



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

NOTAT

Til ØU

7. februar 2019

Orientering om høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler

Sagsnr.
2019-0016392

Dokumentnr.
2019-0016392-8

Baggrund

Københavns Kommune har den 28. januar 2019 afgivet høringssvar til Miljø- og Fødevarerministeriet vedr. skærpelse af miljøzonen. Høringssvaret indeholder et borgmesterbrev fra overborgmester Frank Jensen og teknik- og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen. Samt et administrativt høringssvar fra Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen.

Sagsbehandler
Malene Frydenlund Jørgensen

TMF har lagt høringssvaret til orientering på TMU-portalen.

Bilag 1 Høringssvar fra Københavns Kommune fra overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren

Bilag 2 Administrativt høringssvar til ny miljøzonestyrelseslovgivning

Team Mobilitet

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen
|
1550 København V

EAN nummer
5798009800176



Til Miljø- og Fødevareministeriet

Januar 2019

Hørings svar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler

I København går vi foran på miljøområdet. Vi arbejder målrettet på, at København bliver verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025, og at luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes af den. Denne indsats og målsætning nyder erhvervslivet også godt af. Vi er godt på vej, men vi er ikke i mål endnu.

Vi har derfor med interesse læst regeringens lovforslag vedrørende skærpede miljøzoner. Det har længe været ventet, og vi finder det positivt, at regeringen skærper kravene i de eksisterende miljøzoner, så borgerne får mulighed for at få renere luft og hermed øget livskvalitet.

Alt for mange borgere i Hovedstadsområdet bliver syge eller dør for tidligt på grund af luftforurening. Det er en problematik, som skal tages meget alvorligt. Vi mener ikke, at de foreslåede stramninger af miljøzonen vil forbedre luftkvaliteten tilstrækkeligt. Vi ønsker derfor en mere ambitiøs lovgivning, som giver plads til, at kommunerne får mulighed for at stille yderligere krav, herunder til personbiler.

Vi ved, at især dieselpersonbiler forurener alt for meget. De er en af hovedårsagerne til astma og mange andre luftvejssygdomme. Vi bliver derfor også nødt til at sætte ind overfor personbiler. Vi er åbne for forskellige modeller, men har fokus på, at miljøzonen får en væsentlig effekt for den luft, københavnernes indånder. Prisen for at inddrage personbiler i zonen er minimal, da håndhævelsessystem og skiltning etableres, uanset om personbiler indgår i zonen eller ej.

Udover vores ønske om at inddrage personbiler, har vi følgende ønsker til den kommende miljøzone:

1. Miljøzonestrømningen skal være dynamisk, så den automatisk skærpes nogle år efter emissionskravene til biler skærpes. Erfaringen fra de nuværende miljøzoner er, at de hurtigt bliver indhentet af den teknologiske udvikling, hvorfor der er behov for løbende at skærpe kravene.
2. Der er brug for, at der kan stilles forskellige krav i byerne, alt efter behov og niveau af luftforurening. Vi er derfor ikke enige i, at der skal stilles ens krav i alle miljøzonerne. Giver der i

- stedet et valg mellem f.eks. tre modeller, kan erhvervslivet og borgerne hurtigt indstille sig efter dette.
3. Det er vores opfattelse, at flere danske byer og kommuner efterspørger muligheden for at oprette en miljøzone. Vi foreslår derfor, at der gives mulighed for, at alle kommuner kan oprette en miljøzone. Dette vil forbedre luftkvaliteten yderligere, til gavn for hele Danmark.
 4. Der bør stilles krav om SCR-katalysatorer på opgraderede køretøjer. Dette vil give en miljøgevinst og være med til at styrke den førerposition, dansk erhvervsliv allerede har på filterområdet.

