøjer over 3½ tons kan begrænse partikeludslippet fra disse køretøjer med mindst 80 %. Teknologien er endnu ikke til rådighed for person- og varebiler i det fornødne omfang.

Kommunen besluttede i 1999, at der skal være partikelfiltre på alle kommunens dieselkøretøjer og på de dieselkøretøjer, der anvendes ved transport for kommunen, hvor det er miljømæssigt fornuftigt. Dette betyder, at en række køretøjer har fået sat filter på eller vil få det i 2004. -

De køretøjer, der vil skulle opfylde disse krav, udgør kun en marginal del af den samlede trafik med dieselkøretøjer i kommunen. Det foreslås derfor, at tunge dieselkøretøjer ældre end Euro 4 skal have monteret et effektivt partikelfilter, som er godkendt i henhold til Færdselsstyrelsens principgodkendelsesordning eller tilsvarende ordning i et andet land for at kunne køre inden for miljøzonen.

#### Euro 4 køretøjer

Da Europakommissionen strammede emissionskravene til kommende Euro 4 køretøjer, havde man forventet, at kravene kun kunne opfyldes via filterteknologien. Efterfølgende har det vist sig, at der er flere teknologiske muligheder for at nå de skærpede krav. Derfor kan Euro 4 køretøjer køre i miljøzonen, blot de opfylder de samme emissionskrav til røggastæthed som ældre køretøjer med partikelfiltre.

#### *Emissionsmåling af røggastæthed*

Røggastætheden må ikke overstige 0,2 pr. meter for tunge dieselkøretøjer som kører i miljøzonen. Formålet med emissionsmålingerne er, at sikre korrekt montering af partikelfiltre, således der opnås den ønskede reduktion i partikeludledningen. Målingerne skal desuden sikre at Euro 4 motorerne er velholdte og dermed kan opfylde de samme emissionskrav som ældre køretøjer med partikelfiltre.

Kravet om røggastætheden svarer til det krav Færdselsstyrelsen anbefaler som grænseværdi ved kontrol af partikelfiltre på tunge dieselkøretøjer. Kravet indgår derfor også som dokumentationsmateriale i forbindelse med Regeringens tilskudsordning

til partikelfiltre. Røggasmålinger foregår efter fælles europæisk princip og foretages i forbindelse med de årlige bilsyn af Statens Bilinspektion.

### **Syvårskrav til dieseldragede køretøjer over 3½ tons**

Ud over partikelfilterkravet foreslås et alderskrav således, at dieseldragede køretøjer over 3½ tons skal have en motor på højst syv år for at kunne køre i zonen. Dette alderskrav foreslås indført som et "rullende" krav, så hver gang, der ansøges om at køre i zonen, må motoren højst være syv år gammel. Derefter kan køretøjet køre i zonen i resten af forsøgsperioden.

Af de køretøjer over 3½ tons, der er indregistreret i Københavns Kommune, er ca. 1/3 ældre end syv år. Antages det, at der er den samme andel af køretøjer registreret udenfor kommunen, der er over syv år, svarer det til op mod 6.000 køretøjer, der ikke længere ville kunne køre inden for zonen.

Den transport, der i dag udføres af disse køretøjer, vil ved indførelse af miljøzonen skulle udføres af andre køretøjer. Dette vil enten ske ved, at ejeren anskaffer sig et køretøj der opfylder kravene, hvilket vil være forbundet med udgifter eller at køretøjer, der kan opfylde kravene, bliver udnyttet bedre. Større transportører vil muligvis anvende deres vognpark anderledes, således at nyere køretøjer kører i zonen, mens de ældre anvendes til opgaver udenfor zonen.

### **2.4 Dispensation og undtagelser**

Det foreslås, at følgende kategorier af dieseldragede køretøjer over 3½ tons får dispensation fra miljøzonens krav:

Særlige køretøjer jf. definition i færdselslovens §2. Desuden specialkøretøjer, hvor det ikke er muligt at montere effektive partikelfiltre som f.eks. veteranbiler og lignende.

Redningskøretøjer mv. (brandvæsen, Falck, politi), som er nødvendige under enkeltstående, akutte forhold.

Køretøjer over 3½ tons der anvender benzin, gas eller andet renere brændstof med tilsvarende lav partikelemission er ikke omfattet af miljøzonens krav.

### **2.5 Forsøgsperiode**

Kommunen vurderer, at forsøget skal vare nogle år, før det reelt vil være muligt at vurdere, om en miljøzone er et effektivt virkemiddel til begrænsning af partikelforureningen, samt om ordningen har øvrige effekter, positive som negative. Endvidere skal ordningen have en vis længde af hensyn til investeringerne for ejerne af køretøjerne.

Kommunen vurderer, at en forsøgsperiode på tre år vil være en hensigtsmæssig periode til afprøvning af virkemidlet.

