

MILJØstyrelsen
Industri

2. oktober 2006
J.nr. 502-00002

Høringsnotat

vedrørende

Forslag til lov om ændring om lov om miljøbeskyttelse (Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner)

Lovudkastet blev sendt i ekstern høring den 29. juni 2006 med frist for at afgive høringssvar den 4. august 2006.

Udkastet blev sendt til høring hos en bred kreds af myndigheder og organisationer. Miljøstyrelsen har modtaget i alt 45 høringssvar, hvoraf 13 myndigheder og organisationer oplyser, at man ikke har bemærkninger til lovforslaget eller, at man ønsker lovforslaget velkomment.

Følgende høringsparter har fremsendt bemærkninger til udkastet til lovforslaget:

Aalborg Kommune, Applus+Bilsyn, Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen HTS-A, Beredskabsstyrelsen, CO-industri, Coop Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Danske Busvognmænd, Danske Havne, Dansk Byggeri, Dansk Industri og Bilbranchen, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Dansk Cyklistforbund, Det Økologiske Råd, Foreningen for Miljø og Folkesundhed, Frederiksberg Kommune, Erhvervsorganisationen HTSI, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Havn, Københavns Kommune, Landbrugsraadet, NOAH, Odense Kommune, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Renosam, TekniQ (Installatørernes Organisation), Trekantområdet Danmark og Århus Kommune.

Følgende høringsparter har enten oplyst, at de ingen bemærkninger har til udkastet til lovforslaget eller, at de hilser udkastet til lovforslaget velkomment:

Beskæftigelsesministeriet, Byggesocietetet, Danmarks Idrætsforbund, Danmarks Motor Union, Dansk Autogenbrug, Dansk Automobil Forhandler Forening, Dansk Automobil Sports Union, EminoX, Finansrådet, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste og Konkurrencestyrelsen. Ingeniørforeningen har meddelt, at de ikke kan nå at afgive bemærkninger indenfor den fastsatte frist.

Lovforslaget har endvidere været drøftet på to møder i Miljøstyrelsen med henholdsvis de berørte kommuner, der havde mulighed for at deltage i mødet, og en række brancheorganisationer.

Svarene har især berørt følgende punkter:

- a) Indfasningstidspunkterne bør udskydes eller rykkes frem
- b) Indfasningstidspunkterne bør koordineres med EU, herunder navnlig i forhold til Sverige
- c) Fastsættelse af yderligere krav
- d) Flere kommuner bør have mulighed for at etablere miljøzoner med partikelkrav
- e) Afgrænsning af miljøzonen, herunder friholdelse af veje til havnene
- f) Udenlandske køretøjer bør sidestilles med danske køretøjer
- g) Meddelelse af dispensation
- h) Bemyndigelsen vedrørende varebiler
- i) Tilsyn og håndhævelse
- j) Forslag vedrørende emissionsmåling m.v.
- k) Der bør afsættes yderligere midler til filtertilskudsordningen
- l) Øvrige bemærkninger

Foruden de ændringer, der fremgår af dette notat, er der foretaget justeringer i lovforslaget, efter drøftelser med Justitsministeriet, herunder en lovteknisk bearbejdning, der blandt andet har medført en opdeling i flere §§ i forhold til høringsudgaven af 28. juni 2006.

I det følgende gennemgås de væsentligste høringssvar til de ovennævnte punkter og Miljøstyrelsens kommentarer hertil. Ønskes der detaljerede oplysninger om høringssvarenes indhold, henvises der til de fremsendte høringssvar.

a) Indfasningstidspunkterne bør udskydes eller rykkes frem

De Samvirkende Købmænd, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Dansk Byggeri, Danske Busvognmænd, HTS-A, DTL og HTSI har bemærket, at tidspunkterne for indfasning af partikelfilterkravene (2008 og 2010) bør udskydes, idet en række af de nævnte organisationer foreslår udskydelse til 2009 og 2014. Som begrundelse nævnes blandt andet, at der i praksis kan vise sig at være kapacitetsbegrænsninger med hensyn til at få monteret det nødvendige antal filtre frem til 2008, samt at 2009 og 2014 vil passe bedre ind i transporterhervets investeringsplanlægning.

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, CO-Industri, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, NOAH samt Foreningen for Miljø og Folkesundhed har bemærket at, tidspunkterne for indfasning af partikelfilterkravene bør rykkes frem, idet der navnlig har været en række forslag om fremrykning af 2010-kravet til 2008. Som begrundelse nævnes dels, at forslaget miljøeffekt mindskes og dels, at branchen længe har kendt til at kravene kunne komme samtidig med, at omkostningerne i vid udstrækning må forventes overvæltet på kunderne. Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, NOAH samt Foreningen for Miljø og Folkesundhed har endvidere foreslået, at der indføres filterkrav på Euro 4 køretøjer fra 1.1.2009.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen kan oplyse, at de i lovforslaget foreslåede tidspunkter for indfasning af partikelfilterkravene (2008 for Euro 1 og 2 motorer samt 2010 for Euro 3 motorer) er fastsat ud fra en samlet vurdering af hensynet til at opnå en maksimal reduktion i partikeludslippet sammenholdt med hensynet til de økonomiske konsekvenser, herunder navnlig konsekvenserne for ejerne af de omhandlede køretøjer.

