

NOTAT



Miljøministeriet
Departementet

Bæredygtig Miljø og Produk-
tion

J.nr. 2021-1006

Den 10. december 2021

Høringsnotat vedr. høring af udkast til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Mulighed for kommunal beslutning om, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af eksisterende miljøzoner og fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler)

Et udkast til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse har været i høring i perioden fra den 6. oktober til den 19. november 2021.

Der er modtaget i alt 22 høringssvar i høringsperioden.

Følgende 18 høringsparter har fremsendt bemærkninger til lovforslaget:

- Autobranchen
- Dansk Bilbrancheråd
- Dansk Erhverv
- Danske Handicaporganisationer
- De Danske Bilimportører
- DI Transport
- DTL
- FDM
- Frederiksberg Kommune
- ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport
- Kræftens Bekæmpelse
- Københavns Kommune
- Motorhistorisk Samråd
- Odense Kommune
- Purefi A/S
- Rådet for Grøn Omstilling
- Aalborg Kommune
- Aarhus Kommune

Følgende 4 høringsparter har oplyst, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget:

- Banedanmark
- DA – Dansk arbejdsgiverforening
- Datatilsynet
- Sydtrafik

Ud over de ændringer af lovforslaget, som høringen har givet anledning til, er der foretaget lovtekniske rettelser af lovforslaget. Der kan komme yderligere tilretninger som følge af Justitsministeriets lovtekniske bemærkninger.

Samtlige høringssvar er vedlagt i deres fulde længde og er ligeledes lagt på høringsportalen. Miljøministeriet skal indledningsvis takke alle høringssvarter for deres afgivne høringssvar.

Høringssvarene har berørt følgende emner, som er afspejlet i følgende afsnit i høringsnotatet:

1. Kommunikation om miljøzoner.
2. Tidspunkt og beslutningsproces for ikrafttræden af miljøzoner for dieseldrevne personbiler.
3. Digital håndhævelse af miljøzonerne, herunder regler for skiltning.
4. Eftermontering og godkendelse af partikelfiltre.
5. Åbne og lukkede partikelfiltre.
6. Fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler.
7. Håndhævelse - objektivt ansvar.
8. Undtagelser.
9. Økonomi for kommunerne.
10. Miljøeffekt og WHO.
11. Øvrige elementer der bør indgå i reglerne; flere byer, arbejdsmaskiner m.v.
12. Andet.

I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af Miljøministeriets bemærkninger *i kursiv* for hvert emne. For detaljerede oplysninger om høringssvarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen i deres fulde længde.

Ad. 1: Kommunikation om miljøzoner

Aalborg, Aarhus, København, Odense og Frederiksberg Kommuner opfordrer til, at det overvejes, om Sund og Bælt Holding A/S, i loven kan bemyndiges til at bistå kommunerne med kommunikation over for borgerne ved skærpelse af miljøzonen til at omfatte dieseldrevne personbiler.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet finder, at der er behov for en målrettet kommunikationsindsats for at sikre bredt kendskab til reglerne ift. miljøzonekommunernes mulighed for at kunne skærpe miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler. Dette er af hensyn til de berørte borgere, miljøhensynene ved færre ældre dieselmotorer i zonerne og deraf færre overtrædelsessager.

Det vurderes, at der er potentiale i at høste erfaringer fra den nuværende ordning med målrettet kommunikation til berørte borgere på baggrund af oplysningerne i Køretøjsregisteret og observationer i de enkelte miljøzoner forud for, at reglerne for varebiler træder i kraft.

På den baggrund anses det for vigtigt med en koordineret tværgående landsdækkende kommunikationsindsats, hvor man udnytter de kompetencer, Sund og Bælt Holding A/S har i forhold til at kombinere adgang til oplysninger i Køretøjsregisteret, observationer i miljøzonerne og direct-mail via nem-ID.

Lovforslaget vil på baggrund af de indkomne høringssvar blive ændret, således at Sund og Bælt Holding A/S bemyndiges til at forestå den tværgående landsdækkende kommunikationsindsats i dialog med miljøzonekommunerne og Miljøstyrelsen. Sund og Bælt Holding A/S har forelagt et udkast til

budgetoverslag for Miljøministeriet. Med denne model vil kommunerne være forpligtigede til at anvende Sund og Bælt Holding A/S i forhold til den tværgående landsdækkende informationsindsats og kommunerne vil skulle dele udgifterne hertil.

