



Miljø- og Fødevarerministeriet  
Att. Lars Hald og Katja Asmussen  
Slotsholmsgade 12  
1216 København K

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

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

Sendt pr. mail til [mfvm@mfvm.dk](mailto:mfvm@mfvm.dk) med kopi til [lahal@mfvm.dk](mailto:lahal@mfvm.dk) og [kaasm@mfvm.dk](mailto:kaasm@mfvm.dk)

København, 28. januar 2019  
Deres reference: J.nr. 2018-14863

Vores reference:

.....

## Hørings svar: Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler

### Generelle betragtninger:

Dansk PersonTransport er enige i, at vejtransportbranchen og herunder busbranchen skal bidrage til at nå mere ambitiøse målsætninger i forhold til transportsektorens emissioner - både i forhold til klima og i forhold til luftkvaliteten i de største byer. Det fremlagte lovforslag vedrører sidstnævnte.

Dansk PersonTransport er derfor også enige i den baggrund og målsætning der ligger til grund for det fremsatte lovforslag. Til gengæld er virkemidlerne og den hastighed hvormed de indføres meget byrdefulde og ikke proportionelle set fra busbranchens synsvinkel.

De forudsætninger, der er lagt til grund for beregningen af de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet er – for så vidt angår busserne – mangelfulde på flere punkter:

- Levealderen for en typisk turistbus er 12 til 16 år. Grundet deres indretning, pris og driftsmønster har de en længere levetid end normen for lastbiler (Der er angivet i lovforslaget til 10 år). De nyeste busser vil være ni år gamle, når de omfattes af de nye miljøzoner krav om partikelfilter; altså lang tid før udløbet af deres sædvanlige levetid. I mange tilfælde vil det derfor ikke være realistisk og driftsøkonomisk forsvarligt at fremskynde udskiftningen af køretøjet, som det er forudsat i lovforslaget.
- Vi har derfor også i busbranchen erfaringer med opgradering af efterbehandlingssystemer på euro-4, euro-5 og EEV-busser som der også er henvist til i lovforslaget (Miljørapport 1795). Disse erfaringer fra projekt "Ren Luft" vedrører eftermontering af kombinationssystemer (partikelfilter og SCR-katalysator) og ikke partikelfiltre alene som vil være kravet i den nye miljøzone. I dette projekt blev budgetteret med en omkostning 75 mio. kr. til 300 busser eller med andre ord 250.000 kr. pr. bus. Hertil kommer løbende driftsomkostninger. Resultaterne fra eftermonteringen og den efterfølgende drift på de mange busser viser, at det er teknisk vanskeligt at gennemføre eftermonteringen på en virksomhedsfuld måde og, at det navnlig er vanskeligt at sikre effektiv drift med et eftermonteret partikelfilter.
- Vi har ikke kendskab til erfaringerne med eftermontering af partikelfiltre på euro-4 og eur-5 motorer (uden SCR), men må lægge til grund, at det under alle omstændigheder er teknisk kompliceret grundet den nødvendige integration med motorstyringen. Dertil kommer at montering på en bus er mere vanskelig, da



der er tale om en mere kompakt konstruktion, hvor der ikke nødvendigvis er fysisk plads til at eftermontere et system. Hvis en sådan ombygning overhovedet er praktisk og teknisk mulig, må omkostningerne derfor antages at være i den høje ende af det angivne interval på 40.000 til 80.000 kr.

På baggrund af ovenstående har Dansk PersonTransport beregnet omkostningerne for turistbusser alene til 34,4 mio. kr. under forudsætning af, at det er teknisk muligt kun at monteret et partikelfilter og 107,5 mio. kr. såfremt det er nødvendigt at eftermontere et komplet system.