Vi bemærker med stor interesse, at regeringen i sit klima- og luftudspil ønsker 1 mio. elbiler i 2030. Det er et mål, vi støtter, men der mangler redskaber til at få det indfriet. Miljøzonestrategien er en oplagt løftestang til dette, men mulighederne mangler i regeringens lovforslag. Vi ønsker mulighed for at kunne indføre en nulemissionszone i København, for at skabe incitament til, at flere danskere køber en elbil. Nulemissionszoner er kendt fra blandt andet Sverige, hvor kommunerne allerede i 2020 vil få mulighed for at indføre et område, hvor kun el-, brint og gaskøretøjer må køre. Stockholm Kommune har allerede bebudet, at de vil etablere en nulemissionszone i et mindre område af byen. Dette gør, at man i Sverige allerede nu ser en effekt på elbilsalget. Staten og Københavns Kommune kunne i fællesskab præsentere en ny nulemissionszone på det kommende C40-topmøde i København og hermed vise, at Danmark går forrest, når det gælder klima og miljø.

Vores forvaltninger har udarbejdet et supplerende administrativt høringssvar med tekniske bemærkninger til den foreslåede lovgivning. Dette er vedlagt som bilag. Vi indgår gerne i dialog om de nærmere tekniske detaljer i dette, samt om implementeringen af den kommende miljøzone.

Med venlig hilsen

Frank Jensen
Overborgmester

Ninna Hedeager Olsen
Teknik- og Miljøborgmester

Vedlagt

- Administrativt høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tungekøretøjer og varebiler



Til Miljø- og Fødevarerministeriet

28. januar 2019

Administrativt hørings svar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler

Sagsnr.
2019-0016392

Dokumentnr.
2019-0016392-2

Miljø- og Fødevarerministeriet har den 7. december 2018 sendt udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven i høring. Lovforslaget vedrører en skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer samt at indføre miljøzonekrav til varebiler.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har vedtaget ambitioner om at være verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025, og at luften skal være så ren, at borgernes sundhed ikke belastes. Desuden har Borgerrepræsentationen mere konkret vedtaget et ønske om skærpede miljøzoner for personbiler samt et ønske om intelligent roadpricing.

Københavns Kommune er positiv overfor, at regeringen fremlægger et forslag til at stramme og udvide kravene til køretøjer i miljøzonen. I forhold til vedtagelserne i Borgerrepræsentationen er forslaget imidlertid ikke ambitiøst nok. Lovforslaget bør derfor suppleres med krav til personbiler, ligesom kravene i loven bør være dynamiske, så de udvikler sig i takt med, at emissionskravene til biler strammes. I korte træk har Københavns Kommune følgende kommentarer til lovforslaget for miljøzoner:

1. Personbiler bør indgå i lovforslaget med særskilte emissionskrav.
2. Krav til lastbiler, busser og varebiler bør skærpes.
3. Der bør stilles krav om lukkede partikelfiltre på ældre køretøjer og opgraderede køretøjer skal have påmonteret virkende SCR-katalysator.
4. Mulighed for zoner med særlige krav indenfor miljøzonen bør indarbejdes i lovgivningen.
5. Kommentarer til digitaliseret håndhævelse.
6. Kommentar om økonomi.
7. Mulighed for at stille krav til arbejdsmaskiner, motorcykler, knallerter og havnetrafik

De enkelte punkter uddybes i det følgende:

1. Personbiler bør indgå i lovforslaget med særskilte emissionskrav
I 2014 bidrog personbilerne i København med i gennemsnit 48 % af trafikens koncentrationsbidrag af NO₂. Emissioner i og udenfor Københavns Kommune er ansvarlige for betydelige

sundhedsproblemer. Københavns Kommune anbefaler derfor, at kommunerne får mulighed for at etablere miljøzoner for både lastbiler, busser, varebiler og personbiler. Hermed øges effekten til gavn for borgernes sundhed. Københavns Kommune er åben for forskellige modeller, men har fokus på, at miljøzonen får en væsentlig effekt for den luft, københavnernes indånder. Københavns Kommune mener, at miljøzonen skal implementeres hurtigst muligt for alle køretøjstyper.