Ad. 2: Tidspunkt og beslutningsproces for ikrafttræden af miljøzoner for dieseldrevne personbiler

Aarhus, Aalborg, Odense, Frederiksberg og Københavns Kommuner mener ikke, at det er tidsmæssigt realistisk, at miljøzoner for personbiler kan få virkning allerede fra 1. januar 2023, da beslutningsprocessen vil kræve to politiske behandlinger i byrådet, samt at der efterfølgende er en 9 måneders varslingsperiode for berørte bilejere. Kommunerne finder, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis miljøzonekravene kunne få virkning på samme tidspunkt. Frederiksberg, Aalborg og Odense peger endvidere på, at beslutningsprocessen bør ændres således, at kommunerne alene skal tiltræde udvidelsen af den eksisterende miljøzone med dieseldrevne personbiler. Hermed sikres ens tværgående nationale krav.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet skal hertil bemærke, at datoen 1. januar 2023 er fastsat ud fra, hvornår miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler tidligst kan få virkning. Det er frivilligt for kommunalbestyrelserne hvornår (efter 1. januar 2023) og om de vil lade kravene få virkning. Med den valgte dato sikres, at udformningen af lovslaget ikke begrænser miljøzonekommunernes mulighed for at indføre reglerne så hurtigt som muligt under hensynstagen til varslingsperioden på 9 måneder.

I forhold til beslutningsprocessen skal Miljøministeriet endvidere bemærke, at det fremgår af den politiske aftale, der udmøntes med lovforslaget, at skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler skal være en lokal mulighed for de fem eksisterende miljøzonekommuner. I øvrigt bemærker Miljøministeriet, at der er mulighed for, at kommunerne koordinerer ikrafttrædelsen af kommunalbestyrelsernes respektive beslutninger.

Dansk Bilbrancheråd, AutoBranchen Danmark finder, at varslingsperioden på 9 måneder er utilstrækkelig. Dansk Bilbrancheråd noterer, at de 9 måneders varslingsperiode ikke dækker produktionstiden på en ny bil og peger på en varslingsperiode på 12 måneder særligt med henvisning til, at COVID-19 har medført pres på markedet for både brugte og nye biler. Der ses således leveringstider på nye biler på 6 til 12 måneder.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet er opmærksom på, at køretøjs ejere skal have passende tid til at indrette sig på kravene. Miljøministeriet konstaterer, at danskere i gennemsnit skifter bil knap hvert tredje år. Der er således stor løbende udskiftning i bilparken. Miljøministeriet finder, at ni måneder er en passende varslingsperiode for berørte køretøjs ejere til at kunne skifte til et køretøj, der opfylder reglerne eller til at få et eftermonteret partikelfilter, hvis man fortsat ønsker at kunne køre i miljøzonen. Årsagen hertil skal ses i sammenhæng med, at miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler er mindre indgribende end for de tunge køretøjer. Dette skyldes, at der for tunge køretøjer ofte vil være tale om mere specialiserede køretøjer, hvor prisen for at eftermontere et partikelfilter er høj. Miljøministeriet vurderer derfor, at perioden fra kommunalbestyrelsens afgørelse om at skærpe en miljøzone til at omfatte dieseldrevne personbiler, til det tidspunkt, hvor zonen får virkning kan være kortere end for tunge køretøjer. Det forventes endvidere, at der med hjemmel i lovforslaget vil blive fastsat regler om, at beboere inden for miljøzonen er undtaget miljøzonekravene de første 12 måneder efter miljøzonen har fået virkning, og beboere dermed få yderligere tid til at indrette sig på kravene.

Bemærkningerne har således ikke givet anledning til tilpasninger af lovforslaget.

