



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Kontor: Færdsels- og våbenkontoret
Sagsnr.: 2005-151-0033
Dok.: CHH40445

Besvarelse af spørgsmål nr. 180 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg (Alm. del).

Spørgsmål:

”Ministeren bedes redegøre for anskaffelses-, (efter-)monterings- og driftsomkostninger ved partikelfiltre på lastbiler, og redegøre for forskellen mellem de estimater som hidtil er lagt til grund af henholdsvis regeringen og Københavns Kommune.”

Svar:

Justitsministeriet har tidligere til brug for besvarelsen af spørgsmål nr. S 1544 fra medlem af Folketinget Poul Henrik Hedeboe (SF) indhentet en udtalelse fra Københavns Kommune samt fra DTL og Danske Busvognmænd, som har foretaget beregningerne af de økonomiske konsekvenser af den ansøgte miljøzoneordning.

Københavns Kommune har oplyst følgende om kommunens beregninger af de økonomiske konsekvenser af miljøzoneordningen for så vidt angår partikelfiltre:

”Statens tilskudsordning til partikelfiltre:

Miljøstyrelsen administrerer statens tilskudsordning til partikelfiltre, ifølge hvilken vognmænd kan opnå støtte på 30% af partikelfilterprisen eller maksimalt 15.000 kr. for hvert køretøj, der får monteret et principgodkendt partikelfilter.

Dette tilskud er ikke indgået i de økonomiske beregninger, som kommunen i 2003 fik udført om miljøzoneordningens økonomiske konsekvenser for transportbranchen. Årsagen er, at det ville give et skævt helhedsbillede, da der via tilskudsordningen kun ville kunne blive givet tilskud til ca. 2.000 køretøjer, og vi vurderede, at 15.000-20.000 køretøjer ville blive omfattet af miljøzoneordningen.

Vi kan i øvrigt oplyse, at ved den af Miljøstyrelsen afholdte høring, inden tilskudsordningens endelige udformning, udtalte Københavns Kommune, at vi gerne så, at man med tilskudsordningen skulle søge at støtte de mindre vognmænd, der ville få sværest ved at opfylde miljøzonens partikelfilterkrav. Miljøstyrelsen valgte at etablere ordningen, så tilskud gives efter først til mølle princippet.

Hvilken kostpris (ekskl. tilskud) har kommunen taget udgangspunkt i:

I ansøgningen af juli 2003 og i de uddybende økonomiske beregninger, der særskilt blev sendt til Justitsministeriet, er der taget udgangspunkt i en gennemsnitspris pr. partikelfilter inkl. montering på 40.000-60.000 kr.

I den ajourførte miljøzoneansøgning af 1. juli 2004 skrev vi i afsnittet om økonomiske konsekvenser, at partikelfilterpriserne generelt er faldende og nu har en anslået gennemsnitspris på 40.000 kr. Dette skrev vi blandt andet ud fra, at ved kommunens seneste udbud om montering af partikelfiltre var gennemsnitsprisen under 30.000 kr. pr. stk.

I efteråret 2004 blev kommunen af Justitsministeriet bedt om at kommentere supplerende udtalelser fra DTL og Danske Busvognmænd om de økonomiske konsekvenser. Vi anførte i vores svar af 16. december 2004, at vi havde indvendinger mod de anvendte partikelfilterpriser samt afskrivningsperioden.

DTL har anvendt en partikelfilterpris for et partikelfilter på 75.000 kr., og vi meddelte, at de seneste erfaringer viser gennemsnitspriser på omkring 30.000 kr.

DTL forudsætter endvidere en afskrivningsperiode på tre år. Hertil meddelte kommunen, at vi ikke finder dette rimeligt, da et partikelfilter har en levetid på mindst seks år og formentlig vil blive siddende på køretøjerne efter forsøgets ophør.”