For så vidt angår de miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser, er det Miljøstyrelsens vurdering, jf. bemærkningerne herom i lovforslaget, at hvis der indføres miljøzoner i de fem byer, som er omfattet af lovforslaget, vil omkring 1/3 af vejtrafikkens udledning af dieselpartikler i disse byer blive fjernet, når bestemmelserne er fuldt implementeret. En fremrykkelse af trin 2 fra 2010 til 2008 vil forøge den samlede miljøeffekt af lovforslaget med ca. 10 %, mens en udskydelse af kravet fra 2010 til 2012 vil give en tilsvarende forringelse.

For så vidt angår de økonomiske konsekvenser for ejerne af de omhandlede køretøjer, er det Miljøstyrelsens vurdering, jf. de økonomiske bemærkninger i lovforslaget, at de foreslåede indfasningstidspunkter må forventes at koste en gennemsnitlig virksamhed 10 - 20 % af det årlige overskud eller 0,4 - 0,8 % af omsætningen i seks til otte år, idet der regnes med en afskrivningsperiode på seks år.

Med hensyn til datoerne for indførelse af trin 1 og trin 2 er de blevet anbefalet af en arbejdsgruppe under Justitsministeriet med deltagelse af Miljøstyrelsen, Transport og Energiministeriet samt Færdselsstyrelsen, således at der med lovforslaget kan etableres miljøzoner, der i almindelighed ikke vil indebære ekspropriation i forhold til den enkelte vognmand. En fremrykning af kravene til for eksempel et filterkrav på Euro 3 i 2009 vil nedsætte vognmændenes mulighed for fleksibilitet betydeligt, da dette krav vil omfatte størstedelen af bestanden af tunge køretøjer på dette tidspunkt. En sådan fremrykning vil således forøge risikoen for, at kravene om montering af partikelfilter mere generelt vil kunne udgøre ekspropriation.

I relation til trin 1 (2008) skal det særligt bemærkes, at dette forslag udover ovennævnte forhold tillige er begrundet i hensynet til, at ejeren af et køretøj, som ikke opfylder kravene vedrørende anvendelse i en miljøzone, skal have den fornødne tid til at få monteret partikelfilteret. I relation til fastlæggelsen af denne "fornødne tid" til montering af partikelfilter indgår hensynet til, at de berørte køretøjer skal have kontrolleret filterets effektivitet i forbindelse med det årlige bilsyn. Det er her lagt til grund, at det vil være for vidtgående, at pålægge samtlige berørte køretøjer en pligt til et ekstraordinært bilsyn. Allerede af denne grund vil den "fornødne tid" som minimum skulle være mindst et år – som er den tid, der går til gennemførelse af almindeligt bilsyn af de berørte køretøjer. På denne baggrund kan miljøzonerne efter Miljøstyrelsens vurdering tidligst etableres med virkning fra 1. juli 2008

Krav om partikelfilter på Euro 4 køretøjer (dvs. nye køretøjer indregistreret fra 1. oktober 2006) er efter Miljøstyrelsens opfattelse ikke velbegrunder. De tilgængelige målinger af partikeludslippet fra Euro 4 og Euro 5 viser, at disse køretøjer udsender mellem 80 og 90 % færre partikler end Euro 3. Dette gælder både målt efter vægt og antal af ultrafine partikler. Et krav om partikelfiltre med det formål at fjerne de sidste 10-20% af partikeludslippet vil være meget dyrt og den sundhedsmæssige gevinst vil være begrænset.

Der er ikke foretaget ændringer i lovforslaget i relation til dette punkt.

b) Indfasningstidspunkterne bør koordineres med EU, herunder navnlig i forhold til Sverige

Dansk Industri og Bilbranchen, De Samvirkende Købmænd, Landbrugsrådet, Danske Havne, Danske Busvognmænd, HTS-A, DTL og HTSI har bemærket, at indfasningstidspunkterne bør koordineres på EU-niveau. Endvidere har en række af de nævnte organisationer bemærket, at indfasningstidspunkterne i det mindste bør være som de krav, der gælder i Malmø, Lund, Gøteborg og Stockholm.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Der findes ikke i dag EU-regler om miljøzoner. Kommissionen har i forskellige sammenhænge fremhævet miljøzoner som et muligt virkemiddel, og har senest iværksat et konsulentprojekt, der skal undersøge behovet og mulighederne for at fremme miljøzoner på fællesskabsniveau. Miljøstyrelsen deltager aktivt i denne proces og følger udviklingen nøje. En tidligere EU ekspertgruppe, hvori Miljøstyrelsen deltog, anbefalede blandt andet, at der indføres en fælles europæisk godkendelsesordning for lastbiler og busser med partikelfilter. Det er dog Miljøstyrelsens vurdering, at der ikke vil komme nogle lovgivningsmæssige EU initiativer på dette område i den nærmeste fremtid.

