



# Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Dato: 20. juni 2005  
Dok.: DSS40074  
Færdsels- og våbenkontoret

## Udkast til tale

til ministeren til brug for besvarelsen af spørgsmål nr. Q og R (Alm. del) i åbent samråd med miljøministeren i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 23. juni 2005 kl. 10.30

### 1. Samrådsspørgsmål

*Miljø- og planlægningsudvalget har stillet følgende spørgsmål til besvarelse af justitsministeren i åbent samråd den 23. juni 2005:*

**Q:** ”Ministeren bedes redegøre for, hvorfor ministeren ikke mener, at der er mulighed for at give Københavns Kommune tilladelse til at indføre zoner, hvor der kræves partikelfiltre for diesellastbiler.”

**R:** ”Ministeren bedes redegøre for, hvordan det kan sikres, at oprettelse af sådanne zoner bliver lovlige.”

*Det bemærkes, at udvalget har stillet følgende spørgsmål til besvarelse af miljøministeren i det åbne samråd den 23. juni 2005:*

*S: ”Hvilke initiativer vil ministeren tage for at sikre, at Københavns Kommune får mulighed for at oprette zoner, hvor der kræves filtre i diesellastbiler?”*

## **Besvarelse af spørgsmål Q og R**

Tak for invitationen til at komme her i Miljø- og Planlægningsudvalget og redegøre for mulighederne for at etablere en miljøzoneordning i Københavns Kommune.

Da både spørgsmål nr. Q og R vedrører mulighederne for at etablere en miljøzone med krav om partikelfiltre på tunge køretøjer, vil jeg besvare spørgsmålene samlet.

Jeg vil starte med kort at redegøre for mulighederne for at etablere miljøzoner inden for de gældende lovgivningsmæssige rammer.

Herefter vil jeg komme ind på, hvorfor det ikke er muligt at tillade en miljøzoneordning efter den model, som Københavns Kommune har ansøgt om.

**1.** Efter færdselslovens § 92 d kan der gives tilladelse til at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg

med færdselsregulerende foranstaltninger, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn.

I forarbejderne er der nævnt enkelte eksempler på forsøgsordninger, som vil kunne gennemføres med hjemmel i bestemmelsen. Det drejer sig bl.a. om at tillade, at rulleskøjteløbere over en vis alder som forsøg kunne følge reglerne for cyklister, eller at tillade kørsel med registreringspligtig knallert på cykelsti.

Det fremgår også udtrykkeligt af forarbejderne, at bestemmelsen åbner mulighed for at gennemføre forsøg med miljøzoner.

Bestemmelsen blev blandt andet brugt, da Københavns Kommune fik tilladelse til at iværksætte forsøget med den såkaldte City Godsordning i perioden fra den 1. november 2001 til den 31. oktober 2003.

For så vidt angår den tidsmæssige begrænsning anføres det i forarbejderne, at forsøg normalt ikke vil kunne udstrækkes ud over, hvad der er nødvendigt for at gennemføre en evaluering af forsøget. Det vil normalt være op til maksimalt et år. Ved forsøg med miljøzoner vil det eventuelt kunne komme på tale at forlænge forsøget under hensyn til evalueringen.

Endelig fremgår det af forarbejderne, at bestemmelsen ikke giver hjemmel til at begrænse muligheden for at udnytte privat ejendom i et sådant omfang, at der bliver tale om indgreb af ekspropriativ karakter.

**2.** Justitsministeriet har den 13. maj i år taget stilling til Københavns Kommunes ansøgning om tilladelse til et tre-årigt forsøg med etablering af en miljøzone i medfør af færdselslovens § 92 d.

Jeg vil gerne understrege, at der er tale om en rent juridisk afgørelse, hvor konklusionen kort sagt er, at der

efter Justitsministeriets opfattelse ikke er hjemmel i færdselslovens § 92 d til at etablere en miljøzone i Københavns Kommune efter den model, som kommunen har lagt op til.

Det skyldes, at der som nævnt i forarbejderne er angivet visse grænser for, hvor indgribende ordninger der kan gives tilladelse til.

Justitsministeriet har således på baggrund af de modtagne oplysninger om de økonomiske konsekvenser af forsøgsordningen vurderet, at en miljøzone efter den ansøgte model måtte antages at kunne medføre meget væsentlige økonomiske konsekvenser for de berørte virksomheder.

