



TRAFIKSELSKABERNE

Miljøminister Lea Wermelin og Folketingets Miljøudvalg

Kopi til Transportminister Benny Engelbrecht og Folketingets Transportudvalg

Miljøzoneregler kan forsinke grøn omstilling af busser

Busser leverer samtidige klima-, miljø- og trængselsløsninger. 11 pct. af busserne udbudt af trafikselskaberne kører ved udgangen af 2019 på andet end traditionel diesel.

I takt med at kontrakter udløber, vil grønne drivmidlers andel stige. Der vil i en overgangsperiode være ekstraomkostninger for trafikselskaberne, kommuner og regioner. Merprisen skyldes dyrere busser og drivmidler, omkostninger til ladeinfrastruktur, nye tankanlæg mv.

Trafikselskaberne indgår kontrakter med løbetid op til 12 år med private operatører. Det sikrer god afskrivning på dyrt materiel.

Udformningen af miljøzonereglerne medfører imidlertid, at busser, hvoraf mange overholder EEV-norm, der er en branchestandard der ligger mellem Euro-5 og Euro- 6, skal udstyres med partikelfiltre, selvom de inden for en kort årrække udskiftes med el-busser. Det forekommer at være en unødvendig fordyrelse af den grønne omstilling.

Trafikselskaberne har opgjort antal busser, der berøres af miljøzonereglerne i 2020 til følgende antal samt omkostningsestimat, jf. tabel 1:

Brev

27. november 2019

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Tabel 1: Busser berørt af miljøzoneregler i 2020 samt omkostningsestimat

	Berørte busser i 2020	Omkostningsestimat (mio. kr.)*
Aalborg	35	3,0 - 7,2
Aarhus	212	17,9 - 43,5
Kbh/Frb**	20	1,0 - 1,5
Odense	44	3,7 - 9,0
<i>I alt</i>	<i>347</i>	<i>29,3 - 72,2</i>

* Estimater er baseret på Movias høringssvar dateret 3.1.2019 om miljøzonekrav på baggrund af indhentede prisestimer fra leverandører af røggasrensningssystemer. Spændet relaterer sig til, om berørte EEV-busser med lukket partikelfilter kan opnå dispensation eller ej.

**Note: De få berørte busser i Movias område skyldes 75 mio. statslige kroner, der fulgte Ren Luft-pakken, hvor 301 busser i Hovedstaden fra 2015-17 fik installeret SCRT-efterbehandlingssystemer. Det svarer til en pris på ¼ mio. kr. pr. bus. Endvidere har reduceret busdrift som følge af den nye Metro-ring medført, at det har været muligt at bytte busser.

Omkostningen pr. bus vurderes at være mellem 84.500 til 205.200 kr. Vurderingen er anvendt på det oplyste antal berørte busser hos de øvrige selskaber. Hertil kommer øgede omkostninger til vedligehold af filtre og evt. brændstofadditiver i den resterende driftsperiode. Denne udgift indgår ikke i ovenstående opgørelse.

Opfordring til lovændring, så fokus er på Euro-norm og ikke dato

Fra 1.7.2020 skal busser være registreret fra 1.10.2009, hvor Euro 5-krav blev indført. Imidlertid er nogle Euro 5 og EEV-busser indregistreret før 1.10.2009.

Trafikselskaber, der gik forrest og indførte Euro 5 og EEV busser for at sikre den mest miljøvenlige teknologi, vil med den nuværende udformning af reglerne blive straffet. Trafikselskaberne vil opfordre til, at reglerne fokuserer på euronormen og at datokravet fjernes – eller alternativt at der sikres mulighed for at give dispensation for Euro 5 og EEV-busser indregistreret før 1.10.2019.

Håndtering af u hensigtsmæssighed som følge af datokrav vil løse en del af trafikselskabernes udfordringer. I region Midtjylland omfatter problemstillingen 94 ud af de oplyste 212 busser. I region Nordjylland ca. 1/3 af busserne. På Fyn 31 ud af 44 busser.

Problemstillingen gentager sig til dels for den næste periode fra 1.7.2022.

Trafikselskaberne er via pressemeddelelse fra DTL opmærksom på, at Miljøministeriet skulle arbejde på en løsning, så de nye regler for adgang til miljøzonerne i de større byer ikke forhindrer vognmænd med lastbiler med de seneste miljønormer, Euro 5 og Euro 6 biler i at køre i zonerne, uanset hvornår de måtte være registreret. Trafikselskaberne vil opfordre til en lignende ordning på busområdet.

Opsummerende efterspørger trafikselskaberne en lovændring, da vi ellers kan blive nødsaget til at reducere driften og/eller forsinke omstillingen til grønne busser grundet investeringer i dyr overgangsteknologi.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Trafikselskaberne i Danmark