I Sverige har der siden 1992 eksisteret en miljøzoneordning i Malmø, Lund, Gøteborg og Stockholm. I følge de nuværende svenske regler skal lastbiler over 8 år have partikelfilter for at kunne køre i miljøzonerne. En Euro 3 lastbil fra 2006 skal have filter på i 2015. De indfasningstidspunkter, der foreslås i lovforslaget (2008 og 2010) indebærer en større miljø- og sundhedsmæssig effekt end den effekt, der opnås som følge af de svenske regler.

Der er ikke foretaget ændringer i lovforslaget i relation til dette punkt.

c) Fastsættelse af yderligere krav

Københavns Kommune, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, NOAH samt Foreningen for Miljø og Folkesundhed har bemærket, at lovforslaget bør indeholde enten krav om eller hjemmel til fastsættelse af krav om kvælstofoxider. Frederiksberg Kommune foreslår tilsvarende som indhold i et andet lovforslag. Københavns Kommune har endvidere påpeget lovforslaget bør indeholde hjemmel til, at miljøministeren sammen med kommunerne kan stille krav til partikeludledning fra arbejdsmaskiner og krav om

anvendelse af renere brændstoffer. Begrundelsen er blandt andet, at kravene bør være mere dynamiske, hvis en miljøzoneordning også i fremtiden skal bidrage positivt til miljøforbedringer og folkesundheden. Århus Kommune har ligeledes bemærket, at lovforslaget burde omfatte arbejdsmaskiner og andre non-road køretøjer.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Eftermontering af SCR-katalysatorer på ældre køretøjer er en kompliceret proces, der langt fra vil være mulig for alle køretøjer. Et krav om eftermontering af SCR-katalysatorer er således ikke velegnet i forhold til en miljøzone på nuværende tidspunkt.

Der er igennem flere år opnået en betydelig erfaring i Danmark med eftermontering af partikelfiltre på tunge køretøjer. Med hensyn til arbejdsmaskiner mangler der både erfaring med eftermontering af partikelfiltre og den miljømæssige betydning af disse maskiner. Miljøstyrelsen finder således ikke, at der er et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag til at udvide lovforslaget til at omfatte arbejdsmaskiner og andre non-road køretøjer på nuværende tidspunkt.

Alle brændstoffer til motorkøretøjer, der anvendes i Danmark i dag, er svovlfrie. Der kan således ikke opnås nogen sundhedsmæssig effekt af betydning ved at stille krav til brændstoffer.

Endelig skal det bemærkes, at lovforslaget er dynamisk i den forstand, at der med den foreslåede § 15 e under visse forudsætninger kan fastsættes krav om partikelfilter på varebiler.

Der er ikke foretaget ændringer i lovforslaget i relation til disse punkter.

d) Flere kommuner bør have mulighed for at etablere miljøzoner med partikelkrav

Trekantområdet Danmark, Dansk Metal, CO-Industri, Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, NOAH samt Foreningen for Miljø og Folkesundhed har bemærket, at flere kommuner end de i lovforslaget nævnte fem kommuner (København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense Kommuner) bør have mulighed for at etablere miljøzoner med partikelfilterkrav.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Indførelse af miljøzoner i mindre byer end de i lovforslaget nævnte fem kommuner vil dels indbære meget små sundhedsmæssige konsekvenser, og dels være forbundet med betydelige erhvervsøkonomiske omkostninger. Det er på denne baggrund, at det foreslås, at der alene bliver mulighed for at indføre miljøzoner i København, Frederiksberg, Århus, Odense og Aalborg Kommuner. Der er således ikke foretaget ændringer i lovforslaget på dette punkt.

e) Afgrænsning af miljøzonen, herunder friholdelse af veje til havnene

Københavns Kommune, Odense Kommune har bemærket, at der bør være størst mulig fleksibilitet for kommunerne med hensyn til undtagelse af visse veje fra miljøzonen. Odense Kommune har i den forbindelse påpeget, at der ved udpegningen skal tages højde for belastningen

i de situationer, hvor det må påregnes, at den tunge trafik vælger at benytte alternative ruter udenom zonen.

Danmarks Naturfredningsforening har påpeget, at kommunerne ved udpegningen af en miljøzone bør være forpligtet til, at alle byens belastede områder skal omfattes af miljøzonen.

