

Ribe Amts Vognmandsforening
Att.: Formand Jens Peter Jensen
J.C. Jensensvej 11
Nordenskov
6800 Varde

Deres ref.:

Vor ref.: 09-360320-007

Dato: 17.11.2009

Kære Jens Peter Jensen,

Eftermonterede partikelfiltre på lastbiler

Tak for din henvendelse om partikelfiltre.

DTL er helt enig i, at et partikelfilter, som er monteret på grund af lovgivningen om miljøzoner i Danmark, bør kunne anvendes i resten af bilens restlevetid.

DTL er også enig i, at et godkendt partikelfilter skal kunne anvendes i resten af EU f.eks. i de forskellige nationale og lokale miljøzoner.

1. Anvendelse af partikelfiltre i Danmark i lastbilens restlevetid

I øjeblikket er der et udkast til et lovforslag om ændring af lovgivningen om miljøzoner (Miljøbeskyttelsesloven) i høring – med høringsfrist mandag 23. november 2009. Det bekymrer DTL, at der i lovforslaget lægges op til, at ”Miljøministeren fastsætter regler om krav om *andet forureningsbegrænsende udstyr* til lastbiler og busser”. Af lovforslagets bemærkninger fremgår det, at det ikke blot gælder partikler, men også andre stoffer, som der er eller bliver fastsat grænseværdier for, og at det giver mulighed for at tage højde for teknologiudvikling og andet udstyr end partikelfiltre. Der vil for eksempel kunne stilles krav om udstyr, der begrænser NO₂-forureningen (SCR-katalysatorer), hvis der på længere sigt opstår et behov for at skærpe miljøkravene yderligere i forbindelse med overskridelser af NO₂-grænseværdien for luftkvalitet. Videre står der i bemærkningerne, at det er hensigten, at en eventuel udmøntning af bemyndigelsen forudgående vurderes hensigtsmæssig i forhold til miljø og sundhed, teknik, økonomi m.v. samt, at den pågældende ordning ligger inden for EU-retlige og ekspropriationsretlige rammer.

På et møde i Miljøstyrelsen den 10. november spurgte DTL direkte til, om vognmandserhvervet risikerer at skulle afmontere allerede monterede partikelfiltre for at eftermontere et kombineret partikelfilter/SCR-katalysator. Det afviste Miljøstyrelsen umiddelbart og med henvisning til de bemærkninger, som jeg har gengivet herover. Miljøstyrelsen lovede dog i det endelige lovforslag at præcisere dette.

Uanset det kan der ikke gives en politisk garanti for, at loven ikke ændres igen, eller at en ny regering vil vægte miljø og sundhed så højt og teknik og økonomi så lavt, at allerede monte-

rede partikelfiltre ikke vil kunne anvendes i resten af bilens restlevetid. Skulle det komme dertil, vil DTL naturligvis forsvare vognmandserhvervets interesser såvel politisk som juridisk, herunder inddrage EU-retten og reglerne om proportionalitet og om ekspropriation.

DTL mener også, at der i Færdselsstyrelsens ordning med principgodkendte partikelfiltre ligger en god sikring for, at et partikelfilter bør kunne anvendes i Danmark i hele lastbilens levetid. Efter DTLs opfattelse vil Færdselsstyrelsen ikke uden videre kunne fjerne et partikelfilter fra listen.

2. Anvendelse af partikelfilter i hele EU

DTL er imod, at man i Danmark har særregler, og det gælder ikke mindst for opbygning af og udstyr på lastbiler. Det bør som hovedregel være reguleret af EU-lovgivningen.

Den politiske situation i Danmark har dog gjort, at man i Folketinget har besluttet at skærpe kravene til luftforurening fra lastbiler og busser, der kører i miljøzoner, og det ud over Euro-normerne, hvad gælder partikelforurening. Da lovforslaget i sin tid blev behandlet stillede DTL også spørgsmålstejn ved, om det ville være i strid med EU-lovgivningen. Faktum er dog, at EU har accepteret de danske miljøzonekrav – og miljøzonekrav i flere andre lande – uanset, at de virker begrænsende på det indre marked og den fri bevægelighed over grænserne. Det er sket med begrundelse i målsætninger om forbedret miljø og sundhed, hvilket konkret kommer til udtryk i Europa-Kommissionen luftkvalitetsdirektiv, der stiller krav til medlemsstaterne – krav som er så skrappe, at de i praksis ikke kan opnås hurtigt nok ved at følge Euro-normerne og den almindelige udskiftning af bilparken.

På et møde hos Europa-Kommissionen den 23. oktober 2009 slog DTL et slag for en europæisk harmonisering af reglerne for miljøzoner og partikelfiltre, og Kommissionen medgav, at miljøzoner hastigt er ved at spredes rundt i Europa. Direktør Enrico Grillo Pasquarelli fra Kommissionens generaldirektorat for Transport og Energi sagde, at Kommissionen havde forsøgt en koordineret udvikling, men ikke var lykkedes med det. DTL kritiserede, at Kommissionen heller ikke fremadrettet er ambitiøs nok i deres nye handlingsplan for bytrafikken. Kommissionen er ganske vist i gang med at kortlægge de forskellige regler i medlemslandene, men lægger ikke op til andet end udveksling af god praksis mellem landene, og altså ikke til konkrete krav til harmonisering mellem landene. DTL har i et hørings svar til Transportministeriet om handlingsplanen fra Kommissionen pointeret problemstillingen:

