



Miljøminister Lea Wermelin  
Slotsholmsgade 12  
1216 København K

Transportminister Trine Bramsen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Dansk PersonTransport  
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv  
DK-1364 København K

+45 7022 7099  
info@danskpersontransport.dk  
www.danskpersontransport.dk

### **Generel undtagelse til turistbusser for kørsel i nulemissionszoner**

Kære Lea Wermelin og Trine Bramsen

Som bekendt har regeringen og støttepartier i aftale om "Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling" besluttet, at skabe hjemmel til at give kommuner mulighed for at ansøge om at oprette nulemissionszoner.

Det fremgår i aftalen, at vejnettet i nulemissionszonerne som udgangspunkt kun må benyttes af køretøjer uden forbrændingsmotorer. Lovgrundlaget skal ifølge aftalen fremsættes for Folketinget i 2022 (forventeligt OKT I) og zonerne kan blive en realitet allerede i ultimo 2024.

Dansk PersonTransport er blevet bekendt med at der i det lovforberedende arbejde lægges op til at give lastbiler på over 12 ton generel dispensation fra nulemissionszonerne. Begrundelsen herfor er, at det vil påføre lastbilvirksomhederne for store økonomiske transaktionsomkostninger at omfatte dem i zonerne da teknologien for lastbiler med nulemission, og markedet herfor endnu ikke er modent. Dansk PersonTransport vil gerne gøre opmærksom på, at teknologien og markedet for turistbusser med nulemission er endog endnu mere umodent det for lastbiler jf. bilag.

Det vil derfor påføre turistbusvognmændene store omsætningstab og transaktionsomkostninger at indføre et forceret forbud mod turistbusser i nulemissionszoner allerede fra 2024, i en situation hvor:

- De få turistbusser med nul-emission der eksisterer, koster det dobbelte ift. diesel
- Rækkevidden på de tilgængelige turistbusser med f.eks. el er på kun max 350 km
- Den manglende udrulning af ladeinfrastruktur prioriteret til tunge erhvervskøretøjer umuliggør længere ture med f.eks. danske turister og andre grupperejsende
- Den reelle mulighed for at omlæsse større grupper af turister, konferencerejsende, pensionister, børnehave- og skolebørn til den offentlige kollektive transport er ikke eksisterende

Hvis man skal give generelle dispensationer til bestemte køretøjstyper ud fra samme kriterier, og dermed stille forskellige køretøjer, som f.eks. lastbiler og turistbusser lige, bør man derfor også give turistbusserne en generel dispensation.

90 pct. af de ture som arrangeres til f.eks. Indre by i København, består af samlede grupper fra 40 personer og opefter. Det vil mærkbart forringe turisternes eller conference/event gæsternes oplevelse og øge omkostningerne og miljøpåvirkningen forbundet med turistbusture hvis grupperne skal deles op og sendes med mindre køretøjer eller med offentlig transport.



I en rundspørge blandt medlemmer af Dansk PersonTransport anslås det at 33 pct. af passagererne med danske turistbusgrupper til Indre by i København i 2019 var pensionister og ældre. Det svarer til at DPT's medlemmer samlet set i 2019 befordrede ca. 140.000 danske ældre og pensionister til Indre by i København.

Mange pensionister og ældre, men også handicappede er ofte mennesker med nedsat mobilitet. For denne særlige gruppe af turister stilles der store krav til befordring frem til destinationerne, så afstanden fra det sted de sættes af turistbussen til turistattraktionerne, skal være så kort som muligt. Mange skift mellem transportmidler er både fysisk og mentalt belastende for mange ældre og handicappede.

Andre transportformer som gang over længere afstande, cykling og andre former for kollektiv transport, er i praksis heller ikke anvendelige for disse mennesker. Hvis befordringen ind til byerne, herunder til de forskellige kulturelle tilbud bliver for udfordrende, risikerer man at udelukke de ældre turister og handicappede fra at opleve store dele af Indre by i København og andre steder med nul-emissionszoner.