Landbrugsraadet, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Københavns Havn, Danske Havne, HTS-A, DTL og HTSI har i varierende udstrækning bemærket, at der er behov for at miljøministeren pålægger kommunerne at fritage visse veje fra miljøzonerne. Det foreslås blandt andet, at der skal være en undtagelse af gennemfartsveje, såfremt rimelige alternative ruter ikke er til stede, af veje til og fra havne, som er led i intermodale skibs- og vejtransporter, eller andre – hvor godset intet ærinde har i zonen, men alene skifter transportmiddel, af veje til og fra Prøvestenen i København, hvor til- og frakørsel foregår helt perifert i forhold til en eventuel zone.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Lovforslagets § 15 a, stk. 3 indeholder et forslag om, at ”Miljøministeren fastsætter regler om den geografiske afgrænsning af større sammenhængende byområder, herunder om undtagelse af visse veje.” Selve lovteksten er ikke ændret i forlængelse af høringen.

I lyset af de modtagne bemærkninger er lovbemærkningerne til denne del af lovforslaget blevet uddybet, således at det nu fremgår, at denne bemyndigelse omfatter, at ministeren kan pålægge kommunalbestyrelsen at undtage visse veje, blandt andet hvor internationale regler indebærer, at visse veje skal fritages. Ministeren kan endvidere fastlægge, at visse veje indenfor miljøzonen kan undtages, såfremt kommunalbestyrelsen vurderer, at undtagelsen er nødvendig og hvor undtagelsen af en vej eller flere veje vurderes at have en miljø- og sundhedsmæssigt set underordnet betydning. De af ministeren fastsatte regler om undtagelse af visse veje, herunder enten som en pligt for kommunalbestyrelsen eller som en mulighed for kommunalbestyrelsen, kan ligeledes omfatte bestemmelser vedrørende veje, hvortil der ikke er en fornuftig alternativ rute uden om miljøzonen og hvor vejene samtidig forudsættes benyttet af gennemkørende, regional trafik (som for eksempel Limfjordsbroen), eller veje til og fra havne, der er centrale i forhold til international skibs- og vejtransport.

Miljøstyrelsen forventer, at udsende et udkast til bekendtgørelse om etablering af miljøzoner i høring i indeværende efterår. Dette bekendtgørelsesudkast vil udmønte lovforslagets bemyndigelse i § 15 a, stk. 3 om blandt andet undtagelse af visse veje samt bemyndigelsen i § 15 a, stk. 6 vedrørende offentlighedens inddragelse i beslutningsprocessen vedrørende etableringen af miljøzoner.

Med hensyn til bemærkningen fra Odense Kommune om, at der ved udpegningen skal tages højde for belastningen på alternative ruter, kan Miljøstyrelsen bemærke, at der i lovforslagets

§ 15 a, stk. 3 er hjemmel til, at denne type forbehold kan indgå i det kommunale beslutningsgrundlag vedrørende afgrænsningen af en miljøzone.

f) Udenlandske køretøjer bør sidestilles med danske køretøjer

Landbrugsraadet, Københavns Havn, De Danske Bilimportører, Dansk Byggeri, Danske Busvognmænd HTS-A, DTL og HTSI har i varierende udstrækning bemærket, at udenlandske køretøjer stilles konkurrencemæssigt bedre end indenlandsk registreret køretøjer. Begrundelsen er dels, at de udenlandske køretøjer er fritaget fra kravet om et miljøzonomærke, og dels, at kontrollen af de udenlandske køretøjer må forventes at blive svagere end overfor de danske køretøjer – blandt andet som følge af at de udenlandske ikke har et miljøzonomærke.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Udenlandske køretøjer skal ifølge lovforslagets § 15 b, stk. 6 overholde de samme udledningskrav, herunder filterkrav, som indenlandsk registreret køretøjer.

Det foreslås imidlertid, at udenlandske køretøjer kan anvendes i en miljøzone uden erhvervelse af et miljøzonomærke. Imidlertid foreslås det i stedet for kravet om et miljøzonomærke, at ministeren fastsætter krav til førerens fremlæggelse af dokumentation for, at kravene om partikeludledning og partikelfilter er overholdt. Det er således hensigten, at kravet om et miljøzonomærke overfor de udenlandske køretøjer erstattes af et krav om, at føreren af det udenlandske køretøj skal kunne fremlægge dokumentation for, at køretøjet overholder de fastsatte krav vedrørende udledning af partikler, herunder vedrørende montering af partikelfilter, samt dokumentation for køretøjets alder. Dette forslag er begrundet i, at kravet om et miljøzonomærke er vurderet for vidtgående for udenlandske køretøjer, da disse ikke kommer til årligt bilsyn i Danmark. De udenlandske køretøjer skal ifølge lovforslaget således overholde dels de samme udledningskrav som indenlandsk registrerede køretøjer og dels regler om dokumentation vedrørende udledningskravene, som fastsættes af ministeren.