DTL har oplyst følgende om DTL's beregninger af de økonomiske konsekvenser af miljøzoneordningen for så vidt angår partikelfiltre:

”Forudsætningerne, som det også fremgår af bilagsmaterialet til vort brev af 27. oktober 2004, er:

- DTL regner som udgangspunkt med en gennemsnitlig pris for et partikelfilter inkl. montering på 60.000 kr., men ekskl. driftstab. Kilde er regeringens Partikelredegørelse.
- Konkrete priser for partikelfiltre inkl. montering samt (netto)driftstab i forbindelse med montering er indregnet på baggrund af tilbud fra partikelfilterleverandører eller på baggrund af skøn i hver af de tre virksomhedsberegninger, jf. også nedenfor. Disse varierer fra 60.400 kr. til 87.000 kr. og med et ydereksempel på 100.000 kr.
- Afskrivningsperioden er sammenfaldende med forsøgsperiodens 3 år.
- Rentesatsen er sat til 5 procent årligt.
- DTL regner med driftsomkostninger på i gennemsnit 4.000 kr. årligt, mens driftsomkostningen i de tre virksomhedsberegninger er på henholdsvis 5.000-7.120 kr., 7.800 kr. og 8.000 kr. årligt, jf. også nedenfor.

Alle beløb er ekskl. moms.

Der er ikke indregnet tilskud til partikelfiltre, da det kun vil være et fåtal af de op til 20.000 monteringer, der med forsøgets gennemførelse ville skulle foretages, der ef-

ter først til mølle princippet ville kunne opnå tilskuddet. Puljen på 30 millioner kr. kan alt i alt give tilskud på 15.000 kr. til hver af ca. 2.000 filtre, og en del af puljens midler var allerede forbrugt, da DTLs beregninger blev foretaget.

I øvrigt ville de, der måtte have opnået tilskuddet, kunne tilbyde en tilsvarende lavere transportpris med tab til følge for de, der ikke måtte have opnået et tilskud.

For den ene virksomhed gengives forudsætningerne for så vidt angår partikelfiltre i det følgende:

Vognmanden har fået et tilbud på montering af filtre til i gennemsnit 55.000 kr. ekskl. moms inkl. montering. Dertil skal lægges et omsætningstab på op til 3 arbejdsdage pr. køretøj pr. montering svarende til 24 timer à 450 kr., dvs. 10.800 kr. pr. køretøj. I begrænset omfang spares variable driftsomkostninger (anslået 20 pct.), og i et vist omfang kan monteringen gøres hurtigere eller til dels på tidspunkter, hvor køretøjet er ledigt. Det anslås derfor, at nettodriftstab udgør 50 pct. af omsætningstab, dvs. 5.400 kr. pr. køretøj. Samlet anskaffelsesomkostning pr. filter bliver hermed 60.400 kr.

Vognmanden har fået et andet tilbud på et partikelfilter på 68.000 kr. inkl. montering (ekskl. driftstab).

Prisen på et partikelfilter, der er monteret på en lastbil, var ca. 100.000 kr. inkl. montering. Der er tale om et filter dimensioneret til en 14 liter motor, selvom motoren kun er på 9 liter. Der er i øvrigt store driftsproblemer og fejl på filteret herunder i de elektriske installationer. Filteret må ofte renses for ophobet sod – i ét tilfælde efter kun 3 ugers drift. Indtil videre har det siden februar måned 2004 (til oktober 2004) kostet over 20.000 kr. inkl. driftstab.

Det er ikke muligt at skønne, hvad driftsomkostningerne vil være efter disse indkørsproblemer, men hvis det antages, at filteret skal renses to gange årligt à 3.000 kr. plus driftstab på 50 procent af omsætningstab i 2,5 timer à 450 kr., dvs. ca. 560 kr. Den årlige driftsomkostning bliver dermed i alt 7.120 kr.

De nye filtre anvender et additiv. Omkostningen hertil samt driftsomkostninger i øvrigt er ikke oplyst. DTL skønner 5.000 kr. årligt inkl. driftstab.

Forudsætningerne for den anden virksomhed for så vidt angår partikelfiltre:

Vognmanden har ikke erfaringer med anskaffelsespris eller driftsomkostninger for partikelfiltre.