Derfor vil transport af turister via Metro-nettet ligeledes ikke være praktisk muligt, da det er tvivlsomt om elevatorer og perroner har kapaciteten til at håndtere så store mængder turistgrupper, der hver har en størrelse på ca. 40 personer pr. gruppe som også skal befordres samtidigt med de normale brugere.

Som det er anskueliggjort ovenfor, er der mindst tre grunde til at give turistbusser en generel dispensation for nulemissionszonerne. For det første understøtter teknologien bag, og markedet for turistbusser ikke et forbud mod Euro 6-turistbusser fra 2024. For det andet findes der i praksis ikke et reelt alternativt transportmiddel til turistbussen når turister rejser i grupper á 40 personer ad gangen. For det tredje vil nulemissionszoner ramme visse befolkningsgrupper skævt og især ældre og handicappede personer med reduceret mobilitet, vil risikere at blive afskåret fra at opleve byerne.

Dansk PersonTransport står selvfølgelig til rådighed, såfremt ovenstående skulle give anledning til spørgsmål.



**Michael Nielsen**  
Adm. Direktør  
Dansk PersonTransport

## Bilag

### Markedet for turistbusser

Der er et meget langsomt begyndende marked for turistbusser med el, hvilket gør en omstilling ekstremt dyr for nuværende. Et af de eneste eksempler der eksisterer, er en to-akslet kinesisk Yutong T12E (figur 1) som har en oplyst rækkevidde på max 350 km. Denne type køretøj vil muligvis kunne indsættes til nogle af de korte ture som f.eks. skole- og firmakørsel, men vil endnu ikke være egnet til de lange nationale- og internationale ture på grund af den korte rækkevidde. Da en turistbus med nul-emission koster ca. det dobbelte af en konventionel bus, vil det påføre vognmændene store økonomiske transaktionsomkostninger at gennemføre et forceret forbud mod turistbusser i nul-emissionszonerne.

Figur 1. Illustration af meromkostningen for en turistbus med nul-emission



Yutong T12E (ca. 4 mio. kr.)

MAN Lions Coach C (ca. 2 mio. kr.)

### Rækkevidden og mangel på lade-infrastruktur umuliggør meget turistbuskørsel

Turistbusserne udfører en række forskellige former for kørsel for både private og offentlige bestillere.

Målt på kilometer er de vigtigste;

- kørsler for kommuner med skolebørn, børnehavebørn og dagcenterbrugere (korte ture)
- erstatningskørsel for tog (korte/mellemlange ture)
- indenlandske en- og flerdagsture (korte/mellemlange/lange ture)
- internationale turistture (lange ture)

Turistbusser med nulemission er på grund af deres rækkevidde på op til 350 km og på grund af mangel på lade-infrastruktur til tunge køretøjer ikke egnede til de lange ture.

I en medlemsundersøgelse har Dansk PersonTransport opgjort, at vores medlemmer i 2019 arrangerede i omegnen af 30.000 ture til Indre by i København, hvilket igen svarer til ca. 900.000 personer.

### Hvorfor omlæsning af turistgrupper til offentlige transportmidler ikke er muligt

90 pct. af de ture som arrangeres til f.eks. Indre by i København, består af samlede grupper fra 40 personer og opefter. Det vil mærkbart forringe turisternes eller konference/event gæsternes oplevelse og øge omkostningerne og miljøpåvirkningen forbundet med turistbusture hvis grupperne skal deles op og sendes med mindre køretøjer eller med offentlig transport.

I en rundspørge blandt medlemmer af Dansk PersonTransport anslås det at 33 pct. af passagererne med danske turistbusgrupper til Indre by i København i 2019 var pensionister og ældre. Det svarer til at DPT's

medlemmer samlet set i 2019 befordrede ca. 140.000 danske ældre og pensionister til Indre by i København.

Mange af de ældre og handicappede er ofte mennesker med nedsat mobilitet. For denne særlige gruppe af turister stilles der store krav til befordring frem til destinationerne, så afstanden fra det sted de sættes af turistbussen til turistattraktionerne, skal være så kort som muligt. Mange skift mellem transportmidler er både fysisk og mentalt belastende for mange ældre og handicappede.