I forlængelse af høringen er lovforslagets § 15 b, stk. 6 justeret, således at det foreslås, at ministeren kan fastsætte regler om den dokumentation, som udenlandske køretøjer skal fremlægge. Det er hensigten, at ministeren vil fastsætte et krav om, at den dokumentation for filterets effektivitet m.v., som føreren af et udenlandsk køretøj skal fremlægge, ikke må være ældre end 1 ½ år. Dette svarer til, at ejeren af et dansk registreret køretøj skal have filteret kontrolleret i forbindelse med det årlige bilsyn, hvilket ifølge reglerne herom indebærer, at kontrollen gennemføres gennemsnitligt en gang årligt, men det kan efter omstændighederne svinge med nogle måneder.

Selv med den efter høringen tilføjede bestemmelse om fastsættelse af krav til dokumentationen for overholdelse af partikelkravene er der en forskel, at udenlandske køretøjer ikke skal have et miljøzonomærke. Det er imidlertid Miljøstyrelsens vurdering, at de dokumentationskrav, der - i stedet for kravet om miljøzonomærker – foreslås stillet over for udenlandske køretøjer, er så tæt på kravet til de indenlandske køretøjer som muligt, når der tages udgangs-

punkt i, at de udenlandske køretøjer ikke forudgående skal søge om et mærke i Danmark. Samtidig skal det bemærkes, at forslaget er udformet i lyset af traktatens art. 72, hvorefter udenlandske køretøjer ikke må pålægges strengere regler end danske køretøjer.

g) Meddelelse af dispensation

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Århus Kommune, Aalborg Kommune, Landbrugsraadet, Oliebranchens Fællesrepræsentation, HTS-A, DTL og HTSI har i relation til den i høringsudgaven foreslåede § 15 b, stk. 7, hvorefter kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kan meddele dispensation fra partikelfilterkravet, bemærket, at det bør uddybes i hvilke tilfælde, der kan meddeles dispensation. Visse høringsparter har endvidere rejst spørgsmålet, om en dispensation, der er meddelt af en kommune, gælder i de øvrige zoner.

Endvidere har Landbrugsraadet, Oliebranchens Fællesrepræsentation, HTS-A, DTL og HTSI bemærket, at der bør være klageadgang i forhold til kommunalbestyrelsens afgørelser om meddelelse af dispensation fra partikelfilterkravene. Visse organisationer har endvidere bemærket, at der alternativt bør være opsættende virkning ved sagsanlæg.

Miljøstyrelsens bemærkninger

På baggrund af de fremkomne bemærkninger, herunder navnlig spørgsmålet om hvorvidt en dispensation, der er meddelt af én kommune, gælder i de øvrige zoner, er lovforslaget revideret.

Den i lovforslaget foreslåede 15 c, stk. 1 (i høringsudgaven § 15 b, stk. 7) er ændret, således at det nu foreslås, at det er miljøministeren, der meddeler dispensation fra partikelfilterkravet. Fordelen herved er, at ansøgere skal søge ét sted, frem for i flere kommuner, og samme dispensation kan omfatte alle etablerede miljøzoner. Som følge af denne ændring, er der foretaget en mindre konsekvensændring i beskrivelserne af de økonomiske konsekvenser for staten og kommunerne.

Det fremgår af bemærkningerne, at der kan meddeles dispensation i fire forskellige ”kategorier”. Den foreslåede dispensationsadgang kan således anvendes i tilfælde, hvor det er godtgjort, at der foreligger sikkerhedsmæssige årsager til at fravige kravet om montering af partikelfiltre, at det ikke er teknisk muligt at montere et partikelfilter (for eksempel på meget gamle køretøjer), at opfyldelsen af kravene til kørsel i en miljøzone vil belaste en virksomhed på en atypisk hård måde eller at der foreligger en anden, anerkendelsesværdig begrundelse for ikke at kræve montering af partikelfilter.

De nævnte lovbemærkninger er i forlængelse af høringen ændret på et punkt, idet ”uforudset, anerkendelsesværdig begrundelse” er ændret til ”anden, anerkendelsesværdig begrundelse”. Dette forslag er blandt andet begrundet i, at den nu foreslåede formulering er mere hensigtsmæssig end formuleringen ”uforudset”.

På baggrund af høringssvarene er lovbemærkningerne til § 15 c, stk. 2 (høringsudgaven § 15 b, stk. 8) endvidere udbygget, idet det nu er lidt nærmere beskrevet hvad den foreslåede bemyndigelse i § 15 c, stk. 2 kan anvendes til i relation til administrationen af den dispensationsbestemmelse. For eksempel fremgår det nu af lovbemærkningerne, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om adgangen til at meddele dispensationer på vilkår for eksempel om, at dispensationen gælder i et bestemt tidsrum, i visse områder eller bestemte ruter, visse af en virksomheds køretøjer eller kun i en eller flere af de etablerede miljøzoner.