Olietankbiler er tæt monteret med pumper og rørføringer, og der må derfor påregnes betydelige omkostninger til selve monteringen. DTL skønner derfor en anskaffelsesomkostning på 75.000 kr. ekskl. moms inkl. montering, der varer 3 dage. Dertil skal lægges et omsætningstab på op til 3 arbejdsdage à 5.000 kr. dvs. 15.000 kr. I begrænset omfang spares variable driftsomkostninger (anslået 20 pct.), dvs. netto-

driftstab kan opgøres til 12.000 kr. Samlet omkostning for et filter bliver hermed 87.000 kr.

Hvis det antages, at filteret skal renses to gange årligt à 3.000 kr. plus driftstab på omsætningstab i 2,5 timer à 500 kr. minus 20 procent i sparede variable driftsomkostninger dvs. ca. 1.000 kr. Den årlige driftsomkostning bliver dermed i alt 8.000 kr.

Forudsætningerne for den tredje virksomhed for så vidt angår partikelfiltre:

Vognmanden regner med en pris på 75.000 kr. ekskl. moms inkl. montering, der varer 2½ dag. Dertil skal lægges et omsætningstab på op til 2½ arbejdsdag pr. køretøj pr. montering svarende til 20 timer à 450 kr. dvs. 9.000 kr. pr. køretøj. I begrænset omfang spares variable driftsomkostninger (anslået 20 pct.), dvs. nettodriftstab kan opgøres til 7.200 kr. pr. køretøj. Samlet anskaffelsesomkostning pr. filter bliver hermed 82.200 kr.

Vognmanden har endnu ikke erfaringer med driftsomkostningerne. Hvis det antages, at filteret skal renses to gange årligt à 3.000 kr. plus driftstab på omsætningstab i 2,5 timer à 450 kr., minus 20 procent i sparede variable driftsomkostninger dvs. ca. 900 kr. Den årlige driftsomkostning bliver dermed i alt 7.800 kr.

Nogle af lastbilerne med kortest restlevetid vil muligvis skulle udskiftes, da virksomheden ikke vil montere et filter på en lastbil, der planlægges solgt inden for kort tid.

Der er ikke taget højde for risiko for fejl og driftsforstyrrelser, og de dertil knyttede omkostninger og driftstab, der må forventes i forbindelse med en vis andel af de foretagne monteringer af partikelfiltre som f.eks. erfaret i den først nævnte virksomhed ovenfor.

Siden de foretagne beregninger, som indgår i vort brev af 27. oktober 2004, er vi blevet bekendt med et eksempel på priser for filtre til lastbiler på 43.600 kr. til 57.700 kr. ekskl. montering samt tilhørende ekstremt høje monteringsomkostninger på fra 44.000 kr. til 71.300 kr. og monteringtider på 2 til 4 dage med dertil hørende driftstab for transportøren til følge. Der er tale om specialkøretøjer, hvor der skal foretages omfattende tilpasninger/ombygninger af lastbilen og dens specialudrustning.

Den aktuelle markedssituation for partikelfiltre giver ikke DTL anledning til at forvente prisfald, da der for DTL oplyst er mangel på filtre på verdensmarkedet og betydelige ventetider på levering.”

Danske Busvognmænd har oplyst følgende om Danske Busvognmænds beregninger af de økonomiske konsekvenser af miljøzoneordningen for så vidt angår partikelfiltre:

”Danske Busvognmænds notat af 28. oktober 2004 om miljøzonens økonomiske konsekvenser for busvirksomhederne er baseret på følgende præmisser:

- Det forudsættes, at virksomhederne fortsætter med den samme grundlæggende forretningsmodel og kundeprofil som hidtil.
- Der ses isoleret på omkostningerne ved den 3-årige forsøgsperiode. Det betyder eksempelvis, at partikelfiltre afskrives over 3 år, og alene meromkostningerne i den 3-årige periode indregnes. Det betyder også, at afskrivningshorisonten for nyanskaffede køretøjer antages at være de sædvanlige 13 år og ikke 7 år, som hvis ordningen var permanent.
- Miljøzonen antages at starte den 1. januar 2006.