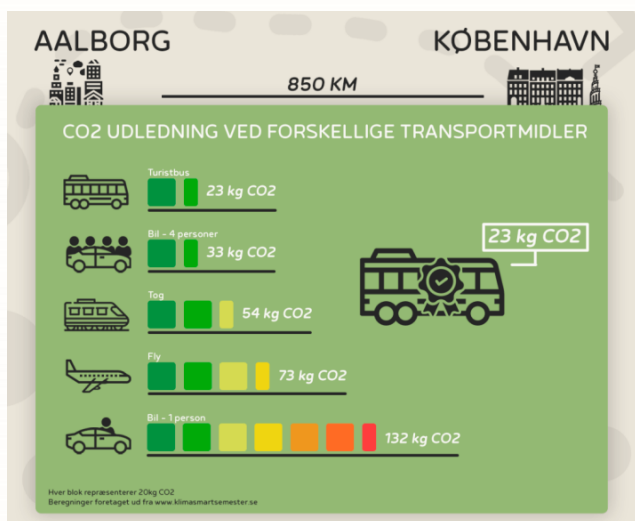
Andre transportformer som gang over længere afstande, cykling og andre former for kollektiv transport, er i praksis ikke anvendelige for disse mennesker. Hvis afstanden fra afsætningsplads til turistattraktionen er for stor, risikerer man at udelukke de ældre turister fra at opleve store dele af Indre by i København og andre steder med nul-emissionszoner.

Derfor vil transport af turister via Metro-nettet ligeledes ikke være praktisk muligt det er tvivlsomt om elevatorer og perroner har kapaciteten til at håndtere så store mængder turistgrupper, der hver har en størrelse på ca. 40 personer pr. gruppe som også skal befordres samtidigt med de normale brugere.

### *Nuværende flåde af moderne busser*

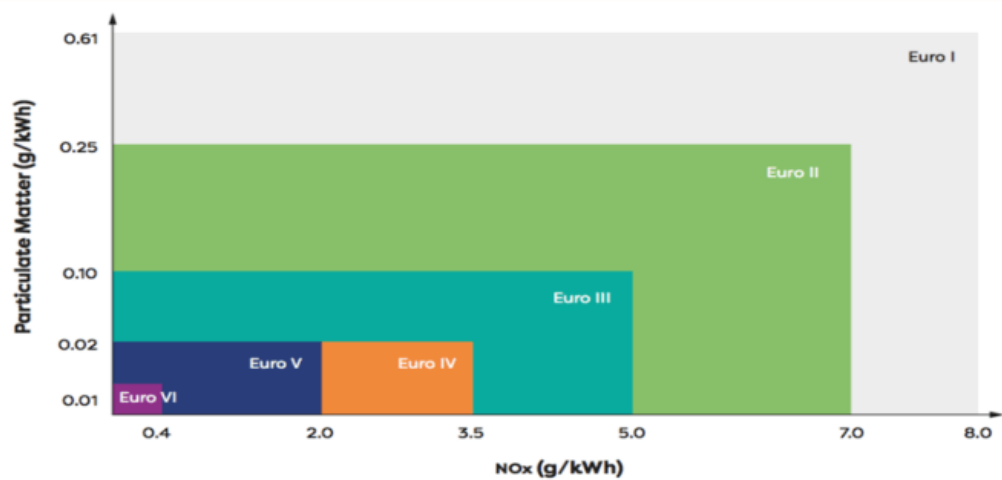
Det er også væsentligt at påpege at en EURO6 turistbus i dag er det mest klimavenlige transportmiddel at transportere sig i jf. figur 2.

Figur 2. CO<sub>2</sub>-udledning ved forskellige transportformer



Samtidigt har der været en meget stor udvikling i forhold til at fjerne partikelforurening i de moderne turistbusser hvor en moderne EURO 6 turistbus i dag udleder meget få partikler (jf. figur 3).

Figur 3. Partikelforurening fra EURO 6 køretøjer



Development of European Heavy-Duty Legislated Emissions Limits

Source: [www.aecc.eu](http://www.aecc.eu)