Det fremgik af høringssvarene § 15 b, stk. 7, at kommunalbestyrelsens afgørelse om dispensation ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Den ovenfor nævnte ændring, hvormed det foreslås, at det er miljøministeren, der meddeler dispensationer fremfor kommunerne, indebærer som følge af de almindelige regler i miljøbeskyttelsesloven, at miljøministerens afgørelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det forudsættes, at ministeren delegerer sin dispensationsbeføjelse til Miljøstyrelsen i medfør af lovens § 80.

h) Bemyndigelsen vedrørende varebiler

Frederiksberg Kommune er positive overfor den i høringssvarene foreslåede § 15 b, stk. 4 vedrørende varebiler (§ 15 e i det fremsatte lovforslag). Danmarks Naturfredningsforening foreslår, at det fremgår af lovforslaget, hvornår den foreslåede bemyndigelse senest skal være udnyttet. Århus og Aalborg Kommuner har rejst spørgsmålet, om eventuelle kommende krav til varebiler forudsætter en selvstændig beslutning herom i kommunalbestyrelsen.

Dansk Industri og Bilbranchen, Dansk Byggeri, HTS-A, DTL, HTSI har på forskellige vis bemærket, at den i høringssvarene foreslåede § 15 c, stk. 4 (§ 15 e i det fremsatte lovforslag) bør udgå af dette lovforslag blandt andet begrundet i, at regler herom ikke bør gennemføres via en ministerbemyndigelse.

Miljøstyrelsens bemærkninger

I forlængelse af høringen er forslaget vedrørende varebiler af lovtekniske grunde dels flyttet fra § 15 b, stk. 4 i høringssvarene til § 15 e i det fremsatte lovforslag og dels omformuleret. På baggrund af de modtagne bemærkninger er der i lovforslaget foretaget den indholdsmæssige ændring, at det af det fremsatte lovforslag fremgår, at eventuelle kommende krav til varebiler forudsætter en selvstændig beslutning herom i kommunalbestyrelsen. Det vil sige, at såfremt en kommune beslutter at etablere en miljøzone for lastbiler og busser, så vil indførelse af en miljøzone for varebiler forudsætte en ny beslutning i kommunen.

i) Tilsyn og håndhævelse

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Århus Kommune, Aalborg Kommune og DTL har bemærket, at det har væsentlig betydning, at tilsynet og håndhævelse af de foreslåe-

de bestemmelser er så effektiv som mulig. København og Frederiksberg Kommuner har foreslået, at der bør være mulighed for, at kommunerne udsteder afgifter til køretøjer, der ikke overholder bestemmelserne, ligesom det er bemærket, at rollefordelingen mellem kommuner og politi bør beskrives nærmere.

Justitsministeriet, Færdsels- og våbenkontoret, har i deres høringssvar redegjort for, at politiets håndhævelse af miljøzonereglerne vil indgå som led i politiets almindelige kontrol med overholdelse af lovgivningen, idet politiet i medfør af reglerne i færdselsloven vil kunne standse et køretøj og ved mistanke om manglende overholdelse af miljøzonereglerne lade det undersøge for fejl og mangler indenfor rammerne af de gældende regler i Færdselsloven. Dette indebærer blandt andet, at hvis en undersøgelse ikke foretages på standsningsstedet, skal undersøgelsen foretages i rimelig kontinuitet til standsningen.

Justitsministeriet har endvidere bemærket, at ministeriet ikke umiddelbart ser noget til hinder for, at der eventuelt med tiden overvejes at indføre en hjemmel til at søge sager om overtrædelse af miljøbeskyttelseslovens miljøzoneregler afgjort ved administrativt bødeforlæg. Dette forudsætter imidlertid blandt andet, at domstolene har haft lejlighed til at udvikle en fast praksis for bødeniveauet i sager om overtrædelse af de relevante bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven.

Miljøstyrelsens bemærkninger

For så vidt angår tilsyn og håndhævelse af de foreslåede miljøzoneregler er det i forlængelse af høringen i lovbemærkningerne præciseret, at kommunernes og politiets opgaver vedrørende tilsyn og håndhævelse følger de almindelige regler herom.

Det vil i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 65 være de i lovforslaget nævnte kommuner, der fører tilsyn med overholdelsen af partikelfilterkravene og kravet om et miljøzonemærke. Politiets kontrol med overholdelsen af reglerne vil indgå som led i politiets almindelige kontrol med lovgivningen indenfor rammerne af færdselsloven.