For nogle, navnlig små virksomheder, ville ordningen kunne indebære betydelige indskrænkninger af virksomheden eller at virksomheden helt må lukke.

Jeg kan i den forbindelse nævne, at virksomhederne ville have udgifter både til udskiftning af køretøjer og til montering af partikelfiltre. Ifølge Københavns Kommunes beregninger af de økonomiske konsekvenser i løbet af en tre-årig forsøgsperiode ville de samlede omkostninger have udgjort 0,6-1,2 mia. kr., mens den såkaldte likviditetsbelastning [på grund af de fremrykkede investeringer i køretøjerne] ville have udgjort 1,3-2,1 mia. kr.

For de enkelte virksomheder ville den økonomiske byrde som følge af en miljøzoneordning blandt andet afhænge af, hvor mange nye og gamle biler virksomheden har, og så naturligvis, i hvilket omfang de har behov for at køre inden for miljøzonen.

Ikke mindst de små virksomheder ville kunne blive ramt hårdt. Det kan f.eks. skyldes, at det kan være vanskeligt at få råd til de nødvendige nye investeringer. Samtidig kan virksomhedens konkurrencesituation gøre det umuligt at vælte de øgede omkostninger over på kunderne.

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



Konsekvenserne for virksomhederne skal også sammenholdes med, at færdselslovens § 92 d alene giver hjemmel til at indføre tidsbegrænsede forsøg med henblik på en efterfølgende evaluering, der nærmere skal belyse fordele og ulemper ved forsøget.

Justitsministeriet har på den baggrund vurderet, at der ikke er hjemmel i færdselslovens § 92 d til at tillade en miljøzoneordning, der i sit indhold og omfang indebærer så betydelige byrder for transporterhvervet, som det ville være tilfældet med den ansøgte forsøgsordning.

Det skyldes dels at ordningen rejser alvorlige ekspropriationsretlige spørgsmål, og dels at en så bredt formuleret og tidsmæssigt afgrænset hjemmel til forsøgsordninger ikke kan antages at give hjemmel til forsøg, som medfører omkostninger for transporterhvervet, der kan løbe op i mere end 1 mia. kr.

**3.** Justitsministeriets afgørelse betyder ikke, at der ikke kan etableres en miljøzoneordning i Københavns Kommune inden for rammerne af færdselslovens § 92 d, herunder en miljøzone, hvor der stilles krav om montering af partikelfiltre.

Justitsministeriet er derfor meget indstillet på i samarbejde med Københavns Kommune at overveje alternative muligheder for at etablere en miljøzoneordning. Det har vi også skrevet til kommunen i forbindelse med afgørelsen i sagen.

Jeg vil i den forbindelse endnu en gang understrege, at den afgørelse, som Justitsministeriet har truffet, alene er udtryk for, at der efter Justitsministeriets opfattelse ikke er lovhjemmel til at etablere en miljøzone, der indebærer så betydelige byrder for transporterhvervet, som det ville være tilfældet med den ansøgte forsøgsordning.

Der vil derfor være behov for at se nærmere på, hvordan de økonomiske byrder for transporterhvervet kan begrænses.

Når det er sagt, er jeg selvfølgelig nødt til at understrege, at det på nuværende tidspunkt er meget vanskeligt for mig at sige noget mere præcist om, hvilke konkrete modeller for en miljøzoneordning der kan komme på tale.

Det skyldes ikke mindst, at der skal foretages en samlet vurdering af den pågældende model for en forsøgsordning, før der kan tages endelig stilling til, om ordningen kan tillades inden for de gældende lovgivningsmæssige rammer.

Men det er netop disse spørgsmål, som vi i samarbejde med Københavns Kommune vil søge at få afklaret.

Justitsministeriet har derfor indkaldt Københavns Kommune til et møde om sagen. Mødet finder faktisk sted senere i dag. På mødet vil – ud over Københavns Kommune – deltage repræsentanter fra Miljøstyrelsen og Frederiksberg Kommune, idet Frederiksberg Kommune tidligere på foråret har indgivet en tilsvarende ansøgning om tilladelse til etablering af en miljøzone.

Jeg ser nu frem til, at vi sammen med Københavns Kommune kan finde en fornuftig model for en miljøzone inden for de gældende lovgivningsmæssige rammer, som også Københavns Kommune kan være tilfreds med.