Ad. 3: Digital håndhævelse af miljøzonerne, herunder regler for skiltning

Aarhus, Aalborg, Odense, Frederiksberg og Københavns Kommuner støtter, at den automatiserede digitale kontrol videreføres, og bemærker at der bør afsættes nødvendige statslige ressourcer til at videreføre en effektiv kontrol. Aalborg, København og Odense kommuner peger på, at der med fordel kunne ses på antallet af kontrolpunkter i miljøzonerne, når dieseldrevne personbiler omfattes.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet noterer, at der er opbakning til den digitale kontrol og bemærker, at der på Finansloven for 2022 er afsat midler til, at Miljøstyrelsen kan stå for håndhævelsen sammen med Sund og Bælt Holding A/S, som med den hidtidige ordning. Der er dog ikke afsat midler til opsætning af flere kameraer. Men det vil fortsat være muligt for de enkelte kommunalbestyrelser at indgå aftale med Sund og Bælt Holding A/S om tilkøb af ekstra kontrol.

Københavns Kommune bemærker, at regler om skiltning er uhensigtsmæssig, da skiltningen løbende bliver tilpasset som følge af lokale trafikale forhold. Kommunerne skal efter gældende regler offentliggøre afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af den geografiske miljøzone, og der skal gå en periode på mindst 14 måneder efter denne offentliggørelse, til miljøzonen har virkning.

Miljøministeriets svar

På baggrund af bemærkningen om, at det er uhensigtsmæssigt, at tilpasning af skiltning skal varsles i 14 måneder, er lovforslaget ændret således, at ændring af skiltning ved omlægning af transitruter ikke skal varsles i 14 måneder. Der henvises til lovforslagets ændringspunkt § 1, nr. 10, og bemærkningerne hertil.

Ad. 4: Eftermontering og godkendelse af partikelfiltre

FDM, Autobranchen Danmark og Dansk Bilbrancheråd peger på, at det er uklart hvor mange bilmodeller, der kan få et eftermonteret partikelfilter. FDM finder, at det særligt gælder køretøjer, der opfylder Euro 4 eller ældre. Historisk set har der ikke været et marked for eftermonterede partikelfiltre til køretøjer, der opfylder Euro 4 (køretøjer solgt i perioden 1. januar 2006 til 1. januar 2011). FDM noterer, at det er tvivlsomt, at der vil blive udviklet partikelfiltre til den danske bilpark, da det anslås at koste 50.000 € at få en ny godkendelse til eftermontering af partikelfiltre på en given bilmodel.

Purefi A/S bemærker, at der som minimum bør forelægge en partikelfiltergodkendelsesordning mindst 6 måneder før loven træder i kraft.

Autobranchen Danmark og FDM mener, at prisen for at eftermontere et partikelfilter ligger over det, der angives i lovforslaget på ca. 6.000 kr. FDM peger på, at erfaringer fra varebiler viser, at det kan koste op mod 50.000 kr. og Autobranchen Danmark peger på, at omkostningen nærmere ligger på ca. 10.000 kr. Dansk Bilbrancheråd noterer, at der allerede nu er vanskeligheder med at eftermontere partikelfiltre, fordi der ikke er fysisk plads og der ikke findes "plug-and-play" løsninger, der korrekt kan kobles til bilens styresystem. Dansk Bilbrancheråd mener, at den i lovforslaget angivne skifteomkostning på 2.200 kr. er uden belæg, da berørte bilejere vil blive tvunget til at skifte bilen i utide, og bilejeren derved skal lægge en udbetaling til en ny bil.

FDM bemærker, at erfaringer fra den danske indførelse af, at tillægget til ejerafgiften for biler uden partikelfiltre viser, at et eftermonteret partikelfilter på en bil, der ikke er tiltænkt et sådant, kan give mange tekniske og mekaniske problemer på bilen – problemer, der kan være dyre at afhjælpe. FDM

opfordrer derfor til, at man nøje overvejer, hvordan man vil håndtere de ældre dieselpersonbiler uden partikelfilter, og hvordan man vil holde hånden under de berørte bilejeres privatøkonomi.

Dansk Erhverv finder, at der kontinuerligt bør skeles til bilejerens valgmuligheder for at efterleve de miljømæssige krav til deres køretøj. Herunder bør der tages hensyn til køretøjernes udskiftningscyklus.

ITD bemærker, at berørte bilejere inden for miljøzonen kompenseres for eftermontering af partikelfilter, hvilket er urimeligt, da erhvervet ikke fik tilsvarende muligheder.

