



Miljø- og Fødevarerminister Jakob Ellemann-Jensen
Miljø- og Fødevarerministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

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

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

København, den 18. marts 2019

Miljøzonen kan få en negativ virkning på omstillingen af busstrafikken til mere miljø- og klimavenlige teknologier

Kære Jakob Ellemann-Jensen,

Den 28. februar 2019 fremsatte du et forslag om skærpede krav til tunge køretøjet og varebiler (Miljøzoner).

I Dansk PersonTransport er vi enige i, at de nuværende miljøzoner skal opdateres til den udvikling, der er sket på det teknologiske område for køretøjerne og som et naturligt skridt for at forbedre luftkvaliteten i de største byer.

Dansk PersonTransports medlemsvirksomheder ejer et stort antal køretøjer (busser) og vi vil sammen med forskellige samarbejdspartnere håndtere udfordringen med at omstille busstrafikken til miljøzonens krav. *I den forbindelse er vi betænkelige ved dele af miljøzoneforslaget, der bevirker at omstillingen af busstrafikken til en mere miljø- og klimavenlig form bliver dyrere og tager længere tid end nødvendigt.* Dette gælder både for den kollektive busstrafik og for turistbusstrafikken, og vi vil derfor foreslå, at lovforslaget tilpasses. Så der tages højde for dette.

For den kollektive busstrafik

I landets største byer – herunder selvfølgelig København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg der har miljøzoner – gøres der i øjeblikket overvejelser om, hvordan man kan omstille busstrafikken til emissionsfri busstrafik. Visionen mange steder er at afskaffe de dieseldrevne busser, der både belaster klima med CO2 og nærmiljøet med udledninger af partikler og NOx. Batteridrevne elbusser er den mest modne løsning – teknologisk og markeds mæssigt – men brintbusser overvejes også. Det er en vanskelig opgave, da elbusdriften stiller større og andre krav til infrastrukturen og driften og ikke mindst kommunernes og regionernes vilje og evne til at finansiere betydelige méromkostninger.

I byerne Aalborg, Aarhus, København og Frederiksberg vil over 300 busser blive berørt af miljøzonerne (Cirka 130 busser i 2020 og cirka 200 busser i 2022). Disse busser skal enten udskiftes før planlagt eller – hvis teknisk muligt – udstyres med eftermonteret partikelfilter. Dansk PersonTransport har skønnet de samlede omkostninger herved for de tre byer/trafik selskaber til over 80 mio. kr. Hertil kommer udgifter i Odense og på Fyn. Estimatet er baseret på erfaringstal for montering og drift af efterbehandlingsudstyr på 300 busser i Movias område.

Pengene kan som bekendt kun bruges én gang, og det er Danske PersonTransports opfattelse, at méromkostninger for kommuner, regioner og trafik selskaber med en (relativt kortsigtet) tilpasning af dieselbusserne til miljøzonerne, vil svække og forsinke en (langsigtet) omstilling af busserne i den kollektive busstrafik til en egentlig emissionsfri busstrafik. Forslaget om miljøzoner svækker tilsvarende den vision, der fremgår af Regeringens udspil *Sammen om en grønnere fremtid – klima- og luftudspil* (5. oktober 2018), hvorefter nye busser i byerne hverken må udlede luftforurening eller CO2 efter 2025.

Dansk PersonTransport vil derfor opfordre til, at forslaget om miljøzoner tilpasses med passende dispensationsmuligheder og overgangsordninger, så det bliver muligt for kommunerne, regionerne og trafik selskaberne – hvor ønsket - at foretage en hensigtsmæssig og proportional udfasning af dieselbusser i den



kollektive trafik til fordel for emissionsfri buskørsel i overensstemmelse med regeringens vision i "Sammen om en grønnere fremtid".

Vi har noteret os, at såvel Kommunernes Landsforening og Danske Regioner har anmodet om, at forslaget bliver sendt i økonomisk høring. Vi er som nævnt af den opfattelse, at lovforslaget i sin nuværende form kommer til at udløse betydelige meromkostningerne for kommuner og regioner. Miljø- og Fødevarerministeren bedes i den forbindelse bemærke, at miljøzonens krav ikke kun berører bybusserne, der overvejende drives inde i miljøzonerne, men også de regionalbusser, der forbinder byerne med det omkringliggende opland. Af lovforslaget fremgår fejlagtigt, at regionerne ikke får nævneværdige omkostninger som følge af de ændrede miljøzoner.

Turistbusserne

Miljøzonens krav berør også private busselskaber, der med turistbusser enten dagligt eller flere gange i løbet af året besøger miljøzonerne med deres gæster. Turistbusser udgør store investeringer og der værnes derfor om dem med løbende vedligeholdelse og forbedringer, så de i praksis kan anvendes i op til 14 – 16 år og afskrives over en tilsvarende periode. Omkostningerne ved at fremskynde udskiftningen af turistbusserne til en euro 6 med fire til seks år, som lovforslaget lægger op til, er derfor ganske stor, og de fleste vil derfor vælge en løsning med eftermontering af partikelfiltre. Løsningen med eftermonterede partikelfiltre har den ulempe - sammenlignet med udskiftningen til euro 6 – at den alene reducerer partikeludledningen og ikke udledningen af NOx.

Efter Dansk PersonTransports opfattelse kan regelsættet med miljøzonen indrettes så den i højere grad tilskynder til, at turistbusserne udskiftes til euro 6 indenfor økonomisk bæredygtige rammer i stedet for, at turistbusselskaberne investerer i levetidsforlængelse af de gamle teknologier euro 4 og euro 5 busser med partikelfiltre.

Konkret kan dette opnås ved, at den første skæringsdato for miljøzonekravene for turistbusser udskydes med ét år til hhv. 1. juli 2021 og den anden skæringsdato med to år til den 1. juli 2024.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt
Sektorchef, kollektiv trafik