Øvrige forudsætninger var:

- Der antages fortsat drift (going concern) for virksomhederne som helhed (alle forretningsområder fortsættes med nuværende aktivitet).
- Omkostningerne ved partikelfiltre beløber sig til 60.000 kr. i anskaffelse og montering samt 4.000 kr. i årlig drift og vedligeholdelse.
- Nyanskaffelse af busser med EURO 4 motorer bliver ikke en reel mulighed inden miljøzonens indførelse.
- Salgsprisen for en brugt bus, som følge af krav om maksimalalder, skønnes at medføre et tab på 30 pct. af bussens nedskrevne værdi på salgstidspunktet. Dels vil busserne være værdiløse for købere med kørsel i københavnsområdet, og dels vil det danske brugtmarked for turistbusser være præget af et meget højt udbud.
- Omkostningerne ved anskaffelse af en ny bus vurderes til nyanskaffelsesprisen på omtrent 1.800.000 kr. for en gennemsnitlig turistbus minus salgsprisen for den bus, der afhændes.
- En nyanskaffet turistbus afskrives driftsøkonomisk over en periode på 13 år. For busser med særligt sæsonbetonet anvendelse kan afskrivningshorisonten være længere.

I relation til de specifikke spørgsmål kan fremhæves:

1) Busser er p.t. ikke omfattet af partikelfilterstøtteordningen. Danske busvognmænd kan, i modsætning til godsvognmændene, ikke opnå støtte til anskaffelse af partikelfiltre.

Tidligere miljøminister Hans Christian Schmidt har den 26. maj 2004 givet tilsagn om, at en udvidelse af ordningen til også at omfatte danske busser vil blive overvejet i forbindelse med en evaluering af den eksisterende ordning.

2) Kostprisen for partikelfiltre inkl. montering er forudsat til 60.000 kr. Dette beløb er fastsat på baggrund af oplysninger fra partikelfilterproducenter samt oplysninger fra busvognmænd, der har erfaring med monteringen af partikelfiltre på busser. For at opnå et retvisende billede af forsøgsordningens økonomiske konsekvenser forudsættes partikelfiltrene afskrevet over en 3-årig periode. Der er forudsat en årlig omkostning på 4.000 kr. til vedligeholdelse af filtrene – ligeledes på baggrund af erfaringer i busvirksomheder.”

Det bemærkes, at Miljøstyrelsen over for Justitsministeriet har oplyst, at ”først til mølle princippet” for tilskudsordningen til partikelfiltre blev valgt som tildelingsprincip, idet styrelsen ikke fandt det muligt at opstille et kriterium for tildeling af støtte, der ville sikre en mere objektiv og retfærdig behandling af tilskud.

Justitsministeriet kan oplyse, at ministeriet i sin afgørelse af 13. maj 2005 har taget udgangspunkt i Københavns Kommunes, DTL’s og Danske Busvognmænds beregninger af de økonomiske konsekvenser af miljøzoneordningen.

Disse beregninger er, som det fremgår af udtalelserne ovenfor, baseret på forskellige forudsætninger for så vidt angår priser mv. for partikelfiltre. Det fremgår endvidere, at støtte efter statens tilskudsordning til partikelfiltre ikke er indgået i beregningerne.

Justitsministeriet kan endvidere oplyse, at ministeriet i sin afgørelse både har lagt vægt på de beregninger, der er foretaget af organisationerne med fokus på de økonomiske konsekvenser for enkelte vognmandsvirksomheder, og på de beregninger, der er foretaget af Københavns Kommune, hvor de samlede økonomiske konsekvenser for transportbranchen belyses.

For så vidt angår Københavns Kommunes økonomiske beregninger kan Justitsministeriet oplyse, at kommunen i sin ansøgning har lagt vægt på virksomhedsøkonomiske beregninger foretaget af COWI, der i den samlede opgørelse af meromkostningerne over tid som følge af kravet om partikelfiltre har udeladt drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

Justitsministeriet kan endelig oplyse, at ministeriet ikke har grundlag for at efterprøve de af Københavns Kommune, DTL og Danske Busvognmænd foretagne virksomhedsøkonomiske beregninger.