Inden ordningen træder i kraft vil kommunen gennemføre en omfattende information til offentligheden og berørte brancher, som også inddrages i tilrettelæggelsen af informationskampagnen.

## 2.6 Udformning, administration og kontrol

### Udformning

Alle dieselkøretøjer over 3½ tons totalvægt skal have tilladelse fra kommunen for at køre og standse inden for miljøzonen. For at få tilladelse skal køretøjet som minimum opfylde emissionskravet til røggastæthed, være forsynet med en Euro 4 motor eller have et godkendt partikelfilter. Desuden må motoren højst være syv år gammel. For øvrige dieselkøretøjer over 3½ tons er der kørsels- og standsningsforbud i miljøzonen, bortset fra de køretøjer der ikke er omfattet af ordningen jf. afsnit 2.4 Dispensation og undtagelser.

### Administration og kontrol

For at få tilladelse skal transportøren udfylde et ansøgningsskema vedlagt kopi af registreringsattest og dokumentation fra partikelfilterproducent og Statens Bilinspektion om, at køretøjet er forsynet med et godkendt og velfungerende partikelfilter, og at motoren højst er syv år gammel. Tilladelsen til at køre i miljøzonen er gyldig i hele forsøgsperioden, under forudsætning af, at køretøjet kan opfylde emissionskravet til røggastæthed på 0,2 pr. meter.

Når kommunen har modtaget en ansøgning, foretages et tjek af oplysningerne i politiets motorregister. Derefter registreres oplysningerne i en database, der kan håndtere de forventede 30.000 henvendelser i løbet af den treårige forsøgsperiode. Herefter gives tilladelse, og der udstedes miljøzonemærkater til de godkendte køretøjer.

Mærkatet skal placeres synligt i forruden. Tilladelsen er gyldig i hele forsøgsperioden.

Ansøgningsskemaet kan fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse. Det kan også rekvireres og udfyldes via Internet. Det er gratis at søge om tilladelse.

Køretøjer over 3½ tons, der ikke er omfattet af miljøzoneordningen, skal ikke have tilladelse for at køre i miljøzonen. Men kommunen vil dog opfordre til, at ejerne af disse køretøjer rekvirerer et gratis miljøzonemærkat. Det letter kontrollen på gaden, hvor politiet og p-vagterne ellers ikke umiddelbart kan se om der er tale om fx en benzinbil eller dieselbil. Og transportørerne risikerer ikke uberettiget at få udstedt en afgift eller bøde. Denne type køretøjer skønnes at udgøre under 2 % af alle tunge køretøjer

Kommunen vurderer, at en effektiv kontrol er af stor betydning for ordningens succes. Det kan næppe forventes at politiet sætter ekstra ressourcer af til kontrol. Derfor foreslås det, at det kommunale P-korps kan foretage kontrol og håndhævelse af det foreslåede standsningsforbud. Kørselsforbudet kan i forhold til den nuværende lovgivning kun håndhæves af Politiet.

Dokumentationen for røggastæthed sker i forbindelse de årlige bilsyn hos Statens Bilinspektion. Ved forsøgsstart kan dokumentationen for røggasmålingerne skydes op til et ½ år, for at transportørerne bedst muligt kan afpasse målingerne i forbindel-

se med de årlige bilsyn. Partikelfiltrene skal dog være påmonteret fra starten af forsøget.

### **Organisation**

Gennemførelsen af forsøget med miljøzoner organiseres som et projekt med deltagelse af Bygge- og Teknikforvaltningen (projektleder) og Miljø- og Forsyningsforvaltningen. Administrationen af projektet foreslås placeret i Parkering København.

### **2.7 Tidsplan**

Når Københavns Kommune har modtaget et positivt svar fra Justitsministeriet, skal miljøzoneforslaget endeligt vedtages af Københavns Kommune, og der skal gennemføres en omfattende informationskampagne. Der vil således gå et lille års tid fra tilladelsen foreligger, til miljøzoneordningen kan træde i kraft.

## **3. Forsøgets konsekvenser**

### **3.1 Trafikale konsekvenser**

Der er pr. 1. januar 2002 indregistreret ca. 147.000 køretøjer i Københavns Kommune, heraf har 6 % (ca. 9.000 køretøjer) en totalvægt på over 3½ tons. En del af disse køretøjer er indregistreret af store danske og internationale virksomheder samt leasing virksomheder og indgår ikke i løsning af transportopgaver i København. Omvendt er der køretøjer, som er indregistreret andre steder, der indgår i det københavnske transportsystem.

Ved at lade miljøzoneordningen omfatte køretøjer over 3½ tons, berøres kun en lille andel af det samlede antal køretøjer i byen, men den miljømæssige effekt er forholdsvis stor. De tunge køretøjer står i dag for ca. 9 % af det samlede antal kørte kilometre i København og for halvdelen af partikelforureningen. I miljøzoneområdet er trafikarbejdet med disse køretøjer dagligt ca. 240.000 km og på årsplan ca. 87 mio. km.