2. Krav til lastbiler, busser og varebiler bør skærpes

Ifølge lovforslaget skærpes kravene til køretøjerne frem til 2025. Herefter sker der ingen skærpelse. Erfaringerne fra den eksisterende miljøzone viser, at der er behov for en mere dynamisk tilgang, hvor kravene til køretøjerne skærpes med en forsinkelelse i forhold til indførelsen af nye euronormer. Noget tilsvarende bør indføres i den nye miljøzonestrategi.

Lovforslaget gælder kun de kommuner, som allerede har miljøzoner. Københavns Kommune vurderer, at miljøzonerne vil have større effekt, hvis flere kommuner får mulighed for at implementere miljøzoner. Det kunne eksempelvis gælde alle kommuner i Danmark eller som minimum alle kommuner, der grænser direkte op til miljøzoner i andre kommuner.

Et væsentligt argument i Miljø- og Fødevareministeriets lovforslag er hensynet til håndhævelse og erhvervslivet, hvorfor kravene til køretøjer er ens for alle kommuner med miljøzone.

Københavns Kommune har forståelse for ønsket om nem administration af miljøzonehåndhævelsen samt til ønsket om gennemsikrelse af forholdene for erhvervslivet og borgerne. Men da miljøforholdene er forskellige i de forskellige kommuner, vurderer Københavns Kommune, at det vil være oplagt med 3-4 miljøzonetyper, som kommunerne kan vælge imellem. Derfor vurderer Københavns Kommune, at miljøzonestrategien bør lægge sig tæt op ad den svenske model, som indeholder tre forskellige niveauer af miljøzoner, som kommunerne frit kan vælge imellem. En sådan opdeling vil gøre det overskueligt for virksomhederne og borgerne at gennemskue, hvilke krav der gælder hvor og samtidig give København og andre byer mulighed for at tage hensyn til de særlige udfordringer, der er i en by med en stigende befolkning samt forurenings- og trængselsudfordringer.

3. Der bør stilles krav om lukkede partikelfiltre på ældre køretøjer og opgraderede køretøjer skal have påmonteret virkende SCR-katalysator

Københavns Kommune finder det yderst problematisk, at det med lovforslaget bliver muligt fortsat at benytte ældre køretøjer, hvis de opgraderes med et åbent partikelfilter. Opgraderede køretøjer bør

opgraderes med både lukkede partikelfiltre og SCR-katalysator for at opnå tilstrækkelig miljøeffekt. Det skyldes, at:

- 1) Partikelfiltre reducerer alene partikelemissionerne og hermed ikke alle de andre sundhedsskadelige stoffer, som køretøjerne udleder. Hermed opgraderes de slet ikke til samme niveau som de køretøjer, der efter lovforslaget har lov at køre i zonerne uden opgradering. København har, i samarbejde med Miljø- og Fødevarerministeriet, gode erfaringer med at opgradere busser med NOx- og partikelfiltre (SCRT-filtre), hvilket både er billigt og yderst effektivt.
- 2) Åbne partikelfiltre reducerer ifølge Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ca. 30 % af partikelmassen, mens et lukket partikelfilter reducerer mindst 90 % af partikelmassen og partikelantallet. Et åbent partikelfilter er hermed ikke effektivt nok til reelt at reducere luftforureningen.

For at opnå den bedste luftkvalitet bør der stilles krav om, at opgraderede køretøjer, som er omfattet af miljøzonen, ikke får lov til at køre i zonen, med mindre de har påmonteret lukkede partikelfiltre og SCR-katalysatorer, der som minimum sikrer emissioner svarende til den tilsvarende euronorm i lovforslaget. Konkret kan det gøres ved, at der i lovforslaget stilles krav om:

- 1) Eftermontering af SCRT-filtre på alle tunge køretøjer og varebiler, med mindre de overholder de generelle krav i miljøzonen. SCRT-filtret skal som minimum reducere motorens emissioner af partikler og NOx med 80 %.
- 2) Eftermontering af partikelfilter på alle personbiler, med mindre de overholder de generelle krav i miljøzonen. Partikelfiltret skal som minimum reducere emissionerne af partikelmasse og partikelantal med 90 %. Fra 2025 bør der endvidere stilles krav om tilsvarende NOx-reduktion, f.eks. ved SCR-katalysator.