For så vidt angår de under høringen fremsatte bemærkninger om, at der bør kunne pålægges afgifter for overtrædelse af de foreslåede krav, skal Miljøstyrelsen bemærke, at det ikke er muligt, at pålægge en afgift *samtidig* med en bødebestemmelse. Begrundelsen er, at det vil være i strid med det grundlæggende forbud mod dobbeltstraf for samme gerning. Hvis for eksempel en vognmand både kan få en bøde af politiet og samtidigt kan få en afgift af parkeringsvagten for at anvende køretøjet i zonen i strid med partikel- og mærkningskravene, så vil vognmanden blive straffet to gange for samme overtrædelse. Det vil sige, at udstedelse af afgifter forudsætter, at overtrædelsen ikke er behæftet med bødestraf.

En forenkling af håndhævelse i forhold til miljøzonereglerne kan overvejes i form af indførelse af administrativt bødeforlæg. Ifølge Justitsministeriets høringssvar som nævnt ovenfor,

forudsætter dette imidlertid blandt andet, at der forinden af domstolene er fastlagt et bødeniveau.

j) Forslag vedrørende emissionsmåling m.v.

Københavns Kommune har bemærket, at partikelemissionen ikke bør overstige Færdselsstyrelsens anbefalede K-værdi på $0,2 \text{ m}^{-1}$ for røggastæthed, samt at miljømålingerne bør ske på et rullefelt med modstand. Dansk Industri og Bilbranchen har bemærket, at lovforslaget bør indeholde et emissionskrav frem for et krav om en bestemt teknologi. DTL har foreslået, at der bør være et krav om ”emissionsbegrænsende udstyr” frem for filterkrav.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Kontrollen af, at partikelfiltrene er effektive, foregår ved en måling af røggastætheden, som allerede i dag foretages ved syn. Der er blandt andet igennem forsøg, der er gennemført i Odense i 1998 - 2002 opnået gode erfaringer med denne metode. Disse forsøg har dannet udgangspunkt for Færdselsstyrelsens vejledning om kontrol af filtre og den anbefalede K-værdi på $0,2 \text{ m}^{-1}$ for røggastæthed. Introduktion af mere avancerede målemetoder, som Københavns Kommune foreslår, vil kræve betydelige investeringer i ny teknologi hos synsvirksomhederne uden, at der opnås en væsentlig forbedring af kontrolmetoden. Det kan muligvis også være problematisk i forhold til EU-lovgivningen at kræve særlige målinger. Den anvendte metode er den, der foreskrives i EUs direktiv om bilsyn, og den kan derfor udføres i alle EU-lande.

I forhold til bemærkningen om, at der bør være et emissionskrav, fremfor et krav om en bestemt teknologi, bemærkes det, at ministeren ifølge lovforslagets § 15 b, stk. 3 fastsætter regler om et effektivt partikelfilter. Som det fremgår af bemærkningerne, kan der blandt andet stilles krav om en procentvis reduktion i partikeludledningen på mindst 80 %, hvilket er et emissionskrav fremfor et krav om en bestemt teknologi. Miljøstyrelsen forventer at kunne udsende udkast til bekendtgørelse om blandt andet udmøntning af denne bemyndigelse i høring i indeværende efterår.

k) Der bør afsættes yderligere midler til filtertilskudsordningen

Dansk Metal, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Dansk Byggeri, HTS-A, DTL og HTSI har opfordret til, at der afsættes yderligere midler på den tilskudsordning til partikelfiltre, som der blev etableret i 2004.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Lovforslaget omfatter ikke bestemmelser om tilskud til partikelfiltre. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt, at bestemmelserne om tilskudsordningen fortsat reguleres via finansloven, da der er tale om en midlertidig ordning.

l) Øvrige bemærkninger

Der er i øvrigt fremkommet en række bemærkninger, som fortrinsvis er fremsat af en enkelt høringspart eller som vedrører mindre punkter i lovforslaget.

Århus Kommune, Dansk Industri og Bilbranchen samt Applus har til sammen bemærket, at begreberne dieselkøretøjer og varebiler bør præciseres. På baggrund heraf er den foreslåede § 15 b, stk. 1 ændret fra ”dieseldrevne” til ”motorer med kompressionstænding”, ligesom bemærkningerne til den foreslåede § 15 e vedrørende varebiler er præciseret.

Beredskabsstyrelsen har foreslået to ændringer af den i høringsudgaven foreslåede § 15 b, stk. 5 (§ 15 b, stk. 4 i det fremsatte lovforslag) i relation til øvelsesvirksomhed og definition af beredskabet. De foreslåede ændringer er indføjet i lovforslaget.