Danske Handicaporganisationer opfordrer til, det bør nævnes eksplicit, at der efter konkret vurdering gives adgang til at bevillige eftermonteret partikelfilter.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet vil gerne takke høringsparterne for at bringe udfordringer med udbud af partikelfiltre op allerede i løbet af sommeren og efteråret og altså dermed også inden nærværende høring. Det er en problemstilling, Miljøministeriet har fulgt tæt og derfor er lovforslaget bygget op således, at der tages højde for, om der er partikelfiltre tilgængelige til eftermontering på de omfattede køretøjer.

Formålet med miljøzoner er at stille krav til de ældste og mest forurenende køretøjer. Montering af partikelfilter er en mulighed for at opfylde kravet såvel som at skifte til et andet køretøj, der opfylder reglerne.

I de analyser ministeriet har fået foretaget ventes langt hovedparten af berørte bilejere at skifte til et nyere eller benzindrevet køretøj. For de bilejere, der ønsker at eftermontere partikelfilter, men hvor det ikke findes ét til deres bil, har Færdselsstyrelsen etableret en godkendelsesordning til at få godkendt partikelfiltre til flere sammenlignelige bilmodeller. Med den ordning forventes størstedelen af de omfattede køretøjs ejere at kunne få et godkendt partikelfilter eftermonteret på deres køretøj, hvis ikke de vælger at skifte til et nyere køretøj.

Endvidere er der i lovforslaget lagt op til, at der ved bekendtgørelse skal oprettes en ordning med undtagelser, der tilgodeser de tilfælde, hvor der ikke kan fås et partikelfilter. Det forventes bl.a., at beboere vil være undtaget de første 12 måneder efter en miljøzone får virkning, at handicapkøretøjer undtages miljøzonekravene, at kørsel ifm. natarbejde undtages og at alle får adgang til miljøzonerne 6 gange, det første år efter ikrafttrædelsen. Undtagelserne vil blive fastsat i en bekendtgørelse, der er sendt i høring af Miljøstyrelsen.

For at lette processen omkring tilgængelighed af partikelfiltre er Miljøstyrelsen ved at undersøge markedet med henblik på at udarbejde en liste over bilmodeller, der kan få et partikelfilter. Hermed bliver det let konstaterbart, om et givent køretøj kan få partikelfilter eller ej, således at bilejere i god tid kan indrette sig på kravene enten ved at skifte til et køretøj, der opfylder kravene eller anvende andre transportformer. De foreløbige resultater af Miljøstyrelsen undersøgelser viser, at godt halvdelen af de omfattede biler kan få et partikelfilter, der er godkendt specifikt til deres bil.

Miljøministeriet henviser til Færdselsstyrelsen for så vidt angår godkendelsesordning for partikelfiltre, som har været i offentlig høring hen over efteråret 2021 og ventes at træde i kraft 1. januar 2022.

Analyserne af miljøzoner viser endvidere, at danskere gennemsnitligt skifter bil knap hvert tredje år. Den beregnede skifteomkostning, der angives i lovforslaget, er beregnet af COWI og dækker den øgede renteudgift som et bilskifte vil medføre, når købet foretages et par år før end forventet samt udgifter til klargøring af bilen.

Miljøministeriet takker for bidrag om partikelfilterpriser og finder, at det må være op til den berørte bilejer at vurdere, hvordan man ønsker at indrette sig på kravene. Såfremt der eftermonteres partikelfilter opnås samtidig en besparelse på den årlige partikeludledningsafgift. Denne afgift vil også spares såfremt, der skiftes til et andet eller nyere køretøj med fabriksmonteret partikelfilter. Det skal endvidere bemærkes, at det i lovbemærkningerne fremgår, at det skal være tale om partikelfiltre, der er tilgængelige og specifikt godkendt til den pågældende bilmodel, så det dermed umiddelbart kan eftermonteres på de pågældende køretøjer. Hvis eftermontering af partikelfilter kræver særlige løsninger, som kan koste eksempelvis 50.000 kr., som anført af FDM, vil det falde uden for definitionen af 'tilgængelig', og køretøjet vil være omfattet af den udvidede adgang til undtagelser. Endeligt kan berørte bilejere, der kun har enkelte ture i miljøzonen overveje at anvende kollektiv transport.

