

[1]

Til medlemmerne af miljø- og transportudvalgene:

Vedr. fremrykningen af kravene til miljøzoner og kravene om Euronorm VI-biler eller påmonterede partikelfiltre.

DTL Kran Blok Erfa er en faglig gruppe af danske vognmænd, alle specialiseret i transporter, løft eller andet der kræver særligt tunge eller meget store transporter eller løft. Vores medlemmer er uundværlige for langt de fleste store anlægsprojekter fra vindmøller til metrobyggeri og brobyggeri m.v.

For nemheds skyld vil vi i det følgende blot referere til vores køretøjer som specialkøretøjer. For disse gælder der det særlige, at deres levetid er betydeligt længere end en "almindelig" lastbil der kører med fødevarer eller køleskabe. Vores biler kører nemlig sjældent mange kilometer. De benyttes typisk til udførelse af specifikke opgaver, ofte over længere tid, et konkret sted. Her står bilen i tomgang (for at fx kranudstyret kan bruges) men der køres ikke hundredevis af kilometer hver eneste dag. Levetiden - fra vugge-til-grav-perspektivet - er derfor betydeligt længere for specialkøretøjerne.

Til gengæld er de betydeligt dyrere. De er nemlig alle sammen specialbygget mhp. helt særlige typer af opgaver. Hvor lastbilen fra forhandleren måske koster en million, så er (efter)opbygningen og konstruktionen til specialopgaverne efterfølgende både tidskrævende og dyr. Oftest er de unikke løsninger til løsning af afgrænsede typer af opgaver. Mange af bilerne repræsenterer efter opbygning således en værdi på omkring 5 millioner kroner. Men på grund af kørselsmønstrene har de som nævnt en lang levetiden - ofte 15-20 år.

Specialforeningen DTL Kran Blok Erfa ønsker derfor at henlede Miljø- og Transportudvalgenes medlemmer på nogle af de konsekvenser som fremrykningen af miljøzonekravene giver en virksomhed med én eller flere specialkøretøjer:

- Fuldt funktionsdygtige biler skal - med substantiel miljøbelastning til følge - i givet fald skrottes i utide.
- Pga. specialopbygningerne vil der i mange tilfælde ikke kunne monteres partikelfilter - der er på grund af opbygningerne oftest ikke plads.
- En række producenter og montører af filtre fraråder påsætning af filtre, da det indvirker på motoren.
- Der er som følge deraf usikkerhed blandt forsikringselskaberne om de vil forsikre drivlinjen, idet montering af et filter regnes for en konstruktionsændring i motordelen, hvorved deres risiko forøges dramatisk.
- Fordi specialkøretøjerne står stille i tomgang under arbejdet, bliver forbrændingen i motoren desuden ikke stor nok til at partikelfiltre virker efter hensigten. (Det er anderledes under kørsel).
- Nye biler, der kan leve op til de nye krav, skal så i givet fald indkøbes og opbygges. Nye biler har (inkl. specialopbygningen) meget lang leveringstid, hvilket kan blive en substantiel hæmsko for løsning af ellers ønskede samfundsmæssige opgaver.
- Et ukendt antal biler vil i værste fald skulle skrottes i utide.

En række vognmænd med specialkøretøjer har i årevis investeret i "state-of-the-art"-materiel. Men med en levetid på op til 20 år, giver det sig selv at både teknologi og nye krav kan overhale investeringerne indenom. Det er et vilkår, men efter vores mening er det afgørende at vi som samfund forsøger at finde nogle hensigtsmæssige balancer, så det bedste ikke bliver det godes fjende: Vi bakker fuldt op om viljen til reduktion af partikeludledning, og vi forudser at der om føje tid også vil komme emissionsfri zoner. Men vi har som vognmænd et økonomisk behov for at kunne tilrettelægge vores investeringer med de dels økonomiske og dels de teknologiske muligheder, som eksisterer på et givent tidspunkt. Med andre ord kan vi ikke investere i teknologi, som ikke findes endnu - vi kan kun investere i det på købstidspunktet mest miljø- og klimarigtige materiel. Med opbygningsprocessen oveni levering fra forhandler, så investeres der i materiel man ofte først ser et par år senere. Er der i mellemtiden kommet nye krav til udstyret, er millioninvesteringerne forældet før de er på gaden. Skal et specialkøretøj samtidig bruges fuldt ud, har det som nævnt en lang levetid. Der er således også et centralt miljøperspektiv i at sikre, at udviklet materiel rent faktisk bruges og slides grundigt - og ikke kasseres i utide. Den samlede miljøbelastning - et givent køretøjs begrænsede partikeludledning målt op imod dets tilblivelses samlede miljøbelastning, altså et vugge-til-grav-perspektiv - kan ikke tale for en utidig ophugning af fuldt funktionsdygtige køretøjer.

Vi har konkret brug for at der etableres nogle dispensationsmuligheder, så specialkøretøjer kan undtages for de nye regler i en periode, og vi har brug for nogle klare tilkendegivelser af, hvad vi kan forvente af krav i de kommende år, så vi kan lave de bedste og mest langsigtede investeringer. Og det er ikke kun af hensyn til økonomien, men så sandelig også et miljø- og klimahensyn.

De massive miljøbelastninger, der følger af at skrotte velfungerende specialkøretøjer i utide og at erstatte dem af nye 8-10-12 år for tidligt, er svært at kapere. Det giver simpelthen ikke mening, al den stund at disse bilers partikelforurening er så begrænset (fordi de kører meget lidt, sammenlignet med godstransport).

Det er for DTL Kran Blok Erfa helt åbenlyst, at den samlede miljøbelastning - fra råstofudvindingen og frem til den færdigbyggede lastbil kører et borehoved ind til metrobyggeriet for at få flere over i kollektiv trafik - er langt værre for både miljø og klima, hvis bilen ikke udnyttes til den ikke kan mere. Fremfor at blive skrottet i utide, for at reducere marginalt i partikelforureningen. Det er med andre ord ikke specialkøretøjerne der udgør den store synder i partikelforureningen.

Til gengæld er miljøbelastningen meget stor ved at tage dem ud af drift i utide. Nye investeringer må derfor foretages med dét for øje, at det både er en miljørigtig og økonomisk realistisk investering der skal ligge til grund.

Vi vil derfor appellere til at udvalgene og et flertal i Folketinget kan blive enige om følgende:

- At der laves en fornuftig og realistisk dispensationsløsning for specialkøretøjerne i fht miljøzonerne
- At det politisk identificeres hvilke krav og nogle realistiske rammer for indfasning som man ønsker skal gælde for de næste 10-20 år i miljøzonerne, så vi får en reel mulighed for dels at investere miljømæssigt fornuftigt, dels sikrer at materiellets vugge-til-grav-miljøpåvirkning er tilgodeset, samt endelig ikke kaster os i økonomisk ruin ved krav om massive nyinvesteringer på helt nye vilkår om blot få år.

Samlet set giver det branchen meget store udfordringer – og det kan også ramme vores erhvervsliv og genopretning ovenpå coronakrisen.

Derfor vil vi gerne anmode om foretræde for miljø- og transportudvalgene, for derved at få mulighed for at uddybe problematikken og supplere argumenterne for nødvendigheden af en dispensationsordning for specialkøretøjer.

Med venlig hilsen

DTL Kran Blok Erfa

Jan Kjeldgaard adm. direktør, formand for styregruppen