



DE SAMVIRKENDE KØBMÆND

Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 København K.
Fremsendt pr. mail: mst@mst.dk

Hellerup, den 20. juli 2006
CBN/ms

Vedr. høring - Styrelsens journalnummer 4013-0004.

DSK takker for den fremsendte høring om udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven. DSK har i den forbindelse opfordret købmændenes grossister – Supergros A/S og Edeka DANMARK A/S - til at afgive bemærkninger, da det er grossisterne, der dagligt leverer hovedparten af varerne til landets dagligvarebutikker.

Generelt:

Som ansvarlige virksomheder med betydelige godsmængder - også til byområder - er det holdningen, at der skal tages de nødvendige hensyn i forbindelse med distribution i byområder.

Vi ser derfor positivt på, at der påtænkes en regulering af dette område.

Kravene:

Som det fremgår af teksten til lovforslaget, er der to typer af krav til partikeludslip, nemlig:

- EU-normerne, Euro-3 og Euro-4
- "Regler om et effektivt partikelfilter fastsat af miljøministeren" jf. §15 b, stk. 3

Euro-3 har været lovpligtig standard siden 1.10.2001, hvilket betyder at biler, der har været indregistreret siden denne dato, opfylder kravene i Euro-3 standarden.

Tilsvarende bliver Euro-4 lovpligtig standard pr. 1.10.2006, hvorefter nyindregistrerede skal opfylde denne standard.

De nærmere regler for "effektive partikelfiltre" er p.t. ikke kendte, og lovforslaget giver udelukkende bemyndigelse til ministeriet til at fastsætte reglerne. Der er ikke angivet frister eller begrænsninger i denne regelfastsættelse.

Vores holdning er, at de udelukkende skal være reguleret af EU-reglerne, altså en henvisning til Euro-3 og Euro-4 - og gerne på sigt også til Euro-5. Af hensyn til varenes frie bevægelighed er det positivt med ens krav på tværs af EU's medlemsstater. Det vil samtidig være problematisk, hvis Danmark indfører regler, der er mere restriktive end EU-normerne. Vil mere restriktive danske regler medføre, at danske vognmænd ikke kan konkurrere på lige vilkår med vogne fra resten af EU?

Hvornår gælder hvad?

Fra 1.7.2008, gælder følgende:

Biler indregistreret 1. gang før 1.10.2001 skal have påmonteret partikelfiltre, hvis de ikke lever op til Euro-3.

Det er således underforstået, at biler indregistreret efter 1.10.2001 (og frem til 1.10.2006) lever op til Euro-3, hvilket er kravet.

Biler indregistreret i perioden 1.10.2006 og frem til 1.7.2008 lever op til Euro-4

En konklusion er derfor, at når kravet indføres, vil lastbiler, der er op til 6 år og 9 mdr. kunne køre i zonerne uden påmontering af yderligere filtre.

Det er en rimelig alder, der ikke vil give problemer.

Fra 1.7.2010 gælder:

Biler indregistreret 1. gang før 1.10.2006 skal have påmonteret partikelfiltre, hvis de ikke lever op til Euro-4.

Det er således underforstået, at biler indregistreret efter 1.10.2006 lever op til Euro-4, hvilket er kravet.

Her er konklusionen mere problematisk, idet den alder en bil maksimalt kan have når dette krav træder i kraft, er 3 år og 9 mdr.

Vi skal således foreslå, at fristen i 2010 forlænges til 2012, hvor alderen på biler, der lever op til kravet vil være maksimalt 5 år og 9 mdr.

Afgrænsning af miljøzoner (baggader etc.)

I vurderingen af om en given postadresse er beliggende i en miljøzone eller ej, skal alene indgå den kørevej, der anvendes for at komme frem til adressen.

Hvis eksempelvis en butik har postadresse mod en gågade, der er omfattet af zonen, men har mulighed for varelevering af en baggade e.lign., der ikke indgår i zonen, skal dette være muligt.

Udstedelse af miljøzonemærker

Der er lagt op til at miljøzonemærker skal udstedes af en virksomhed, der er godkendt til bilsyn.

DSK konstaterer med tilfredshed, at der er lagt op til fri prisdannelse på området. Af hensyn til den fri prisdannelse bør det understreges, at godkendelse af udslip, samt udstedelse af miljøzonemærker skal kunne ske uafhængigt af det lovpligtige årlige syn.

Med venlig hilsen

Claus Bøgelund Nielsen



Miljøstyrelsen
 Industri kontoret
 Att.: Claus Torp
 Strandgade 29
 1401 København K

Grønningen 17
 Postboks 2250
 DK-1619 København K
 Telefon: +45 70 15 95 00
 Telefax: +45 70 15 95 02
 E-mail: dtl@dtl-dk.dk
 Internet: www.dtl-dk.dk

Deres ref.: 4013-0004

Vor ref.: oho/lhh

Vort j. nr.: 06-165101-006

Dato: 11.08.2006

Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven – partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner

Dansk Transport og Logistik (DTL) takker for muligheden for at komme med bemærkninger til ovenstående, der blev sendt i høring den 28. juni 2006.

Lovforslaget har gennemgået en intern høring blandt DTL's specialforeninger, herunder International Transport Danmark og regionskontorerne.

DTL er positiv over for, at de største kommuner får mulighed for at etablere miljøzoner med henblik på at reducere antallet af sundhedsskadelige partikler. Miljøzoner vil give anledning til, at transporterhvervet anvender de nyeste og mest miljøvenlige biler netop dér, hvor mange mennesker færdes – en udvikling der allerede er i gang. Partikeludledningen fra en bil med EURO 4 normen er reduceret med 80 % i forhold til en EURO 3 bil, som igen udleder færre partikler end ældre biler. EURO 4 normen, som ikke kræver partikelfiltre, er som bekendt lovpligtig fra oktober 2006.

DTL har en række konkrete bemærkninger til lovforslaget, som kan summeres ved:

- Fristerne for montering af filtre bør udskydes fra 2008 til 2009 og fra 2010 til 2014. Det kan i praksis være vanskeligt at nå at montere de mange filtre frem mod juli 2008. Desuden er det dyrere at montere filtre, end Miljøstyrelsens beregninger viser, og ved en udskydelse af fristen vil der i mellemtiden ske en naturlig udskiftning til biler med lavere udledning af partikler.
- DTL vurderer, at den samlede investeringsomkostning vil kunne løbe op i ca. 1,1 mia. kr., hvilket er noget højere, end lovforslaget lægger til grund. DTL vurderer dels et større behov for monteringer af filtre, og at investeringen pr. filter er højere.
- Lovforslaget bør fastlægge, at kommunerne skal undtage gennemfartsveje i miljøzonerne, såfremt at rimelige alternative ruter ikke er til stede.
- Ministeren bør i lovbemærkningerne nøje fastlægge kriterier for fritagelse og dispensation for reglerne med henblik på at sikre en ensartet behandling af vognmændene landet over; dispensation hvor det er teknisk umuligt eller uforholdsmæssigt dyrt at montere filtre; samt undtagelse for vognmænd, der sædvanligvis ikke kører i miljøzonerne.
- Kriterier for vurderinger af ekspropriation bør fastlægges af ministeren, og der bør indføres en mulighed for at påklage en så alvorlig afgørelse til anden administrativ myndighed.
- Miljøzonermærkning gælder ikke udenlandske biler, hvorfor kontrol af disse skal sikres gennem beskrivelse i lovbemærkningerne.
- Begrebet partikelfiltre henviser til specifik teknologi og bør ændres til emissionsbegrænsende udstyr

2.

- Muligheden for at udvide zonerne bør begrænses således, at det sikres, at det står mål med de sundhedsmæssige gevinster.
- Eventuelle kommende krav om filtre på varebiler bør fastlægges i et separat lovforslag, således at tekniske muligheder og problemer samt økonomiske konsekvenser grundig vurderes.
- DTL er bekymret for, at Kommissionen – som i Sverige – ikke vil godkende, at der stilles krav til udenlandske transportører, der kører i miljøzonen. En miljøzoneordning, der stiller dansk indregistrerede biler dårligere end udenlandsk indregistrerede biler er uacceptabel.
- Størelsen på tilskudspuljen til filtre hænger ikke sammen med de gode intentioner om at støtte erhvervet. Men ordningen bør også omfatte tilskud til indkøb af EURO 5 biler, som er en ligestillet løsning til reducere af partikler.

Fristerne for montering af filtre bør udskydes fra 2008 til 2009 og fra 2010 til 2014

DTL har siden 2003 været fortalere for miljøzoner og støttet Aalborg Kommunes ansøgning om et forsøg med en miljøzone, der ligner de, som findes i Malmø, Lund, Göteborg og Stockholm. Her må biler ældre end otte år ikke køre i zonen uden filtre. Det indebærer, at biler med EURO 2 normen og ældre skal have filtre på fra 2009. Valget af grænsen på otte år i Sverige er nøje valgt ud fra en afbalancering af de miljømæssige effekter og hensynet til transportørernes investeringstakt og dermed den økonomiske belastning af erhvervet.

Det danske lovforslag er mere vidtgående, idet det fastsætter, at alle biler købt før 1. oktober 2001 – svarende til omtrent ældre end syv år – skal have monteret et filter pr. 1. juli 2008 eller umiddelbart efter, at kommunerne er parate med en ordning. Pr. 1. juli 2010 skal alle biler købt før 1. oktober 2006 – svarende til omtrent ældre end fire år – have monteret et filter.

DTL vil på det kraftigste opfordre til, at fristen i 2008 skydes til 2009 og fristen i 2010 skydes til 2014 svarende til et otte års alderskrav som i Sverige. Specielt kravet om filtre på biler med EURO 3 normen i 2010, mener DTL er for restriktivt, idet det svarer til et fire års alderskrav for biler uden filtre.

En udskydelse fra 2008 til 2009 er først og fremmest begrundet i, at de foreslåede tidsfrister kan give anledning til praktiske problemer med at nå at få leveret og monteret filtrene og nå at købe nye biler, der lever op til kravene om udledning af partikler. Udskydelsen vil dog også medføre en ikke ubetydelig lettelse i den økonomiske byrde for erhvervet, idet DTL anslår, at det betyder, at ca. 2.000 færre filtre eller færre køretøjer skal udskiftes før planlagt. Dette svarer til en besparelse for erhvervet på 90 mio. kr. med Miljøstyrelsens antagelse om en gennemsnitspris for enten filter eller ekstraordinær udskiftning af bil på 45.000 kr.