Tablet: Omkostningerne ved miljøzonerne for turistbusser

		Euro-4	Euro-5
<b>Dato</b>		01.07.2020	01.07.2022
<b>Antal busser</b>			
	Turistbusser *	200	230
<b>Omkostninger pr. bus (DKK)</b>			
	Partikelfilter (DKK)	80.000	80.000
	Kombinationssystem (DKK)	250.000	250.000
<b>Omkostninger i alt (DKK)</b>			
	Partikelfilter (DKK)	16.000.000	18.400.000
	Kombinationssystem (DKK)	50.000.000	57.500.000

\*\*\* Baseret på oplysninger om nyregistrerede turistbusser i perioden 2006 til 2013 fra De Danske Bilimportører.

Foruden turistbusserne berøres busserne i den kollektive trafik i stort omfang, da både bybusser i miljøzonerne i Aalborg, Aarhus, Odense og København og regionalbusser, der anløber disse byer vil være omfattet af miljøzonerne regler. Movia har opgjort omkostningerne ved den nødvendige opgradering med partikelfiltre til op til 16,4 mio. DKK. Omkostningerne ved en fremskyndet udskiftning af bybusserne i Aarhus alene skønnes til mellem 28 og 33 mio. DKK. Dansk PersonTransport henviser derfor til høringssvar fra trafikelskaberne (NT, Midttrafik, Fynbus og Movia) og Trafikelskaberne i Danmark for så vidt angår konsekvenserne af miljøzonerne for den kollektive bustrafik.

Miljø- og fødevareministeriet bedes bemærke, at der til den kollektive bustrafik knytter sig en særlig problematik til busser, hvis restlevetid er tæt knyttet til og sammenfaldende med udløbet af en kontrakt. Her vil det være meget problematisk, hvis operatøren tvinges til at udskifte busser eller investere i efterbehandlingssystemer på et tidspunkt, hvor der f.eks. kun rester 2-3 år eller mindre af kontrakten.

Dansk PersonTransport foreslår følgende justeringer af det fremsatte lovforslag:

- at ikrafttrædelsesdatoerne forskydes med et år i forhold til det foreslåede til henholdsvis 1. juli 2021 (for euro 4) og 1. juli 2023 for euro 5).
- at kravene til køretøjerne, der befinder sig i miljøzonerne baseres køretøjets faktiske euro-norm og ikke datoen for første registrering. (Se punkt 2 nedenfor).
- at køretøjer med EEV-norm håndteres som var de euro 5 (Se punkt 2 nedenfor).

Til det fremsatte lovforslag har vi nedenstående, specifikke bemærkninger.

## **Danske Busvognmænd har følgende specifikke bemærkninger:**

### **1. Punkterne 1. til 7 (Etablering, udvidelse og indskrænkning af miljøzoner)**

Vi er enige i de foreslåede bestemmelser, der efter vores opfattelse letter og forenkler overgangen fra de nuværende regler om miljøzoner. Herunder betingelserne for kommunernes etablering, ophævelse og ændring af geografisk udstrækning af miljøzoner samt kravet om én miljøzone for alle køretøjer (busser, lastbiler og varebiler).

Vi er enige i, at den nye lovgivning om miljøzoner uden videre skal gælde for eksisterende miljøzoner, og at det skal være ensartede miljøzoner i alle berørte byer.

### **2. Punkt 8 vedr. § 15 b, stk. 1**

Dansk PersonTransport anbefaler, at de to datoer hhv. 1. oktober 2009 og 1. januar 2014 erstattes af et specifikt krav til euronorm hhv. minimum euro 5 og minimum euro 6.

- Miljøzonekrav baseret på euro-normen i stedet for datoer sikrer en saglig og relevant håndtering af alle køretøjer.
- Standarderne for hhv. euro 5 og euro 6 blev indført 12 måneder før de nævnte datoer. Det forekommer derfor, at køretøjer er blevet registreret med en nyere Euro-norm end den, registreringsdatoen indikerer/kræver. Den foreslåede implementering af miljøzonens krav baseret på datoen for første registrering kan derfor straffe køretøjsejere, der har registreret køretøjer med bedre euro-normer, end reguleringen påkrævede på tidspunktet for indregistrering.

Et stort antal busser er indrettet og registreret med normen EEV (Enhanced environmentally friendly vehicle). Dansk PersonTransport foreslår, at køretøjer med denne norm omfattes af den samme skæringsdato som euro 5-køretøjer.