”DTL ønsker samtidig, at Kommissionen allerede nu også pålægges at skulle se på, i hvilket omfang tiltag på EU-niveau vil have en positiv effekt for så vidt angår harmonisering af krav i miljøzoner, frem for blot at skulle fremme udveksling af god praksis. DTL finder, at der er en reel risiko for, at forskellige former for miljøzoner – både for privat og erhvervskørsel – vil skabe et kludetæppe af forskellige krav der skal opfyldes for at kunne bevæge sig gennem i EU i personbil eller lastbil. Og det er vigtigt, at byer tilbydes kvalificeret bistand og assistance til løsning af problemerne i samarbejde med erhvervslivet. Det vil ødelægge EUs Indre Marked, hvis en lastbil ikke længere kan bevæge sig gennem forskellige byer i EU, fordi man støder på

mange forskellige krav. Transportministeriet opfordres derfor til at arbejde for, at denne foranstaltning opprioriteres, og at den går længere end blot at overveje udveksling af god praksis.

Der er også et akut behov for ens regler om partikelfiltre – og på en måde, så et filter, der er godkendt i ét land, også automatisk er godkendt i et andet land. I dag skal en vognmand f.eks. have en godkendelse i Danmark og en i Tyskland. DTL og ITD har i samarbejde i Færdselsstyrelsens regelforenklingsgruppe bedt om, at der aftales en gensidig godkendelsesordning mellem Danmark og Tyskland, og sådanne bilaterale aftaler må gennemføres, indtil der måtte være en koordination på EU-plan på plads.

DTL mener også, at montering af et partikelfilter automatisk bør kunne kvalificere til en højere Euro-norm, og f.eks. kunne opnå billigere afgiftssatser.”

Konklusionen er desværre, at der ikke er, og at der næppe i en overskuelig fremtid kommer til at findes en koordineret europæisk standard for miljøzoner og partikelfiltre. Uanset det vil DTL fremføre synspunktet ved enhver given lejlighed, og på det korte sigt vil vi arbejde på den ovenfor nævnte gensidige anerkendelse af filtre mellem i det mindste Danmark og Tyskland.

3. Vejledning om partikelfiltre

I forhold til en vejledning om miljøzone og partikelfiltre skal DTL henvise til, at der er en vejledning på DTLs hjemmeside – forbeholdt medlemsvirksomheder. Vejledningen bygger videre på de vejledninger, som DTL i samarbejde med Danske Busvognmænd udsendte forud for åbningen af miljøzonen i København og i Aalborg.

I vejledningen henvises blandt andet til mere specifikke vejledninger hos Færdselsstyrelsen med gode råd ved køb af partikelfiltre og en liste over de principgodkendte filtre.

DTL arbejder løbende videre med at opdatere vejledningen, og har senest bedt Færdselsstyrelsen om at opdatere deres vejledning, herunder følgende, citat:

”DTLs medlemsvirksomheder efterspørger informationer, som kan sikre, at deres investeringer i partikelfiltre ikke går tabt – helt eller delvist. Hertil hører, at det konkrete filter skal være egnet til det konkrete køretøj og den konkrete anvendelse herunder køremønster, og at filteret også skal kunne anvendes i udenlandske miljøzoner og vil blive accepteret af f.eks. Toll Collect med mulighed for rabat i den tyske vejskat. Jeg skal i den forbindelse erindre om, at DTL og ITD i Færdselsstyrelsens regelforenklingsgruppe har foreslået, en gensidig anerkendelse i Danmark og Tyskland af eftermonterede partikelfiltre.

Konkret skal vi bede om, at der på Færdselsstyrelsens hjemmeside gives en brugervenlig oversigt over de af styrelsen principgodkendte partikelfiltre, så det bliver lettere at sammenligne deres funktionaliteter og egenskaber. F.eks. om krav til udstød-

ningstemperatur, om der anvendes additiv eller ej, monitoringsudstyr/data-logging, og krav til vedligeholdelse og rensning af filterenheden, herunder hvor ofte disse skal udføres.

Desuden skal vi bede om, at styrelsen opretter en løbende opdateret side med svar på hyppige spørgsmål om partikelfiltre (FAQ).”

Vedhæftet er kopi af brevet til Færdselsstyrelsen.

Afslutningsvis kan jeg oplyse, at DTL overvejer et initiativ, der skal skabe et bedre overblik over seriøse leverandører af partikelfiltre. Dette er dog i sin vorden, og vi kan ikke informere nærmere herom endnu, men det vil i givet fald kræve en bred opbakning og aktiv medvirken fra DTLs medlemsvirksomheder.

Med venlig hilsen

Ove Holm

Bilag:

1. Print af vejledning om miljøzoner og partikelfiltre på DTLs hjemmeside herunder med henvisninger til vejledninger hos Miljøstyrelsen og Færdselsstyrelsen
2. Print af vejledninger fra Færdselsstyrelsens hjemmeside (uddrag)
3. Høringsbrev til Transportministeriet med DTLs bemærkninger til Kommissionens handlingsplan for bytrafikken
4. Brev til Færdselsstyrelsen om information om indkøb og montering af partikelfiltre på tunge køretøjer