De danske frister er også mere vidtgående end de, der arbejdes med i London. Transportmyndigheden i London har i forbindelse med udarbejdelsen af et forslag om en miljøzone valgt at udskyde kravet om filtre på EURO 3 fra 2010 – ikke til 2014 – men dog til 2012. Det er sket for at reducere transportørernes omkostninger og for at gøre miljøzonen mere acceptabel. Engelske transportørers omkostninger reduceres dermed frem til 2015/16 med ca. 600 mio. kr. eller 22 pct. (fra £270m til £210m).

En udskydelse fra 2010 til 2014 i Danmark anslår DTL vil betyde, at der i 2014 skal monteres 3.500-4.000 færre filtre eller færre køretøjer skal udskiftes før planlagt, svarende til en besparelse

3...

3.

for erhvervet på 160-180 mio. kr. med Miljøstyrelsens antagelse om en gennemsnitspris pr. bil på 45.000 kr. Det svarer til en reduktion i de samlede investeringsomkostninger på ca. 20-22 pct., idet disse er anslået til 805 mio. kr. (jf. afsnit "Beregnete omkostninger i lovforslaget er for lave")

Der er i overstående ikke taget højde for de løbende driftsomkostninger ved partikelfiltre samt forrentning af investeringerne.

Vi skal gøre opmærksom på, at det ikke i fuldt omfang vil være muligt for transportvirksomhederne at overvælte omkostningen på kunderne. Dette skyldes, at mange lastbiler med partikelfiltre i stort omfang vil udføre opgaver uden for miljøzonerne, hvorfor kunderne næppe vil acceptere en merpris som følge af partikelfiltret. Desuden vil der i en del tilfælde være tale om montering af filtre på ældre lastbiler, som har en kortere restlevetid end de 6 år, som er den forventelige afskrivningsperiode på et filter.

Kommunalbestyrelsens varsling om montering af filtre på 14 måneder vil give praktiske problemer med filterleverancer og montering

Lovforslaget tilkendegiver, at en miljøzone kan træde i kraft 14 måneder efter, at kommunalbestyrelsen har annonceret, at den har vedtaget at etablere en miljøzone (Jf. § 15 a., stk. 2). Tidsfristen er ganske kort i betragtning af de store dispositioner, vognmændene skal foretage, men også af praktiske grunde.

DTL skal gøre opmærksom på, at stort set alle lastbiler er specialbygget efter den enkelte transportørs behov, og at eftermontering af partikelfiltre derfor nøje skal tilpasses den enkelte lastbils opbygning og i øvrigt også køremønster. Det betyder i praksis, at der skal foretages en "skræddersyet" løsning i hvert eneste tilfælde, med det tidsforbrug, de omkostninger og de risici for fejl, der ligger i det.

I forhold til praktiske problemer med at nå at få leveret og monteret filtre skal DTL også her henvise til London, hvor myndighederne har identificeret en række tilfælde af partikelfiltre, der ikke har fungeret tilfredsstillende, som følge af fejlmontering eller dårlig vedligeholdelse. Det har givet anledning til, at myndighederne i samarbejde med partikelfilterleverandører og andre relevante aktører vil arbejde på at sikre en bedre montering, vedligeholdelse og testning af partikelfiltre. DTL finder i den forbindelse, at de danske myndigheder på tilsvarende vis dels tager et medansvar i form af at tilvejebringe information og rådgivning om at finde de rette filtre i forhold til motorstørrelse og kørselsmønstre, dels at der inden for den givne tidsramme kan monteres det nødvendige antal filtre, og at der gives tid til, at det kan sikres, at de er funktionsduelige.

For så vidt angår køb af nye køretøjer, skal der gøres opmærksom på, at leveringstiden typisk er på 6-9 måneder, hvilket netop følger af, at de fleste lastbiler - især opbygningen af lad og udstyr i øvrigt - bliver individuelt håndbygget.

Den korte varsling vil ikke alene være et problem i forhold til den først kommende frist i 2008, men også hvis Odense først kommer i gang senere og ved byernes eventuelle senere udvidelser af zonerne, som vil betyde, at flere vognmænd bliver berørt.

4...

4.

Beregnete omkostninger i lovforslaget er for lave

DTL's beregninger af omkostninger til montering af filtre eller indkøb af nye lastbiler adskiller sig fra Miljøstyrelsens. Miljøstyrelsen har beregnet et lavere antal nødvendige filtre/udskiftning af biler, og har ikke medtaget alle omkostninger i forbindelse med filtermontering og vedligeholdelse.

DTL vurderer, at 2/3 af de danske lastbiler og busser, der er ældre end EURO 4, skal have monteret filtre eller udskiftes inden 2010. Andelen afhænger af, om alle fem byer (København/Frederiksberg, Aalborg, Århus og Odense) faktisk indføre en miljøzone, og om det sker samtidig; den konkrete geografiske udstrækning af zonerne; undtagelser for visse gennemfartsveje i zonerne samt af, i hvilket grad vognmændene i praksis kan opdele køretøjerne i de, der skal kunne køre i zonerne og de, der aldrig gør det.

Ud af i alt 51.500 køretøjer - fordelt på 48.300 lastbiler og 3.200 turistbusser - skønner DTL, at i alt 19.900 lastbiler og busser vil skulle have monteret partikelfilter eller at køretøjerne ekstraordinært, dvs. før ellers planlagt tidspunkt, udskiftes til et EURO 4 eller 5 køretøj.

DTL skønner desuden, at der uanset lovforslaget inden 1. juli 2008 vil være monteret ca. 1.000 partikelfiltre pga. kundekrav, og at der vil være anskaffet 1.000 EURO 4 og 5 lastbiler og busser¹. Behovet i forhold til lovforslaget vurderes derfor af DTL til 1.800 ekstraordinære nyanskaffelser af EURO 4 og 5 køretøjer og 16.100 partikelfiltre (i alt 17.900 filtre/nye køretøjer).

Det er 2.100 flere filtre end Miljøstyrelsen vurderer jf. lovforslaget.

Med DTL's forslag om udskydelse af ikrafttrædelsestidspunkter til henholdsvis 2009 og 2014, skønner DTL et samlet behov på 10.300 filtermonteringer og 1.800 ekstraordinære nyanskaffelser af køretøjer. Det er 3.700 færre partikelfiltre end lovforslaget forudsætter.

Miljøstyrelsen antager, at montering af filtre og ekstraordinære indkøb af biler med EURO 4 eller 5 normen gennemsnitligt koster 45.000 kr./bil. DTL's beregninger viser, at de gennemsnitlige omkostninger pr. bil er i størrelsesorden af 60.000 kr., idet omkostninger til montering og driftstab i forbindelse med montering efter DTL's opfattelse er undervurderet i lovforslaget.

Forudsat Miljøstyrelsens investeringsomkostning pr. filter på 45.000 kr. vurderer DTL derfor en samlet investering på 805 mio. kr., idet det også antages, at en ekstraordinær nyanskaffelse koster 45.000 kr. Med DTL's forslag om en udskydelse af ikrafttrædelsesdatoer bliver investeringsomkostningerne 260 mio. kr. lavere - nemlig 545 mio. kr.

Med DTL's vurdering af de samlede investeringsomkostninger inkl. driftstab på 60.000 kr. pr. bil bliver den samlede investeringsomkostning på 1.074 mio. kr., der ved en udsættelse af ikrafttrædelsesdatoer vil kunne reduceres med 348 mio. kr. til 726 mio. kr.

¹ Efter oplysninger fra Danmarks Statistik var der pr. 31. marts 2006 registreret 329 lastbiler med EURO 4 motorer og 48 med EURO 5 motorer.

5.

Antal partikelfiltre eller ekstraordinære nyanskaffelser af lastbiler og busser:

Ikrafttrædelsesdato	Miljøstyrelsen/ lovforslaget	DTL beregning/ lovforslaget	DTL forslag om udskydelse af ikrafttrædelse
1. juli 2008	9.000*	11.100**	9.100**
1. juli 2009			
1. juli 2010	6.800	6.800	3.000
1. juli 2014			
Totalt antal partikelfiltre/ nye køretøjer	15.800	17.900	12.100
Investering ved 45.000 kr. pr. filter/nyt køretøj	711 mio. kr.	805 mio. kr.	545 mio. kr.
Investering ved 60.000 kr. pr. filter/nyt køretøj	948 mio. kr.	1.074 mio. kr.	726 mio. kr.
Antal partikelfiltre	14.000***	16.100***	10.300***

Noter til tabel:

- * Tallet er en summering af Miljøstyrelsens tal for antal filtre på 7.200 og nye biler på 1.800
- ** DTL har også forudsat, at der ekstraordinært anskaffes 1.800 nye køretøjer
- *** Idet det forventes, at der ekstraordinært anskaffes 1.800 køretøjer til en EURO 4 el. 5 vurderer DTL, at der med baggrund i lovforslaget skal eftermonteres 16.100 filtre mod lovforslagets 14.000, og DTL's forslag om udskydelse af ikrafttrædelsesdatoer vil reducere antallet af filtre til 10.300.

Ud over investeringsomkostningerne, der kan omregnes til en årlig forrentning og afskrivning, kommer årlige omkostninger til drift af filtrene, som DTL anslår til 4.000 kr./bil mod Miljøstyrelsens 2.700. DTL skal bemærke, at Miljøstyrelsen ikke har medtaget administrative omkostninger ved anskaffelse og drift af filtre samt driftstab i forbindelse med servicering og vedligeholdelse af filtrene.

Gennemfartsveje i miljøzonen

Alle veje inden for en miljøzonen skal være omfattet, dog med undtagelser af veje, der betragtes som værende en del af det overordnede vejnet. Derudover kan kommunalbestyrelsen undtage enkelte centrale gennemfartsveje, hvis der ikke er en rimelig mulighed for at undgå kørsel i zonen pga. manglende omfartsveje. (jf. lovbemærkninger til § 15 b., stk. 1).

