



Teknik- og Miljøudvalget

30. oktober 2006

Forskel på kravene i lovforslag og Københavns Kommunes miljøzoneforslag

Københavns Kommune ansøgte i 2003 Justitsministeriet om tilladelse til at gennemføre et tre-årigt forsøg med en miljøzone for tunge køretøjer. Færdselslovens § 92 d åbnede mulighed for tidsbegrænsede forsøg med miljøzoner, men efter et længere forløb fik kommunen i januar 2006 endeligt afslag på ansøgningen.

Kommunens forslag til kravene i en miljøzoneordning gik ud på, at der skulle monteres partikelfiltre på alle tunge dieseldrevne køretøjer med Euro 3 motor eller ældre, da det juridisk set ikke var muligt at kræve filtre på Euro 4 og 5 køretøjer.

Kommunen havde foreslået en overgangsperiode på ½ år fra vedtagelse af miljøzoneordningen til den var i kraft. Det blev vurderet at denne periode var tilstrækkelig til at alle berørte transportører kunne nå at få monteret partikelfiltre. Samtidig skulle perioden bruges til grundige informationskampagner om miljøzonen.

Nu har miljøministeren den 5. oktober 2006 fremsat lovforslag L 39: Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. (Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.). Lovforslaget åbner mulighed for at bl.a. København kan etablere en permanent miljøzone i et større sammenhængende byområde.

Lovforslaget indebærer, at der kan stilles krav om partikelfiltre på alle tunge køretøjer med Euro 2 motor eller ældre fra og med 1. juli 2008. Fra og med 1. juli 2010 strammes kravet til at gælde tunge køretøjer med Euro 3 motor eller ældre.

Lovforslaget indeholder desuden en overgangsordning på 14 måneder fra endelig vedtagelse af miljøzoneordningen til den er i kraft. De 14 måneder er begrundet i at et monteret partikelfilter skal godkendes ved det årlige bilsyn. Så hvis alle skal nå at have godkendt et påmonteret filter uden at skulle til ekstraordinært syn skal der mindst være 1 år og gerne lidt mere at løbe på.

Forskellen på de to forslag er således især tidspunktet for hvornår alle tunge Euro 3 køretøjer skal have monteret partikelfiltre.

Trafik- og Plankontoret

Njalsgade 15
2300 København S

Telefon
3366 3500

Direkte
33663573

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

Hvis kommunens forslag om krav til alle Euro 3 køretøjer og ældre indføres fra juli 2008 reduceres trafikens udslip af ultrafine partikler med 20 % i bybaggrund, mens lovforslagets krav til alle Euro 2 og ældre vil medføre en reduktion på 13 %. Tilsvarende reduceres udslippet af lidt større partikler (PM_{2,5}) fra trafikken med hhv. 13 % og 8 %.

Indtil 2010 er der således en væsentlig forskel på de opnåede luftkvalitetsforbedringer ved de to forslag. Der går således to ekstra år, hvor der ikke opnås de sundhedseffekter, som kommunens forslag indebærer.

Dette kan også ses af de samfundsøkonomiske omkostninger, hvor Miljøstyrelsen har beregnet gevinsten af lovforslaget til at være 46 mio. kr. i 2008 og 60 mio. kr. i 2010, hvor kravene strammes til de krav kommunen har foreslået. (De samfundsøkonomiske omkostninger udgøres af beregnet sundhedsgevinst minus omkostninger til filtre og deres vedligeholdelse).

Alle de anførte tal omfatter indførelse af miljøzone i både København og på Frederiksberg, som vi samarbejder med.

Tidligere forløb

Det må understreges, at den væsentligste forskel på, hvad der kan opnås ved kommunens forslag og det nu foreliggende lovforslag er igangsætningstidspunktet. Kommunen og Miljøministeriet forventede i sin tid, at Københavns og Frederiksbergs miljøzoneordninger ville falde på plads i løbet af foråret 2005, og at miljøzoneordningen ville være iværksat ved årsskiftet 2005/2006 jf. Miljøministeriets kontrakt "Vurdering af regeringens tilskudsordning for partikelfiltre og den planlagte miljøzone i København J.nr. 4041-0021". I kontrakten blev der bl.a. lagt op til eftermålinger i 2007, som skulle danne grundlag for evaluering af miljøzoneordningen, f.eks. med forslag om inddragelse af varebilerne i ordningen.

En beslutning om varebilerne er - i følge lovforslaget - nu udskudt til miljøministeren på et tidspunkt tager stilling til om de skal omfattes af reglerne i en miljøzone.

Således er der ikke alene gået 2-4 år ekstra uden en miljøzone for tunge køretøjer; der sker også en forsinkelse af vurderinger af om en miljøzone kan omfatte varebilerne.