Det foreslås, at skæringsdatoerne for indførelsen af de nye krav rykkes med et år til hhv. 1. juli 2021 fsva. euronorm 4 og til 1. juli 2023 fsva. køretøjer med euronorm 5.

Vi mener ikke, at ovenstående justeringer udgør nogen hindring for en effektiv formidling og forståelse af miljøzonens reglerne og, at der gennemføres en digitalisering af håndhævelsen.

### **3. Punkt 9 vedr. § 15b (miljøzonekrav til varebiler)**

Dansk PersonTransport er enig, at de målsætninger, der ønskes opfyldt med miljøzonerne alene kan opfyldes, hvis også varebiler omfattes af miljøzoneordningen. Ingen bemærkninger til de konkrete bestemmelser.

### **4. Punkt 11 vedr. § 15b, stk. 3**

Miljø- og fødevarerministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om partikelfiltre og deres godkendelse er i dag udmøntet i *bekendtgørelse om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.*

Det er Dansk PersonTransports opfattelse, at partikelfiltre også fremadrettet bør kunne anvendes på baggrund af en dokumenteret præstation i forhold til modtryk, reduktion af partikelemission og røggastæthed (som i dag). Det

bør sikres, at der kan foretages en effektiv kontrol af partikelfiltrene i forbindelse med det periodiske syn af køretøjet.

Det bør overvejes om den nuværende principgodkendelsesordning for partikelfiltre kan udfases.

## 5. Punkt 13 vedr. § 15b, stk. 6 (Ny bestemmelse om udenlandske køretøjer)

Dansk PersonTransport er enig i, at ejere af udenlandsk registrerede køretøjer ikke kan pålægges godkendelse af partikelfiltre efter danske regler. Det er til gengæld vigtigt af hensyn til miljøzonens effekt på luftkvaliteten og af konkurrencehensyn for transportørerne, at der sker en effektiv kontrol og håndhævelse af miljøzonens materielle krav til euro-normer på de udenlandsk registrerede køretøjer.

Det er i den forbindelse vigtigt, at Miljø- og fødevareministeriet afsætter de nødvendige ressourcer til at sikre, at udenlandske køretøjsejere bliver bekendte med de danske miljøzoneregler, og på hvilken måde de kan dokumentere, at deres køretøjer lever op til kravene vha. registreringsattest eller erklæring fra .sagkyndig virksomhed.

Dansk PersonTransport skal gentage tidligere opfordringer til, at den danske regering arbejder for, at der gennemføres en ensretning og/eller gensidig anerkendelse af alle miljøzoner i EU.

## 6. Punkt 14 vedr. § 15c, stk. 1 (Dispensation)

Dansk PersonTransport er tilfreds med, at de nuværende muligheder for at søge dispensation føres videre. Vi skal i den forbindelse pege på, at nogle køretøjsejere kan være kontraktligt forpligtet til at drive bustrafik i indenfor miljøzoner på en måde, der forhindrer dem i på en teknisk, miljømæssigt og/eller økonomisk forsvarlig måde at udskifte busserne eller eftermontere partikelfiltre. I sådanne tilfælde bør det være muligt at dispensere fra miljøzonens krav i en kortere perioden på 2 – 3 år.

## 7. Punkt 16 vedr. § 15d (Regler om godkendelse af køretøjer)

Dansk PersonTransport er enig i, at synsvirksomhederne – som i dag – skal foretage godkendelsen af køretøjerne. Foreningen støtter også en ordning, der fremadrettet ikke indebærer en mærkningsordning, men alene baserer sig på registreringer i DMR (Det Digitale Motorregister) og et digitalt håndhævelsessystem. Det vil kræve, at synsvirksomhederne ajourfører registreringerne i DMR både i forhold til køretøjernes euro-norm og i forhold til monterede partikelfiltre.

Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt  
Sektorchef  
[lre@danskpersontransport.dk](mailto:lre@danskpersontransport.dk), tlf. 2047 8003