DTL er af den opfattelse, at loven bør pålægge kommunerne, at de skal udtage gennemfartsveje hvor fornuftige alternative ruter ikke er til stede. Uden en sådanne undtagelse for zonen omfang, skal biler, der intet ærinde har i byen, have monteret filtre, og det er tvivlsomt om den miljømæssige gevinst står mål med omkostningerne. Vigtige gennemfartsveje er f.eks. Limfjordsbroen og Vesterbro igennem Aalborg, idet visse transporter har forbud mod at anvende motorvejstunnelen, men skal køre ind gennem Aalborg og over broen. På tilsvarende vis er der i øvrige byer behov for at fritage gennemfartsveje fra havnen ud til motorvejsnettet².

Derudover bør lovforslaget indeholde, at kommunerne skal undtage lastbiler og busser til og fra havne, der er et led i intermodale skibs- og vejtransporter, og hvor godset intet ærinde har i zonen, men alene skifter transportmiddel. Dette vil kunne vedrøre containere, der sejler med containerskibe og lastbiler og løstrailere, som sejler med færger eller roro-skibe.

² Jf. politiets hjemmeside:

http://www.politi.dk/Koebenhavn/da/Borgerservice/Fardsel/transport_farligt_gods/tvangsruter/

6.

Nationale kriterier for fritagelse og dispensation

Ministeren kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsernes adgang til at meddele dispensation (jf. § 15 b., stk. 8). DTL er af den opfattelse, at ministeren meget præcist bør fastsætte kriterier for fritagelse og dispensation i bekendtgørelse. På denne måde sikres det, at transportører oplever ens betingelser for fritagelser og dispensation, uanset hvilken kommune de søger i.

En meddelt fritagelse eller dispensation bør være gældende i alle miljøzoner.

DTL har med tilfredshed noteret sig, at ministeren vil ensrette krav om f.eks. placering af miljøzonemærket (lovbemærkninger til § 15 c., stk. 1) – et forhold, der ellers ville kunne give anledning til praktiske problemer for biler, der kører i flere zoner.

Endelige skal DTL bemærke, at det er vigtigt, at der ikke sker forskelsbehandling af private og offentlige køretøjer. Dette er et forhold, som bekymrer DTL efter erfaringer med københavnske filterkrav til hhv. egne biler og leverandørers biler.

Generelle kriterier for undtagelse af specialbyggede vogne og særtransporter

Kommunalbestyrelsen får mulighed for at give dispensation for montering af filtre, hvor det er teknisk vanskeligt, eller hvor en opretholdelse af kravet må anses som værende et indgreb af ekspropriativ karakter (jf. lovbemærkninger til § 15 b., stk. 7). Også på dette punkt bør ministeren i bekendtgørelse fastsætte kriterier for at undtage visse typer af specialbyggede køretøjer.

På visse kranbiler, biler med pumper/kompressorer herunder olietankbiler og blokvognstrækkere er det teknisk vanskeligt eller umuligt at montere filtre pga. manglende plads, for lav udstødningstemperatur el.lign.

For andre specialbyggede biler er omkostningerne til montering af filtre så høje, at det næppe står mål med miljøgevinsten.

Dertil kommer en undtagelse af biler til særtransporter. Biler til særtransport er byggede til transport af særligt tungt eller omfangsrigt gods, og det er derfor ganske vanskeligt at disponere en vognpark med og uden filtre til henholdsvis kørsel i og uden for miljøzonerne. DTL vurderer derfor, at samtlige lastbiler til særtransporter, der er byggede til godstyper, der kan blive brug for i byen, bliver nødt til have monteret filtre, uanset at de meget sjældent måtte køre i en miljøzone. DTL skal derfor anbefale, at disse køretøjer undtages eller på anden vis gives en lempeligere behandling jf. også det følgende.

En anderledes og stærkt bekymrende konsekvens af miljøzoner er, at de vil udelukke vognmænd, der ikke i forvejen opererer i zone, fra markedet i byerne. Vognmandens ny kunde i miljøzonen vil ikke kunne betjenes, før et filter er monteret, eller ny bil indkøbt, hvilket som nævnt vil tage 6-9 måneder. Således indskrænkes konkurrencen i miljøzonerne væsentligt. Derfor foreslår DTL, at vognmænd, der kan dokumentere, at de har bestilt opbygning af bil eller ny bil, opnår tilladelse til at køre i zonen uden filter, indtil et filter er monteret/ny bil indkøbt.

7.

Undtagelse fra miljøzonekravene for biler, der kun undtagelsesvis kører i en miljøzone – dagsbilletter i begrænset omfang

Ministeren bør give mulighed for, at biler, der kun undtagelsesvis kører i en miljøzone, kan undtages for miljøzonekravene. I den forbindelse bør det defineres, hvad der skal forstås ved "undtagelsesvis" idet der fastsættes en øvre grænse for, hvor ofte biler må køre i miljøzonerne uden at have monteret et partikelfilter. Uden en sådan mulighed vil lovforslaget få den konsekvens, at f.eks. cirkuset, flyttevirksomheden og specialtransportøren, der normalt aldrig eller kun undtagelsesvis kører ind i en miljøzone, skal have monteret filter eller udskiftet bilen.

Forslaget medfører umiddelbart kontrolproblemer, hvorfor DTL foreslår, at vognmænd skal kunne erhverve sig en dagsbillet påført køretøjets registreringsnummer. Muligheden for en dagsbillet skal som nævnt kombineres med en øvre grænse for, hvor mange billetter, hver vognmand kan erhverve pr. bil pr. år.

Vurdering af ekspropriation og muligheden for administrativt at påklage afgørelse
Ekspropriation af en virksomhed er en alvorlig sag, og i lovbemærkningerne står da også, at dette ikke må ske på baggrund af loven. Det er efter DTL's opfattelse stærkt bekymrende, at det er kommunerne, der træffer afgørelser om dispensation, uden det åbenlyst er tanken at fastlægge nøjere retningslinier for, hvorledes det skal foregå.

Desuden er det stærkt bekymrende, at afgørelser der har så vidt rækkende konsekvenser ikke administrativt kan påklages til anden myndighed (jf. 15 b., stk. 7).

Af lovforslaget bør det klart fremgå hvem, og hvorledes vurderinger af ekspropriation skal foretages, herunder hvilken teknisk ekspertise der skal vurdere, om det er / ikke er teknisk muligt at montere filtre. Det vil være nærliggende at udpege et overordnet organ, der også vil kunne fungere som klageinstans for kommunernes afgørelser. En klage bør have opsættende virkning.

Effektiv kontrol og håndhævelse

Efter DTL's opfattelse er det afgørende vigtigt, at der kommer til at være en effektiv kontrol og håndhævelse. I den forbindelse bør det overvejes, hvorledes de kommunale myndigheder gennem kontrolvirksomhed kan bidrage til politiets håndhævelse af reglerne.

Miljøzonemærker og kontrol gælder ikke udenlandske køretøjer

Sammenkædningen mellem udstedelse af miljøzonemærket og ordinære årlige syn er ganske fornuftig både i forhold til at begrænse besvær og omkostninger for transportører og myndigheder, og i forhold til formålet om at foretage en effektiv kontrol. For i højere grad at sikre sammenhæng mellem montering af filter og det årlige syn bør fristen i § 15 a stk. 2 dog forlænges til 18 mdr., da der kan forventes en ikke ubetydelig ventetid på filtre og værkstedskapacitet til montering.

Det er dog betænkeligt, at alene danske transportører skal erhverve sig et miljøzonemærke med henblik på kontrol. Mens danske biler kan kontrolleres umiddelbart, kræver kontrol med udenlandske biler, at myndigheden har mulighed for at få kontakt til chaufføren med henblik på fremlæggelse af papirer, der kan dokumentere partikeludledningen. I givet fald må politiet som modvægt hertil udføre en særlig intensiv kontrol med udenlandske køretøjer, og der bør af lovbemærkningerne fremgå, hvorledes dette skal foregå.

8...

8.

Begrebet "partikelfilter" - emissionsbegrænsende udstyr

Miljøministeren skal jf. § 15 b., stk. 3, fastsætte regler for, hvad der forstås ved et effektivt partikelfilter. Men betegnelsen "partikelfiltre" henfører til en specifik teknologi, og der bør i stedet stå "emissionsbegrænsende udstyr", som er langt mere bredt dækkende.

Emissionsbegrænsende krav, der stilles i f.eks. en miljøzoneordning, bør rette sig mod udledningens størrelse/omfang, og ikke med hvilken teknologi eller hvilket efterbehandlingsudstyr dette opnås. Miljøzoneordningen bør ikke ensidigt fokusere på anvendelsen/eftermonteringen af bestemte teknologier (partikelfiltre), men til stadighed være åben for nye og lige så effektive løsninger.

Kommunernes høringsfrist

Kommunerne skal ved etablering af miljøzoner give erhvervslivet og borger en høringsfrist på fire uger. DTL opfordrer til, at denne fastsættes til otte måneder på samme vis som høringer af lokalplaner. En plan om etablering af en miljøzone angiver på samme vis som lokalplaner, hvorledes et givent område må anvendes. Forskellige høringsfrister synes således ubegrundet.

Udvidelse af miljøzonen

Kommunerne kan udvide etablerede zoner. Loven bør indeholde en begrænsning af omfanget, idet der henvises til det faktum, at der skal være en vis befolkningstæthed for at omkostninger for erhvervslivet står mål med de sundhedsmæssige fordele.

Krav om filtre på varebiler

Varebiler – eller biler med en totalvægt på 3500 tons – pålægges ikke umiddelbart krav om montering af filtre. Begrundelse er, at de er dyre og teknisk vanskeligt at montere. DTL finder undladelsen af varebiler rimelig, men er samtidig bekymret for, at dette vil medføre en konkurrenceforvridning og flytte gods fra større til mindre biler, idet konsekvensen er både manglende reducere af partikler og øget trængsel i byerne.

Lovforslagets giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte krav om filtre på varebiler. I stedet bør et sådanne krav fremsættes på basis af et separat lovforslag, således at der gives anledning til en grundig analyse af tekniske muligheder og problemer samt økonomiske konsekvenser.