Landbrugsraadet har foreslået, at der ikke alene skal være offentlig annoncering, men også en høring af interessenter. Den i høringsudgaven foreslåede § 15 a, stk. 2 er i det fremsatte lovforslags § 15 a, stk. 6 ændret, således at det foreslås, at miljøministeren fastsætter regler om offentlighedens inddragelse. Det vil sige, at eventuelle bestemmelser om høring af interessenter ikke fastlægges i lovforslaget, men i en bekendtgørelse. Udkast til bekendtgørelse herom forventes sendt i høring i indeværende efterår.

De Samvirkende Købmænd har påpeget, at miljøzonomærket skal kunne erhverves udenfor et almindeligt syn. Hertil bemærkes, at der i medfør af bemyndigelsen i lovforslagets § 15 d, stk. 1 og 2 er mulighed for at fastsætte bestemmelse om, at miljøzonomærket skal kunne erhverves udenfor et almindeligt syn. Udkast til bekendtgørelse herom forventes sendt i høring i indeværende efterår.

På baggrund af de indkomne bemærkninger om særkøretøjer, har Miljøstyrelsen vurderet, at der er behov for at fritage køretøjer, der her i landet er registreret som veteranbiler, og udenlandske køretøjer mere end 30 år gamle, fra partikelkravene og miljøzonomærkekravet. Dette er sket ved indføjeelse af stk. 5 i § 15 b i det fremsatte forslag.

I forlængelse af høringen er der af lovtekniske grunde foretaget en række omformuleringer af bestemmelserne om miljøzonomærkeadministrationen, jf. høringsudgavens § 15 c, der i det fremsatte lovforslag er § 15 d.

Dansk Industri og Bilbranchen, HTS-A samt DTL har foreslået, at høringsperioden vedrørende zoneafgrænsningen forlænges fra fire uger til otte uger. Endvidere har DTL og CO-Industri foreslået, at 14- månedersfristen i høringsudgavens § 15 a, stk. 2 (§ 15 a, stk. 5 i det fremsatte lovforslag) forlænges til 18 måneder. Der er ikke gennemført ændringer i lovforslaget vedrørende 14-månedersfristen, da der ikke vurderes at være behov for en længere frist. For så vidt angår høringsperiodens længde i relation til zoneafgrænsningen er lovforslaget ændret på den måde, at høringsfristen ikke længere fremgår af lovforslaget, men fastsættes i en bekendtgørelse, som forventes sendt i høring i indeværende efterår.

Landbrugsraadet, Danske Busvognmænd, DTL, HTSI og HTS-A har på forskellige vis bemærket, at de i lovforslaget beskrevne oplysninger om f.eks. filterpris og antal berørte køretøjer er undervurderet. Københavns og Frederiksberg Kommuner har bemærket, at de i lovforslaget beskrevne oplysninger om f.eks. antal berørte køretøjer er overvurderet, mens de miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser er undervurderet. Hertil bemærkes, at filterprisen bygger på gennemsnitlig pris på basis af Miljøstyrelsens erfaringerne med tilskudspuljen, og antallet af berørte køretøjer bl.a. bygger på trafiktællinger og skøn foretaget af blandt andet COWI. Odense Kommune påpeger, at der må forventes betydelige udgifter til varetagelse af tilsyn. Miljøstyrelsen deler, jf. de økonomiske lovbemærkninger, ikke vurderingen af at udgifterne til tilsyn øges betydeligt. Der er ikke gennemført ændringer i lovforslaget på dette punkt.

Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklistforbund, NOAH, Foreningen for Miljø og Folkesundhed samt Odense kommune har foreslået et generelt filterkrav kombineret med en afgiftsdifferentiering. Miljøstyrelsen finder ikke, jf. de almindelige bemærkninger om lovforslagets konsekvenser, at der er grundlag for at indføre et generelt filterkrav. Krav om filter på Euro 4 køretøjer er efter Miljøstyrelsens opfattelse ikke velbegrundet jf. sidste afsnit under a). Der er ikke gennemført ændringer i lovforslaget på dette punkt.

DTL, HTSI og HTS-A har påpeget, at der er behov for undtagelser for køretøjer, som kører meget sjældent i miljøzonen, herunder eventuelt i form af en dagsbillet til miljøzonen. Miljøstyrelsen vurderer, at en sådan ordning vil udhule miljøeffekten af zonerne og vil være særdeles vanskelig at administrere. Der er ikke gennemført ændringer i lovforslaget på dette punkt.

HTSI har påpeget dels, at lovforslaget kan indebære mangel på transportmuligheder indenfor miljøzonerne. Efter Miljøstyrelsens opfattelse vil dette ikke blive tilfældet. Dels er der mange nye lastbiler på markedet allerede i 2008, når reglerne kan træde i kraft, der opfylder kravene i miljøzonerne, dels er eftermontering af partikelfiltre en velafprøvet teknologi, der allerede anvendes af mange vognmænd. Der er ikke gennemført ændringer i lovforslaget på dette punkt.