Det vurderes at i alt mellem 15.000 og 20.000 køretøjer i løbet af et år vil være påvirket af miljøzonens regler.

### **3.2 Økonomiske konsekvenser**

Montering af et partikelfilter på et køretøj er forbundet med udgifter for ejeren. Priserne på partikelfiltre varierer en del, alt efter fabrikat, størrelse, etc. Prisen for partikelfiltre er svingende men generelt faldende. I en rapport fra Institut for miljøvurdering skønnes priserne på partikelfiltre at stabilisere sig på 12.000.-15.000 kr., når der er skabt en efterspørgsel. Filtrene har en levetid på mindst seks år og en anslået gennemsnitspris på 40.000 kr. I Københavns Kommunes seneste udbud om montering af partikelfiltre på tunge køretøjer (foråret 2004) lå prisen pr. partikelfilter under 30.000 kr.

Kravet om montering af partikelfilter må forventes at skabe en efterspørgsel efter partikelfiltre. Der findes i dag en lang række producenter af partikelfiltre på markedet. De laver flere typer partikelfiltre, der passer til forskellige køretøjer og kørselsmønstre. Kommunen vurderer, at producenterne vil kunne dække efterspørgslen som følge af miljøzonen.

Cowi har for kommunen udarbejdet et notat med virksomhedsøkonomiske konsekvenser af miljøzonen. Af beregningerne fremgår, at med antagelsen om at 15.-20.000 køretøjer berøres af ordningen vil de samlede omkostninger være som i nedenstående tabel. I beregningerne er det forudsat, at prisen for et partikelfilter vil være 40.- 60.000 kr.

Ordning	Udgifter i alt	Likviditetsbelastning
Samlet omkostning ved kun krav om partikelfiltre	0,6 – 1,2 mia. kr.	1,3 – 2,1 mia. kr.
Samlet omkostning ved krav om partikelfiltre og maks. alder på 7 år	0,8 – 1,6 mia. kr.	4,8 – 7,7 mia. kr.

De økonomiske omkostninger dækker udgifter over en 3-årig forsøgsperiode. Til sammenligning vil de sundhedsmæssige besparelser over samme periode udgøre 1.050 – 5.400 mio. kr. Uanset de store spredninger på tallene, må projektet siges at være samfundsmæssigt rentabelt, især i betragtning af at de sundhedsmæssige besparelser vil fortsætte de efterfølgende år.

De beregnede udgifter omfatter meromkostning over tid og altså ikke den umiddelbare likviditetsbelastning. Likviditetsbelastningen svarer til de omkostninger transportørerne umiddelbart vil få pålagt til indkøb af partikelfiltre og eventuelt udskiftning af køretøjer. Ved montering af partikelfiltre drejer det sig om en ekstra likviditetsbelastning på 1,3 – 2,1 mia. kr. Ved et syvårs alderskrav vil der være en ekstra likviditetsbelastning på 4,5 – 7,0 mia. kr.

De ekstra omkostninger, som transportørerne pålægges ved indførelse af en miljøzone, vil formodentlig blive hentet hjem gennem øgede priser på transporten. Ifølge de foretagne vurderinger af virksomhedsøkonomiske konsekvenser, er det uvist om priserne vil stige generelt eller om der vil opstå særlige tillæg for kørsel i miljøzonen. Under alle omstændigheder bliver prisstigningen beskeden i størrelsesordenen 1-7%.

### 3.3 Miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser

Partikelforurening fra dieselskøretøjer skønnes at udgøre et væsentligt negativt bidrag til sundhedstilstanden i form af for tidlige dødsfald, hospitalsindlæggelser og andre sygdomstilfælde. Luftmålingerne i København viser, at vejtrafikken er årsag til op imod 90 % af forureningen med ultrafine partikler i de trafikerede gader. Den nyeste forskning viser, at det specielt er de små og ultrafine partikler i udstødningsgassen, som medfører de største sundhedsmæssige problemer. Ved at montere partikelfiltre på dieselskøretøjer kan man reducere udslippet af ultrafine partikler med mindst 80 % for det enkelte køretøj.

Begrænsningen af partikelforureningen som følge af etablering af miljøzonen vurderes at medføre en række positive sundhedsmæssige effekter. Beregninger af de afledte samfundsmæssige gevinster er meget usikre. P.t. anvender videnskaben to

- Høringssvar af 14. juni 2004 fra Rødovre Kommune
- Høringssvar af 17. juni 2004 fra Københavns Amt
- Høringssvar af 1. juli 2004 fra Frederiksberg Kommune
- Høringssvar af 14. juni 2004 fra Miljøstyrelsen (sendt direkte til Justitsministeriet)