Overholdelse af EU-lovgivningen

Af lovforslagets bemærkninger om forholdet til EU-retten fremgår, at ordningen må anses for at være i overensstemmelse med artikel 72. DTL er bekendt med en beslutning fra den svenske regering, juni 2006, om at ændre de nuværende bestemmelser om de svenske miljøzoner. Ændringen sker som følge af, at Europa-Kommissionen har kendt de nuværende bestemmelser om dispensation i forbindelse med eftermontering af partikelfiltre/katalysatorer i strid med artikel 28 i EU-traktaten, hvori det hedder, at "kvantitative indførselsrestriktioner såvel som alle foranstaltninger med tilsvarende virkning er forbudt mellem medlemsstaterne".

I den svenske regeringsbeslutning hedder det, at de tekniske krav om at installere og kontrollere partikelfiltre betyder, at det er mere besværligt at anvende udenlandsk registrerede køretøjer, eftersom installation og godkendelse kun kan ske i visse medlemsstater.

De svenske myndigheder har angiveligt opgivet at dokumentere, at det ikke påfører udenlandske ekstra besvær i forhold til svenske lastbiler at få installeret og godkendt partikelfiltrene, og at

9.

dokumentere over for EU, at de tekniske krav både er nødvendige og proportionale i forhold til miljøforbedringen.

I forlængelse heraf må DTL udtrykke bekymring for, om Kommissionen vil tillade Danmark, som det lægges op til i lovforslaget, at pålægge ældre udenlandske køretøjer at montere partikelfilter

I den forbindelse vil det for DTL være helt uacceptabelt, hvis udenlandske lastbiler fritages, og det vil være i lodret strid med, hvad lovforslaget lægger op til. Både Københavns Kommune og Aalborg Kommune har i deres ansøgninger i forhold til den nugældende forsøgsparagraf om miljøzoner - i god overensstemmelse med DTL's synspunkt - også ønsket, at ordningerne skulle omfatte udenlandske køretøjer.

Det vil for DTL også være uacceptabelt, hvis man i Danmark, ligesom i Sverige, lægger op til, at en eftermontering af partikelfiltre helt udgår som alternativ til en opgradering af ældre køretøjer til EURO 5 normen. Det sidste vil formentlig kræve en ganske omfattende teknisk og administrativ indsats og godkendelsesprocedure for hvert enkelt køretøj, der i givet fald ønskes opgraderet. Efter DTL's opfattelse vil det i allerhøjeste grad bringe spørgsmålet om ekspropriation ind i billedet, som da Københavns Kommune i sit oprindelige forslag til et forsøg med en miljøzone forlangte et absolut alderskrav på 7 år. Desuden har en lang række virksomheder allerede investeret i partikelfiltre i forventning om, at der vil blive gennemført miljøzoner med krav om partikelfiltre.

DTL skal opfordre Miljøministeriet til at indhente Kommissionens udtalelse inden lovforslaget behandles i Folketinget.

De EU-retslige problemer understreger behovet for, at der på EU-plan findes en fælles ramme for etablering af miljøzoner, herunder fastlæggelse af ens regler og betingelser.

Tilskudspulje til montering af partikelfiltre dækker kun 15 % af behovet

Puljen til støtte til montering af filtre er på 30 mio. kr. Ifølge Miljøstyrelsen vil i ca. 14.000 lastbiler skulle have påmonteret filtre frem til 2010, såfremt miljøzoner gennemføres som foreslået i København/ Frederiksberg, Aalborg, Århus og Odense. 30 % af omkostningerne, dog maksimum 15.000 kr., finansieres fra tilskudsordningen. Det er af DTL forudsat, at et tilskud gennemsnitligt vil udgøre 14.000 kr.

Det betyder, at medmindre puljen forhøjes med 174 mio. kr., vil alene 15 % af transportvirksomhederne kunne opnå et tilskud, da pengene fordeles efter først til mølle princippet. DTL har derfor i brev til miljøministeren af 22. juni 2006 anmodet ministeren om at skabe sammenhæng mellem de gode intentioner om at støtte transporterhvervet og puljens størrelse.

DTL skal i øvrigt foreslå, at ordningens begrænsning på højest 15.000 kr. pr. filter ophæves, idet vi finder det urimeligt, at netop særligt dyre filtre, der inkl. montering koster op til 100.000 kr., kun kan opnå 15.000 kr. svarende til 15 pct. i tilskud. Netop transportører, der har særligt store omkostninger til partikelfiltre, bør have et mærkbart tilskud.

Endelig skal vi foreslå, at tilskuddet også skal kunne gives til investeringer i EURO 5 biler, idet disse miljømæssigt er bedre end EURO 4 ved at have lavere udslip af kvælstofilter (NOx'er).

10.

Hvis den udskydelse af ikrafttrædelse af miljøzonernes to skæringsdatoer, som vi har foreslået gennemføres, vil behovet for antal tilskud falde til 12.100 kr./bil inkl. tilskud til EURO 5 køretøjer, idet vi forudsætter, at et tilskud til EURO 5 biler vil flytte efterspørgselen fra EURO 4 til EURO 5.

Ved eventuelle spørgsmål eller ønsker om supplerende oplysninger, bede henvendelse rettes til Ove Holm.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Morten Lindbo



Eminox
Scandinavia

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

18 JULI 2006

BREV NR.: 18 BILAG:

Eminox

Victor Hasselblads Gatan 6,
SE-421 31 Västra Frölunda
Sverige

Afdeling Danmark:

Tlf.: +45 87 573 188 / Fax: +45 87 573 177

Mob: +45 30 320 220

e-mail: freddy.skov-jensen@eminox.com

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
Denmark.

Date: 17. july 2006.

REF.: Comments to: J. nr. 4013 - 0004
Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven.
Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner.

Eminox Ltd. / Eminox Scandinavis Supports the Danish E-Zone Proposal.

Introduction

Eminox welcomes the proposal by the Danish Environmental Protection Agency to establish E-Zones in five Danish cities – Copenhagen, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg and Odense. The evidence shows this to be an important measure to help achieve air quality objectives in these cities, with the clear benefit of improved public health for its residents and visitors alike.

The focus of the E-Zone legislation, on the basis of impact and practicality, must start with heavy duty diesel vehicles. Even though the manufacturers of diesel engines for our trucks and buses have made great progress to reduce their emissions, driven by increasingly stringent European legislation, the inherent longevity of these engines and vehicles means that the problems of pollution from older diesel engines will remain with us for some years.

Reaching the Proposed Standard

The E-Zone Consultation Document proposes minimum standards which can clearly be reached by the utilisation of vehicles homologated to the corresponding European standard (Euro III or Euro IV).



Eminox
Scandinavia

Eminox

Victor Hasselblads Gatan 6,
SE-421 31 Västra Frölunda
Sverige
Afdeling Danmark:
Tlf.: +45 87 573 188 / Fax: +45 87 573 177
Mob: +45 30 320 220
e-mail: freddy.skov-jensen@eminox.com

Alternatively, the proposed PM₁₀ levels are readily achieved for older vehicles by fitting of a particulate trap, referred to generically as a DPF. There are a wide variety of DPF technologies, distinguished by the type of filter which they use and the method of 'regeneration' or burning of the accumulated soot (particulate).

Operators can readily retrofit a DPF for the E-Zone Phase 1 (2008) which will automatically enable them to meet the requirements of Phase 2 (2010) for particulate.

The Benefits of Retrofit

Using DPF retrofit for older vehicles is an effective way of reducing emissions and attaining the required Phase 1 and Phase 2 emissions standards.

A typical DPF will reduce PM emissions by more than 90%, as evidenced by chassis dynamometer testing of heavy duty vehicles on 'real-world' drive cycles. A Euro I or Euro II vehicle fitted with a DPF will emit less harmful PM₁₀ than its equivalent Euro III or Euro IV vehicle. Therefore, any E-Zone scheme should positively encourage the retrofit of DPFs in order to maximise PM₁₀ reductions.

Emissions of ultrafine particles are considered most damaging to health. The emissions of 'ultrafines' from a Euro III vehicle fitted with a DPF are often less in terms of mass, and in some cases 10 or 15 times less by number, than those from the equivalent 'clean' Euro IV vehicle. (Source: AKPF, Diesel Particulate Filter Manufacturers Task Force).

Retrofit Experience Worldwide

Over 100,000 DPFs have been fitted worldwide over the last 10 years. The wide range of retrofit DPF technologies should allow the complete range of target vehicles to be retrofitted. Many DPFs have been fitted on vehicles which operate in congested city centres, such as London and Paris. The technologies have therefore been proven for such applications.

The success of retrofit DPF systems in the field depends on a number of factors:

- selecting the appropriate technology for the particular application
- correct installation
- in-service monitoring by the operator



Eminox
Scandinavia

Eminox

Victor Hasselblads Gatan 6,
SE-421 31 Västra Frölunda
Sverige
Afdeling Danmark:
Tlf: +45 87 573 188 / Fax: +45 87 573 177
Mob: +45 30 320 220
e-mail: freddy.skov-jensen@eminox.com

- o proper cleaning of the filter element to remove accumulated ash

Provided that all of these factors are given proper attention, the modern retrofit DPF is an extremely reliable product.

There clearly needs to be a system in place to ensure that the product continues to function properly in service. Experience from the UK suggests that simple checks can be easily performed as part of the annual vehicle inspection. A successful re-test should then form the basis for the re-issue of the certificate of compliance and identification 'sticker'.

Leading by Example

As detailed in the consultation document, many cities across Europe are proposing E-Zones along the same lines as Denmark. We encourage the Danish authorities to proceed with the Scheme to protect the health of people in Danish cities and to set an example of best practice to the rest of Europe.

Yours Faithfully
Eminox Ltd / Eminox Scandinavia

Freddy Freddy Skov-Jensen.

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-000

04 JULI 2006

Nakskov, Annette

Fra: Grith Sandst Poulsen [gsp@finansraadet.dk]

Sendt: 4. juli 2006 09:33

Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)

Emne: Finansrådets svar på høring vedr. udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven
(Partikeelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner)

Brev NR.: 6 Bilag:

Til
Miljøstyrelsen

Finansrådet takker for modtagelsen af ovennævnte (Deres journalnummer M 4013-0004) og for muligheden for at fremkomme med bemærkninger.

Udkastet har ikke givet anledning til kommentarer fra Finansrådet.