Krav om lukkede partikelfiltre og katalysatorer i miljøzonen bør suppleres med krav om periodisk syn, f.eks. hvert andet år, hvor der måles for luftforurening i udstødningen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Trafikselskabet Movia for nyligt har indført ny metode for miljøsyn, herunder for kontrol af luftforurening i udstødningen, og at deres metode med fordel kan anvendes som inspiration til synsmetoden. Movia måler koncentration af NOx, partikelmasse og partikelantal og har allerede indgået aftale med synshaller om periodisk kontrol af busserne. Det er således allerede i dag muligt at kontrollere køretøjernes emissioner i autoriserede synshaller.

4. Mulighed for zoner med særlige krav indenfor miljøzonen bør indarbejdes i lovgivningen

Zoner med særligt ambitiøse krav, f.eks. mulighed for 0-emissionszoner, kan anvendes som løftestang til at nå regeringens mål om 1 mio. elbiler i 2030. De kan ligeledes bidrage til Københavns Kommunes mål om at blive CO2-neutral i 2025 og til EU's langsigtede mål om fossilfri køretøjer i byerne i 2050.

En række byer i hele verden implementerer frem til 2030 nulemissionszoner i afgrænsede områder. Københavns Kommune og staten kunne f.eks. præsentere en sådan nulemissionszone i en afgrænset del af på det kommende C40-topmøde i København, hvis der gives mulighed for det i lovgivningen.

5. Kommentarer til digitaliseret håndhævelse

Københavns Kommune finder det positivt, at lovforslaget lægger op til en automatiseret håndhævelse, baseret på en digital aflæsning af nummerplader.

Det vil bidrage til en langt mere effektiv håndhævelse end tidligere, hvor der var krav om miljøzonemærke, og hvor politiet skulle sikre, at kravene i zonen blev overholdt.

Københavns Kommune ønsker, at teknologien bag den digitale håndhævelse indrettes på en sådan måde, at den på et senere tidspunkt direkte kan anvendes i indførelsen af intelligent roadpricing.

Den digitaliserede håndhævelse vil blive understøttet af et særskilt lovforslag, som forventes fremsat i folketingsåret 2019/2020.

Københavns Kommune ønsker, at det kommende system indrettes på en måde, som sikrer, at hovedparten af køretøjer, som ikke lever op til krav i miljøzonen, opdages. Københavns Kommune anbefaler, at regeringen lader sig inspirere af miljøzonen i Bruxelles i forhold til effektiv håndhævelse.

6. Kommentar om økonomi

I lovforslaget er der lagt op til, at de nye krav automatisk gælder for de nuværende miljøzoner dog med mulighed for at udtræde af miljøzonenlovgivningen frem til 1. juli 2019. Uagtet at kommunerne får mulighed for at træde ud af miljøzonenlovgivningen, vurderer Københavns Kommune at kommunerne er berettiget til DUT-kompensation for omkostninger til etablering og løbende vedligeholdelse af zonen. Dette vil blive rejst gennem KL i de årlige DUT-forhandlinger.

7. Mulighed for at stille krav til arbejdsmaskiner, motorcykler, knallerter og havnetrafik

Københavns Kommune ser gerne, at miljøzonen også omfatter krav til knallerter og motorcykler. Krav til knallerter og motorcykler kan

f.eks. være krav om nulemission fra 2025. Det vil medvirke til både at reducere luftforurening samt generende støj i en by, hvor der bor og opholder sig mange mennesker.

Københavns Kommune opfordrer derudover regeringen til fremadrettet at udarbejde lovgivning, der muliggør, at der stilles emissionskrav, f.eks. efter EU's stagenormer, til arbejdsmaskiner samt inderhavnens erhvervstrafik. Der er især fra arbejdsmaskiner en betydelig udledning af NO_x, partikler samt CO₂.