Med venlig hilsen

Grith Sandst Poulsen

Direkte 3370 1080
gsp@finansraadet.dk

Finansrådets Hus
Amallegade 7
1256 København K

Telefon 3370 1000
Fax 3393 0260

mail@finansraadet.dk
www.finansraadet.dk

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Færdsels- og våbenkontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Dato : 20. juli 2006
Jr.nr. : 179.11.06
Ref. : PBL

Akt nr. 12
Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret

2006 NR 800 - 0014
DSS-CE

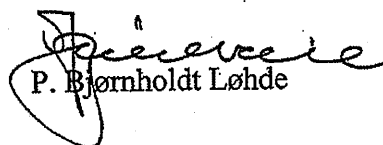
Vedr.: Forslag til ændring af miljøbeskyttelsesloven (partikelfiltre på tunge køretøjer i fastlagte miljøzoner), Deres brev af 4. juli 2006, sagsnr.: 2006-800-0014

Politimesterforeningen har bemærket, at bl.a. de politikredse, ordningen kommer til at vedrøre, er blevet anmodet om en udtalelse. Foreningen skal derfor alene udtale, at der ikke ved lovforslaget er taget stilling til, hvorledes ordningen forholder sig til politiets kontrolopgaver i henhold til færdselslovens § 77.

I medfør af færdselslovens § 77 er det politiet opgave at kontrollere, om et køretøj lever op til kravene til dets godkendelser. Det er Politimesterforeningens opfattelse, at det også må gælde kontrol af, om et køretøj, der efter syn er forsynet med et miljøzonomærke, har et partikelfilter, der lever op til betingelserne herfor. En sådan kontrol må vel kunne foretages også uden for miljøzonerne. Tilsvarende må gælde kontrollen af, om et miljøzonomærke anvendes uberettiget.

Det er Politimesterforeningen opfattelse, at der i lovteksten bør tages stilling til politiets kontrolopgaver.

Med venlig hilsen


P. Bjørnholdt Løhde



MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.:

4013-0004

- 7 JULI 2006

BREV NR.: 10 BILAG:

PO FBE
Projektorganisation
Forsvarets Bygnings- og
Etablisementstjeneste

PO FBE KDFMI

UM

063.1

0600272-025

2006-07-07

(Bedes anført ved henvendelser)

Til
Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 København K

Emne:

Besvarelse af høring af lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre.

Ref.:

Miljøstyrelsens skrivelse af 28. juni 2006, J.nr.M 4013-0004.

Miljøstyrelsen har ved ref. anmodet om Forsvarsministeriets bemærkninger til høring af lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre.

Forsvarsministeriet v/ Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste har ingen bemærkninger til ovennævnte.

E.b.

Signe Riktrup Jensen
Fuldmægtig
Miljøafdelingen

Postadresse
Frøderiksholms Kanal 30
Postboks 24
1001 København K.

Telefon
72 31 42 59

Telefax
33 32 10 29

email
fbe@mil.dk
Internet
<http://forsvaret.dk/fbe>
CVR 16 28 71 80



Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

**Høring af forslag til lov om ændring af Miljøbeskyttelsesloven
(Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner)**

Frederiksberg Kommune har modtaget ovennævnte lovforslag til udtalelse. Lovforslaget giver kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense mulighed for at etablere miljøzoner, hvor der er en betydelig trafik med tunge køretøjer. Kravene til køretøjerne i zonerne indføres i 2 trin:

- 1) Fra (tidligst) 1. juli 2008 skal køretøjer med motorer ældre end 1. oktober 2001 (svarende til kravene i Euro 2 normen) være forsynet med et godkendt partikelfilter.
- 2) Fra (tidligst) 1. juli 2010 skal køretøjernes motorer være forsynet med godkendte filtre eller opfylde Euro 4 normen (som gælder fra 1. oktober 2006).

Lovforslaget indeholder desuden nærmere bestemmelser om zonen afgrænsning, offentlig annoncering, kontrol med ordningen, mulighed for dispensation m.v.

Frederiksberg Kommune har i feb. 2005 ansøgt Justitsministeriet om et forsøg med en miljøzone - med krav til zonen der svarer til de i lovforslaget fra 1. juli 2010 gældende regler.

Frederiksberg Kommune har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Overordnet om lovforslaget

Kommunen finder det positivt, at det nu definitivt bliver muligt - via miljøzoner - at begrænse den sundhedsskadelige partikelforurening. Kommunen finder det også hensigtsmæssigt, at der på nationalt plan fastsættes enslydende krav og vilkår for miljøzonen, således at kommunernes primære opgave bliver at foretage den fornødne geografiske udpegning af zonen. Kommunen havde dog gerne udfra et miljø- og sundhedsmæssigt synspunkt set, at man fra allerede fra "opstart" havde fastsat de stramme

11. august 2006
Sagsbeh: NKJ
Sagsnr.: 61166

Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

Telefon 38 21 40 76
Telefax 38 21 45 25
planogmil-
joe@frederiksberg.dk

krav til zonen, svarende til Frederiksberg Kommunes oprindelige ansøgning.

Varebiler står ifølge DMU's opgørelser for 44 % af trafikens partikeludslip. Kommunen finder det her positivt, at lovforslaget indeholder en bemyndigelse til Ministeren, som giver mulighed for at udvide miljøzonen til at også at omfatte varebiler.

Lovforslaget retter sig meget specifikt mod partikelforurening. Kommunen skal her gøre opmærksom på, at der i de danske storbyer også er betydelige problemer med at overholde EU's luftkvalitetsnormer for kvælstofdioxid (NO₂). En øget indsats til fremme af anvendelsen af såkaldte SCR-katalysatorer på ældre tunge køretøjer kunne her, parallelt til dette lovforslag, overvejes.

Vedr. dispensation til køretøjerne i zonen

Lovforslagets § 15b, stk. 5-8 omhandler mulighederne for at fravige de normale krav fastsat i zonen. Her giver lovforslaget kommunen mulighed for at meddele dispensation, såfremt der foreligger særlige tekniske eller "ekspropriationsmæssige" årsager. Kommunen finder det her meget betænkeligt, at denne vurdering overgives til den enkelte kommune, uden at der fra centralt hold er udmeldt klare og præcise retningslinjer for, hvornår en sådan dispensation kan gives.

Kontrol/håndhævelse af ordningen

Lovforslaget er udstedt i henhold til miljøbeskyttelsesloven (og ikke færdselsloven, som den tidligere forsøgsordning om miljøzone var). Det betyder, at tilsynet med overholdelse af partikel- og miljøzonemærknings-kravene vil skulle varetages af kommunen efter de almindelige regler for myndighedshåndhævelse af miljøbeskyttelsesloven. I praksis må dette antages at betyde, at kommunen skal håndhæve loven via indskærpelser og politianmeldelser af lovovertrædere. Dette system er tilpasset "virksomhedsregulering" og ikke "trafikregulering" og synes ikke velegnet som kontrolsystem. Kommunen skal her understrege vigtigheden af, at der etableres et effektivt kontrolsystem. Kommunen skal derfor foreslå, at kommunens P-vagter gives mulighed for, f.eks. via opkrævning af afgifter, sammen med politiet til at varetage håndhævelsen, og at de enkelte parters rolle og funktion præciseres i lovforslaget.

Øvrige bemærkninger

Kommunen har i øvrigt noteret sig, at Miljøstyrelsen forventer, at lovforslaget "kun" vil medføre en reduktion i for tidlige dødsfald på 15-20 om året, hvad der umiddelbart forekommer beskedent i forhold til det af Regeringens partikelredegørelse tidligere anslåede (450). Frederiksberg Kommune må her antage, at den store forskel primært kan henføres til, at man har anvendt opgørelsesmetoder, der er "meget konservative".

Økonomi

Frederiksberg Kommune er medlem af Kommunernes Landsforening (KL), som varetager evt. økonomiske forhold knyttet til lovforslaget. Kommunen skal dog anføre, at ind-

førelsen af en ordning i Frederiksberg Kommune vil medføre udgifter for kommunen til administration, offentliggørelse af forslag til zone, skiltning, påmontering af partikelfiltre på kommunale køretøjer, tilsyn m.v. i størrelsesorden 1 million kr. for det første år og ca. 0,3 million kr. for de følgende år.

I forbindelse med lovforslaget bør det afklares, om en kommune, hvis den vælger at indføre miljøzoner, kan få et erstatningsmæssigt ansvar for allerede indgåede kontrakter (f.eks. kontrakter om transport, hvor kontrakten ikke indeholder krav om partikelfiltre).

På grund af sommerperioden har det ikke været muligt at forelægge høringssvaret for kommunalbestyrelsen. Der tages derfor forbehold for den efterfølgende politiske godkendelse.

Venlig hilsen

Jacob Nordby
Teknisk Direktør

Niels Thygesen
Miljøchef

Kopi til
Kommunernes Landsforening
Københavns Kommune
Århus Kommune
Odense Kommune
Ålborg Kommune



Foreningen af Rådgivende Ingeniører, FRI

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.:

4013 - 0004

MODT. I MST.

- 5 JULI 2006

05 JULI 2006

Brev NR.: 9 Bilag:

Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 København K

Dok.nr: 41790

Ref.:HG/HG

E-mail:hg@frinet.dk

Att.: Marianne Lassen

4. juli 2006

Vedr. udkast til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Foreningen af Rådgivende Ingeniører, FRI, takker for det fremsendte materiale vedrørende udkast til Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Da indførelsen af partikelfiltre på tunge køretøjer i fastlagte miljøzoner, ikke vil påvirke markedet for rådgivende ingeniørvirksomhed, har FRI ingen erhvervspolitiske bemærkninger til lovforslaget.

Imidlertid finder FRI, at det er positivt for luftkvaliteten i de nære byområder, at der med lovforslaget indføres mulighed for partikelfiltre på tunge køretøjer i de fastlagte miljøzoner.

En fremtidig udvikling i samme ånd kunne være, at det fremover bør overvejes, om nyanlæg af større veje, ringveje og indfaldsveje, i tætte byområder bør finde sted i form af underjordiske anlæg (tunneller), med mulighed for at rense luften fra køretøjer i byområder og med mulighed for at skabe færrest mulige gener for beboerne i de byområder der påvirkes af trafikken på indfaldsveje og ringveje.

Med venlig hilsen

Henrik Garver

Kristianiagade 8
Postboks 2604
2100 København Ø
T: +45 35 25 37 37
F: +45 35 25 37 38
E: fri@frinet.dk
W: www.fri.net.dk



Miljøstyrelsen,
Strandgade 29
1401 København K

Sendt per mail: Intr@mst.dk

Dato: 10. august 2006
Deres ref.: Mla - j.nr. 4013-0004
Vores ref.: MSV

Udkast til lovforslag om partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner

HTS-A, Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen, som repræsenterer 6300 virksomheder inden for handel, transport og service, skal hermed fremkomme med bemærkninger til ovennævnte lovforslag, idet det bemærkes, at HTS-A til brug for udarbejdelsen af kommentarerne har modtaget bemærkninger fra navnlig Danske Havnevirksomheder, Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og Falck Danmark A/S.

Indledende bemærkninger.

HTS-A skal indledningsvis bemærke, at HTS-A støtter det miljømæssige beskyttelseshensyn, som er udgangspunktet for lovforslaget. Det er imidlertid HTS-A's principielle opfattelse, at etablering af miljøzoner med tilhørende partikelfilterkrav bør fastlægges på basis af fælles EU-regler for at sikre, at der gælder ens regler og betingelser for transportvirksomhederne overalt i EU, henset til transportens grænseoverskridende karakter.

HTS-A skal endvidere fremhæve, at mange virksomheder gennem de senere år har investeret i nye køretøjer, som opfylder Euro 4 normerne, ligesom vi er begyndt at se de første indkøb af Euro 5 biler. Denne udvikling sammenholdt med en øget effektiv kørselsplanlægning har bidraget til en markant bedre luftkvalitet i byområderne. Partikelforureningen fra biler med Euro 4 og 5 motorer er reduceret med 80%, hvilket betyder, at det med en løbende udskiftning af køretøjerne er muligt at opnå målsætningen om at begrænse partikelforureningen i byområderne. Det er HTS-A's forventning, at denne positive udvikling vil fortsætte og dermed vil der være udsigt til, at alle køretøjer på sigt vil kunne opfylde de fastsatte udledningskrav og dermed i realiteten overflødiggøre en miljøzone.

HTS-A er i lysset heraf meget betænkelig ved lovforslaget og ikke mindst ved de meget store økonomiske byrder, som en indførelse af miljøzoner i København, Frederiksberg, Århus, Ålborg og Odense kommuner, vil belaste danske virksomheder, herunder ikke mindst transportvirksomheder, med.

HTS-A finder endeligt, at der kan stilles spørgsmål ved om forslaget lever op til det grundlæggende princip om proportionalitet.

HTS-A hæfter sig i den forbindelse blandt andet ved, at en eventuel ophævelse af en hel miljøzone kræver tilladelse fra miljøministeren, jf. forslagets § 15 a, stk. 3. I bemærkningerne til bestemmelsen anføres om miljøministerens mulighed for at give tilladelse til ophævelse af en hel zone, at den "er begrundet såvel i hensynet til, at de udgifter, der er forbundet med etablering af en miljøzone, ikke forspildes efter en vis periode, som i hensynet til, at der i lovgivningen på sigt ikke findes bestemmelser, som reelt har mistet deres betydning i praksis."

HTS-A Arbejdsgiver- og
Erhvervsorganisationen
Søndkrogskaj 20
Postboks 2698
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
hts@hts.dk
www.htsa.dk

HTS-A kan kun læse bestemmelsen og de tilhørende bemærkninger således, at det er forventningen, at partikelfilterkravet vil være overflødig i takt med den løbende udskiftning af ældre lastbiler og busser, men at det blandt andet af hensyn til de økonomiske omkostninger ved en miljøzone er nødvendigt at sikre, at en etableret miljøzone ikke uden videre kan ophæves. HTS-A finder, at lovforslaget på dette punkt giver anledning til betænkeligheder i forhold til grundlovens bestemmelser om ekspropriation.

Ovennævnte betænkeligheder betyder, at HTS-A ud fra en samlet vurdering af fordele og ulemper må stille sig afvisende over for at indføre miljøzoner i Danmark.

Generelle bemærkninger.

Forslaget bærer præg af, at det har været styrende at finde en ordning for indførelse af krav om partikelfiltre, som ikke bringer et sådant krav i konflikt med grundlovens bestemmelser om ekspropriation.

HTS-A skal ikke forholde sig til, hvorvidt krav om partikelfiltre på køretøjer på basis af lovforslaget i forhold til virksomheder ikke vil have karakter af ekspropriation, men det er vigtigt at fremhæve, at lovforslaget på det foreliggende grundlag fortsat vil være ganske byrdefuldt og indgribende for virksomhederne, herunder ikke mindst for de virksomheder, som har deres faste forretningssted inden for en miljøzone.

Det må derfor kræves, at lovforslaget er meget klar og koncis i de enkelte bestemmelser. Dette gælder så meget mere som, at lovforslaget netop giver 5 navngivne kommuner adgang til *uden* ansøgning at træffe beslutning om indførelse af en miljøzone med krav om partikelfiltre.

HTS-A skal i den forbindelse navnlig fremhæve, at kommunalbestyrelsen i henhold til § 15 b, stk. 7, "i særlige tilfælde" kan dispensere fra partikelfilterkravet. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at en kommune skal meddele dispensation i tilfælde, "hvor partikelfilterkravet må anses for at være et indgreb af ekspropriativ karakter efter grundlovens § 73". Det følger tillige, at kommunalbestyrelsens afgørelse om dispensation ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det betyder, at en virksomhed, som måtte opleve indførelsen af en miljøzone med partikelfilterkrav som ekspropriation, men hvor kommunalbestyrelsen ikke finder grundlag for at meddele dispensation, vil være henvist til at gå til de almindelige domstole. HTS-A finder det retssikkerhedsmæssigt meget betænkeligt, at en virksomhed i en sådan situation ikke har mulighed for klageadgang. HTS-A skal henstille, at der enten skabes klageadgang eller at et sagsanlæg ved domstolene gives opsættende virkning.

Økonomiske konsekvenser.

I henhold til bemærkningerne til lovforslaget anslås de samlede omkostninger for erhvervslivet i relation til køretøjer, som ønskes anvendt i miljøzoner at udgøre 630 mio. kroner og de årlige udgifter til drift og vedligeholdelse til ca. 40 mio. kroner.

Det er HTS-A's vurdering, at lovforslaget undervurderer den økonomiske belastning af virksomhederne i forbindelse med dels montering af partikelfiltre, dels de løbende omkostninger til vedligeholdelse og drift af de berørte køretøjer. Hertil kommer, at antallet af berørte køretøjer sandsynligvis er noget højere end det tal, som lovforslaget bygger på.

Forholdet til EU-retten.

Det fremgår af udkastet, at lovforslaget er notificeret i henhold til informationsproceduredirektivet. Det er efter HTS-A's opfattelse tvivlsomt, hvorvidt det er EU-retligt medholdeligt at stille krav om partikelfiltre på udenlandske køretøjer. HTS-A finder det derfor afgørende, at der tilvejebringes klarhed over, hvad der er tilladeligt i henhold til EU-retten. Tilsvarende er der efter HTS-A's behov for klarhed over, hvad EU-retten og andre internationale konventioner vedrørende begrænsninger i den fri bevægelighed tillader i forhold til vejstrækninger.

Da lovforslaget efter HTS-A's opfattelse indebærer meget betydelige økonomiske omkostninger for transportvirksomheder, herunder virksomheder med firmakørsel, finder HTS-A det helt afgørende, at forholdet til EU-retten er afklaret forinden forslaget behandles og eventuelt vedtages i Folketinget. HTS-A skal derfor opfordre til, at Miljøministeriet indhenter en udtalelse fra EU-Kommissionen.

Ens konkurrenceforhold.

For HTS-A er det væsentligt, at lovforslaget ikke fører til, at udenlandsk registrerede køretøjer hverken direkte eller indirekte stilles bedre end dansk indregistrerede køretøjer. Ordningen med miljøzoner må ikke stille danske transportvirksomheder ringere i konkurrencen med udenlandske transportvirksomheder.

Hvis det EU-retligt viser sig uholdbart at stille krav om partikelfiltre på udenlandske køretøjer, vil den med forslaget påtænkte ordning med miljøzoner med partikelfiltrekrav påføre danske virksomheder krav og omkostninger, som udelukkende vil belaste danske transportvirksomheder. Konsekvensen vil være en svækkelse af danske virksomheders konkurrencedygtighed.

Det er naturligvis afgørende, at alle køretøjer, hvad enten de er dansk indregistrerede eller udenlandsk indregistrerede, behandles ens.

Indførelse af partikelfilterkrav.

Lovforslaget indebærer, at partikelfilterkrav tidligst kan indføres efter 1. juli 2008 for køretøjer indregistreret før 1. oktober 2001 og den 1. juli 2010 for køretøjer indregistreret før 1. oktober 2006. Kravene gælder ikke køretøjer, der opfylder henholdsvis Euro 3 og Euro 4 udstødningsnormerne.

HTS-A finder det positivt, at lovforslaget ikke indeholder krav om partikelfiltre på Euro 4 køretøjer. De opstillede tidsfrister er imidlertid meget stramme, og vi skal derfor anbefale, at tidsfristerne skydes til henholdsvis tidligst den 1. juli 2009 og den 1. juli 2014. Hermed sikres en bedre indførelse af miljøzonekrav i forhold til den normale investerings- og afskrivningsprofil på lastbiler og busser, ligesom det gældende 8 års krav i de svenske miljøzoner følges.

Etablering af miljøzoner.

HTS-A finder, at lovforslaget indeholder fornuftige procedurer for etablering af en miljøzone. Det er positivt, at der lægges op til en omfattende og grundig høring og information forinden iværksættelse af en miljøzone.

HTS-A finder dog, at kravet om 1 månedes offentlig høring er for kort. HTS-A skal foreslå, at der fastsættes en frist på 8 uger svarende til den frist, der i henhold til planloven gælder for forslag til lokalplaner.

Den geografiske udstrækning.

HTS-A finder det vigtigt, at der indføres et maksimumskrav til miljøzonens samlede geografiske udstrækning henset til, at der lægges op til et minimumskrav på 2 km². Der er ifølge bemærkningerne lagt op til, at visse gennemgående veje kan undtages. Dette vil ske i forbindelse med udstedelse af en bekendtgørelse.

HTS-A finder det uacceptabelt, at spørgsmålet om undtagelse af visse gennemgående veje skal fastlægges i bekendtgørelsesform. Det bør allerede i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget være klart, hvilke gennemgående veje, som er undtaget fra miljøzonekrav.

Veje af betydning for international og gennemgående trafik, herunder ringveje og omfartsveje, bør ikke kunne omfattes af miljøzoner. Det bør i den forbindelse undersøges om og i hvilket omfang Danmark internationalt, herunder i forhold til EU, er forpligtet til at sikre grænseoverskridende trafik fri passage.

Herudover er det fornuftigt, at der i en bekendtgørelse gives mulighed for at fritage øvrige veje og forbindelser fra miljøzonekrav.

Havne og terminaler.

Havne og terminaler er en væsentlig del af det samlede transportsystem og der bør skabes sikkerhed for, at kørsel til og fra havne og terminaler, herunder i forbindelse med færgetrafik, kan foregå uden, at der stilles krav om partikelfiltre på køretøjerne. Dette er aktuelt i forhold til byer som København, Århus og Aalborg.

Varebiler.

Lovforslagets § 15, b, stk. 4, indeholder en bemyndigelsesadgang for ministeren til at beslutte, at varebiler også skal omfattes af miljøzoner og krav om partikelfiltre. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ministeren i 2007 vil igangsætte arbejdet med at etablere et beslutningskrav for også at lade varebiler omfattes af miljøzonekrav.

HTS-A finder det uacceptabelt, at lovforslaget indeholder en så vidtgående bemyndigelse, og HTS-A skal derfor henstille, at spørgsmålet om inddragelse af varebiler i miljøzoneordninger udskilles til en særskilt behandling, herunder i givet fald et selvstændigt lovforslag, når et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag måtte være udarbejdet. Krav om partikelfiltre på varebiler rejser blandt andet en lang række tekniske spørgsmål.

HTS-A og vores medlemmer forventer at blive inddraget i de kommende drøftelser om varebiler.

Undtagelser og dispensationer.

Efter § 15 b, stk. 5, gælder miljøzonekravene ikke for køretøjer, der benyttes af "forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og lignende nødtjenester samt politiet, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone." I bemærkningerne til bestemmelsen er anført, at sådanne køretøjer er fritaget, "når det er helt åbenbart, at der er nødvendigt at bringe køretøjerne ind i miljøzonen for at afværge eller afværge en nødsituation."

HTS-A finder bestemmelsen unødigt uklar, og bestemmelsen kan i givet fald føre til en vilkårlig vurdering af, hvornår indsættelse af sådanne køretøjer er helt åbenbar og nødvendigt. HTS-A skal derfor foreslå, at der i lovteksten indsættes en generel undtagelse for køretøjer, der er indregistreret til sådanne formål, og som er forsynet med udrykningssignaler. Det sikres dermed også, at private virksomheder, der leverer nødtjenester for det offentlige, også er omfattet af undtagelsesbestemmelsen.

HTS-A skal endvidere foreslå, at eventuelle dispensationer generelt kommer til at gælde for samtlige miljøzoner, således at virksomheder ikke tvinges til at søge dispensation i den enkelte kommune.

HTS-A skal foreslå, at der åbnes adgang til dispensation til kørsel i miljøzoner for køretøjer som meget sjældent kommer ind i en miljøzone. Det bør blandt andet omfatte køretøjer, der bruges i forbindelse med autoassistancer.

Kontrol.

HTS-A lægger afgørende vægt på, at der etableres en kontrolordning, der belaster virksomhederne mindst muligt samtidig med, at der sikres en effektiv kontrol.

Det fremgår af forslaget, at samtlige køretøjer med undtagelse af udenlandske køretøjer skal være udstyret med et miljøzonenærke. Den faktiske kontrol på gadeplan vil efter det oplyste blive varetaget af politiet. HTS-A finder det tvivlsomt, hvorvidt politiet vil være i stand til at udføre en effektiv kontrol. Det skal i den forbindelse huskes, at kontrollen er et væsentligt led i at sikre, at

virksomheder, der efterlever miljøzonekravene, ikke påføres konkurrence fra virksomheder, som ikke efterlever miljøzonekrav.

Bekendtgørelser.

Det fremgår af lovforslaget og bemærkningerne hertil, at ministeren i form af bekendtgørelser vil fastlægge nærmere retningslinjer om miljøzonemærker og om administrationen af disse m.m. HTS-A går ud fra, at vi i god tid bliver inddraget i det forberedende arbejde.

Tilskudsordning.

HTS-A skal afslutningsvis påpege, at den gældende tilskudsordning ved montering af partikelfiltre bør udvides, idet de afsatte midler kun rækker til at dække ansøgninger fra under 20 % af de godt 14.000 køretøjer, som Miljøstyrelsen mener vil blive omfattet af lovforslaget.

Den nuværende tilskudsordning omfatter et samlet beløb på 30 mio. kroner, og den er hidtil fordelt på basis af først til mølle-princippet.

Det er i den forbindelse væsentligt for HTS-A at understrege, at tilskudsordningen ikke må udvikle sig til en ordning, der fordrejer konkurrencen mellem virksomhederne. Det gennemsnitlige tilskud ventes at udgør 14.000 kr. per bil.

Tilskudsordningen bør udvides markant beløbsmæssigt, og den bør omfatte både lastbiler og busser.

Der er blandt HTS-A's medlemsvirksomheder et ønske om, at tilskudsordningen også bør indeholde mulighed for tilskud til udfasning af det enkelte køretøj, såfremt det er mere hensigtsmæssigt at udskifte køretøjet i stedet for at eftermontere et partikelfilter.

Det er efter de foreliggende oplysninger EU-medholdeligt at yde tilskud til investeringer i nye miljøvenlige køretøjer, herunder køretøjer med Euro 5 og Euro 6-motorer. Endelig bør tilskudsordningen også indeholde mulighed for tilskud til alternative teknologier, der kan bidrage til at begrænse partikeludslippet fra trafikken.

HTS-A fremkommer gerne med forslag til, hvordan en sådan investeringsfremmende tilskudsordning kan udformes.

Konsekvenser for gældende kontrakter.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, der er medlem af HTS-A, har særskilt peget på problemer i forhold til forslagens indgriben i gældende kontrakter mellem de offentlige trafikselskaber og de respektive busoperatører. Med de foreslåede terminer for opfyldelse af hhv. Euro 3- hhv. Euro 4-normer (1. juli 2008 for biler, der er indregistreret før 1. oktober 2001, og 1. juli 2010 for biler, der er indregistreret før 1. oktober 2006), vil der i en række tilfælde opstå konflikt med buskontrakter, der allerede er indgået. Sådanne kontrakter har typisk en løbetid på 6 år, med option for forlængelse. Busalderen svarer jo til den alder som bussen havde ved kontraktindgåelse, og er således en integreret del af prisfastsættelsesgrundlaget. Indførelse af partikelfiltre vil således blive en ekstra omkostning for den offentlige myndighed, i det foreningens medlemmer vil tage forbehold for fuld omkostningsdækning, jf. buskontrakternes bestemmelser om prisregulering ved lovudløste omkostningsstigninger.

Det foreslås derfor, at det sikres, at der indføres passende overgangsbestemmelser, der ikke medfører ekstraomkostninger for kontraktparterne på allerede indgåede buskontrakter.

Med venlig hilsen

Michael Svane,
Direktør

MODT. I MST.

14 AUG. 2006

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

14 AUG. 2006

Brev NR.: 54 Bilag:

HTSI
ERhvervsORGANISATIONEN

Miljøstyrelsen
Industri
Att.: Claus Torp
Strandgade 29
1401 København K

HTSI
Børsen
DK-1217 København K

Danish Chamber
of Commerce

T +45 7013 1200
F +45 7013 1201
E htsi@hts.dk
I www.htsi.dk

Dato: 11. august 2006
Vores ref.: KAO/SLI

Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven – partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner, jnr. 4013-0004

HTSI har modtaget Miljøministeriets brev af 28. juni 2006 vedrørende ovennævnte forslag.

Forslaget har i den mellemliggende periode været drøftet med HTSI's medlemsorganisationer, herunder HORESTA, DTL og Danske Speditører.

Vi kan i den forbindelse oplyse, at DTL tillige indsender separat høringssvar. HTSI kan i det hele tilslutte sig de deri anførte bemærkninger og beregninger.

Det er HTSI's opfattelse, at miljøet i de store danske byer skal udgøre mindst mulig helbredsrisiko for borgerne, hvorfor vi kan støtte de overordnede tanker og formål med lovforslaget, idet miljøzoner giver mulighed for at fremme anvendelsen af de nyeste og mest miljøvenlige biler, der hvor mange mennesker bor og færdes.

Vi skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at partikelforureningen fra nyere lastbiler er stærkt begrænset i forhold til ældre lastbiler, hvorfor luften i bymiljøet allerede nu er langt bedre end for bare 10 år siden.

Et miljøzoneforslag skal samtidig med det helbredsmæssige hovedformål endvidere tage højde for, at gennemførelsen bliver så administrativt og økonomisk lidt belastende og forringer danske virksomheders konkurrenceevne mindst muligt.

Det er derfor HTSI's overordnede opfattelse, at eventuelle miljøzoner i Danmark skal etableres ud fra ensartede retningslinjer og desuden bør koordineres på EU-niveau. Vi finder endvidere, at forslaget skal gælde ensartet for offentligt og privatejede køretøjer med de fornuftige undtagelser, som forslaget angiver for redningskøretøjer med videre.

I forhold til foreliggende forslag finder HTSI, at der fortsat eksisterer udfordringer i forbindelse med eftermontering og drift af partikelfiltre,

kontrol – herunder af udenlandske køretøjer, konkurrenceforvridende virkninger, miljø- og sundhedsmæssig effekt i praksis, administrative procedurer og udstedelse af dispensationer.

Forslagets hovedelementer:

Antal berørte køretøjer og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet
HTSI skal i det hele henvise til det i DTLs høringssvar anførte om beregningen af antal omfattede køretøjer. Vi kan på den baggrund tilslutte os antagelsen om, at ca. 11.100 danske køretøjer – og ikke 9.000 som anført i forslaget – inden 1. juli 2008 vil blive omfattet af ordningen, hvis alle fem byer, København/Frederiksberg, Aalborg, Århus og Odense indfører en miljøzone. I perioden frem til 1. juli 2010 skal yderligere investeres i ca. 6.800 filtre.

Det betyder, at der i perioden vil skulle indkøbes ca. 17.900 nye køretøjer eller monteres filtre på ældre biler.

Det er endvidere efter drøftelser med DTL HTSI's opfattelse, at den i forslaget anførte gennemsnitspris for filterinvestering på 45.000 kr. også er for lav. De hidtidige erfaringer tilsiger, at investeringen vil blive i gennemsnit 60.000 kr. pr. køretøj, hvilket medføre en samlet merudgift for det danske transporterhverv på ca. 1,1 mia. kr. og endvidere løbende årlige driftsomkostninger på 4.000 kr. pr. filter og ikke som anført i lovforslaget 2.700 kr.

HTSI kan oplyse, at transportmarkedet i Danmark for øjeblikket er præget af kapacitetsmangel blandt andet som følge af mangel på chauffører. Grundet hovedsagelig den demografiske og økonomiske udvikling forventer vi, at den chaufførmæssige kapacitetsmangel vil forværres i de kommende år.

Ovenstående meromkostninger vil derfor medføre en yderligere stigning i transportprisen på leveringer til virksomheder beliggende inden for miljøzonerne, og vi frygter, at der vil kunne opstå en decideret mangel på transportmuligheder for disse virksomheder.

Begge aspekter vil medføre, at forretningsmiljøet i de indre byer bliver mindre attraktivt for virksomheder og kunder med medfølgende affolkning af bymidterne, hvilket vi absolut ikke finder ønskeligt.

Samtidig skal vi gøre opmærksom på, at det ikke i fuldt omfang vil være muligt for transportvirksomhederne at overvælte omkostningen på kunderne. Dette skyldes, at mange lastbiler med partikelfiltre i stort omfang vil udføre opgaver uden for miljøzonerne, hvorfor kunderne næppe vil acceptere en merpris for partikelfilteret. Desuden vil der i en del tilfælde være tale om montering af filtre på ældre lastbiler, som har en kortere restlevetid end de 6 år, som er den forventelige afskrivningstid på et filter.

HTSI
Børsen
DK-1217 København K

Danish Chamber
of Commerce

T +45 7013 1200
F +45 7013 1201
E htsi@hts.dk
I www.htsi.dk

HTSI skal på den baggrund foreslå to tiltag, der vil afdæmpe disse risici uden at fordelene ved forslaget efter vores opfattelse mindskes mærkbart:

For det første skal vi foreslå, at ordningens to trin med filtre udskydes til henholdsvis 2009 og 2014, hvilket vil passe betydeligt bedre ind i transporterhvervets investeringsplanlægning.

For det andet skal vi foreslå, at den eksisterende ordning for tilskud til partikelfiltre udvides fra den nuværende restpulje på 22 mio. kr. til at dække de 30 % af omkostningerne for de biler, der vil være omfattet. Dette vil jf. ovennævnte være potentielt 17.900 køretøjer, men idet det må forventes, at en del af disse køretøjer vil falde væk, og idet vi antager, at ordningens ikrafttræden udskydes, skønnes det, at ca. 14.000 biler vil skulle have monteret filtrene i perioden frem til 2014.

Vi vil i den forbindelse foreslå, at loftet på 15.000 kr. pr. filter fjernes, og at der gives mulighed for tilskud til anskaffelse af biler med euro 5 motorer.

HTSI skal derfor foreslå, at puljen med det samme hæves til ca. 200 mio. kr. tilpasset den endelige udformning af miljøzonereglene og tilskudsbetingelserne fordelt over perioden, idet værkstederne skal have den fornødne tid til at montere filtrene.

Vi skal endelig foreslå, at midlerne til hævelse af puljen tages fra den betragtelige merindtægt som den danske stat har fået på vejbenyttelsesafgiften siden Tyskland udtrådte af ordningen. Vejbenyttelsesafgiften har siden da været betalt direkte af transportørerne til den tyske stat.

Indtægterne fra vejbenyttelsesafgiften er vokset betydeligt fra 328 mio. kr. i 2003 til 396 mio. kr. i 2004, 456 mio. kr. i 2005 og budgetteret 440 mio. kr. i hvert af årene 2006 og 2007. En sammenligning af de 328 mio. kr. i 2003 med det forventede niveau i år og næste år på 440 mio. kr. indikerer en stigning på over 100 mio. kr. årligt. Det betyder at blot to års merindtægter vil kunne finansiere en forhøjelse af tilskudsordningen med de nødvendige 200 mio. kr.

Endvidere bør den uvildige rådgivning udvides, da der fortsat er en række problemer med at finde det rette filter i forhold til motorstørrelse og kørselsmønster.

Kontrol med miljømærke og syn

HTSI finder, at miljømærkeordningen og sammenkædningen med de ordinære årlige syn alt efter den konkrete udformning kan fungere fornuftigt både i forhold til at begrænse besvær og omkostninger for transportører og myndigheder og i forhold til formålet at foretage en effektiv kontrol. For i højere grad at sikre sammenhæng mellem montering af filter og det årlige syn bør fristen i § 15 a stk. 2 forlænges til 18 mdr., da

HTSI
Børsen
DK-1217 København K
Danish Chamber
of Commerce
T +45 7013 1200
F +45 7013 1201
E htsi@hts.dk
I www.htsi.dk

der kan forventes en ikke ubetydelig ventetid på filtre og værkstedskapacitet til montering.

HTSI finder det dog stærkt betænkeligt, at der ikke stilles krav om, at udenlandske køretøjer skal have et miljømærke. Det vil afskære kommunale tilsynsmyndigheder fra at kontrollere udenlandske køretøjer. I givet fald må politiet efter vores opfattelse som modvægt hertil særligt intensivt kontrollere udenlandske køretøjer. Det bør mere præcist fremgå, hvilke dokumentationskrav, der stilles til udenlandske køretøjer, og hvordan kontrollen af udenlandske køretøjer i øvrigt skal foregå.

Set i lyset af de foreslåede ændringer af de svenske miljøzoner, som betyder, at der ikke længere vil blive stillet krav om partikelfiltre, skal HTSI endvidere opfordre til, at de EU-retlige problemstillinger afklares hurtigst muligt.

Fritagelser og dispensationer

Det er efter HTSI's opfattelse meget vigtigt, at reglerne bliver ens for alle herunder private virksomheder og offentlige institutioner og virksomheder, og at de administreres ens fra den ene kommune til den anden. En dispensation i en miljøzone må gælde i alle miljøzoner.

Lovforslaget lægger op til at kommunerne enten kan eller skal undtage en række veje for reglerne i en miljøzone. HTSI finder, at loven bør pålægge kommunerne, at de skal udtage gennemfartsveje, hvor fornuftige alternative ruter ikke er til stede. Det vil betyde, at biler, der intet ærinde har i byen, undgår at skulle have monteret filtre. Et eksempel på vigtige gennemfartsveje er Limfjordsbroen og Vesterbro igennem Aalborg, idet både farligt gods transporter og visse specialtransporter ikke kan anvende motorvejstunnelen, men skal køre ind gennem Aalborg og over broen. For så vidt angår farligt gods transporter skal vi gøre opmærksom på, at der findes særlige tvangsruiter.

Derudover bør lovforslaget indeholde, at kommunerne skal undtage lastbiler og busser til og fra havne, der er et led i intermodale skibs- og vejtransporter, og hvor godset intet ærinde har i zonen, men alene skifter transportmiddel. Dette vil kunne vedrøre containere, der sejler med containerskibe og lastbiler og løstrailere, som sejler med færger eller ro-ro-skibe.

I forbindelse med etableringen af miljøzonen finder HTSI, at høringsfristen bør udvides fra 4 til minimum 8 uger, da det vil give større mulighed for virksomheden for at komme med bemærkninger.

Vi tillader os dertil at stille spørgsmål ved i det hele taget at lade kommunerne vurdere ekspropriation og teknisk umulighed i forbindelse med montering af filtre, særligt da der ikke er mulighed for anke. Begrebet "teknisk umulighed" kan være særligt vanskeligt at definere, da det i nogle tilfælde formentlig også vil betyde, at der skal tages stilling til,

HTSI

Børsen

DK-1217 København K

Danish Chamber
of Commerce

T +45 7013 1200

F +45 7013 1201

E htsi@hts.dk

I www.htsi.dk

om en uforholdsmæssig dyr løsning (f.eks. ved ændret opbygning af en bil) vil betyde, at der er tale om teknisk umulighed.

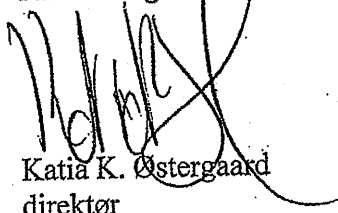
Det bør derfor beskrives detaljeret af hvem og hvordan vurderingerne af ekspropriation og teknisk umulighed skal foretages, og hvor lang ekspeditionstiden må være. Samtidig bør der indføres en administrativ klageadgang, da det er yderst betænkeligt alene at have en administrativ afgørelse fra en kommune i så vigtigt et spørgsmål.

Varebiler

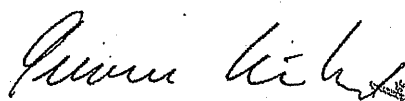
Miljøstyrelsen vil ifølge lovforslagets bemærkninger i 2007 igangsætte et arbejde med at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for også at lade varebiler omfatte af miljøzonekrav.

I betragtning af den store mængde af køretøjer, der vil være tale om, og at der i meget stort omfang vil være tale om biler tilhørende mindre og mellemstore virksomheder, samt at investeringen i forhold til bilens størrelse vil være betragtelig, mener HTSI ikke, at dette bør være en bemyndigelsesbestemmelse til ministeren. Når der foreligger det fornødne beslutningsgrundlag, bør det være op til Folketinget at beslutte, om der er tilstrækkelige samfundsøkonomiske fordele til at udvide miljøzonen til også at omfatte varebiler.

Med venlig hilsen



Katia K. Østergaard
direktør



Susanne Linhart
konsulent

HTSI

Børsen

DK-1217 København K

Danish Chamber
of Commerce

T +45 7013 1200

F +45 7013 1201

E htsi@hts.dk

I www.htsi.dk