Ad. 5: Åbne og lukkede partikelfiltre

Purefi A/S, Odense, København og Frederiksberg Kommuner bemærker, at der bør stilles krav om lukkede filtre af hensyn til effekten af lovforslaget på luftkvaliteten og Odense og Frederiksberg Kommuner finder endvidere, at der bør være krav og kontrol af filtrenes udledning af ultrafine partikler.

Rådet for Grøn Omstilling og De Danske Bilimportører mener, at reglerne bør være baseret på Euro-normer, der fastsætter miljøkrav til køretøjerne. De Danske Bilimportører bemærker, at biler med fabriksmonteret partikelfilter (lukket) og eftermonteret partikelfilter (åbent) forskelsbehandles og finder at der bør indføres trinvis skærpelse baseret på Eurokrav, således at der i 2025 stilles krav om Euro 6. De løbende skærpelse bør ligeledes omfatte varebiler og lastbiler. Herudover bemærker De Danske Bilimportører, at enkelte bilfabrikanter anvender en særlig kombination af kompressionstænding (klassisk dieseldrevet køretøj) og gnisttænding (benzin drevet køretøj). Det noteres, at disse køretøjer er registreret som benzindrevet køretøj.

Purefi A/S bemærker, at der bør oprettes en tilskudsordning på 30 pct. eller højere for køb af lukkede partikelfiltre med mindst 95 pct. filtreringsgrad og at pensionister bør få et yderligere tilskud til lukkede filtre på 3.000 kr.

Miljøministeriets svar

Af hensyn til ensartede regler og gennemsigtighed lægger lovforslagets regler om partikelfiltre sig op ad eksisterende regler om eftermontering af partikelfiltre (åbne partikelfiltre). De tekniske krav følger kravene for tyske miljøzoner. Miljøministeriet noterer, at der siden 2010 har været opkrævet partikeludledningsafgift for dieslbiler uden et partikelfilter baseret på denne tilgang. Det skal endvidere bemærkes, at eftermontering af lukkede partikelfiltre på ældre dieslbiler generelt er vanskeligt og kun er en mulighed i nogle af de tilfælde, hvor den samme bil findes i en udgave med og uden partikelfilter. I disse tilfælde vil køretøjet for det meste være solgt i Danmark med partikelfilter, da der blev givet et nedsalg i registreringsafgiften på 10.700 kr. til køretøjer med partikelfilter i perioden op til, at det blev et krav d. 1. januar 2011.

Miljøministeriet deler ambitionen om mindsning af bilparkens indvirkning på klima og luft. Miljøzoner understøtter, at den ældre og mest forurenende del af bilparken udskiftes. Samtidig arbejder Miljøministeriet for en gradvis stramning af de miljøkrav, der stilles til nye biler, der sælges i EU. De gradvise skærpelse af Euronormerne (miljøkrav) har medført, at der fra 2011 stilles krav til udledningen af ultrafine partikler fra dieseldrevne nye person- og varebiler.

Miljøministeriet er enig i, at der er bilfabrikanter, der anvender en teknologi i deres gnisttændingsmotorer (Gasoline Direct Injection – GDI), som gør, at køretøjet kører længere på en liter benzin til gavn for klima og miljø. Disse biler er ikke omfattet af miljøzonereglene, da de er registreret som benzindrevne køretøjer. Nogle af disse køretøjer har en relativ højere partikeludledning end almindelige benzinbiler, men stadig væsentligt lavere end ældre dieslbiler uden partikelfilter. Der er i EU indført et partikelantalskrav for nyere benzinbiler, som anvender denne teknologi, og de vil derfor typisk være udstyret med et partikelfilter (GPF – Gasoline Particulate Filter). Miljøministeriet hører gerne nærmere, såfremt der er tale om en anden særlig teknologi.

Ad 6. Fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler

De Danske bilimportører, ITD, København, Odense og Frederiksberg kommuner bemærker, at de støtter, at lovudkastet lægger op til at fremrykke ikrafttrædelsen ad eksisterende krav om partikelfilter til dieseldrevne varebiler. ITD havde dog gerne set, at varebilerne underlægges de samme skæringsdatoer som lastbilerne (1. januar 2022) grundet konkurrencemæssige hensyn. ITD anerkender dog, at det ikke har været muligt grundet tidshorisonten for behandlingen af lovforslaget.

Dansk Bilbrancheråd finder det uhørt at fremrykke ikrafttrædelse af allerede fastsatte krav, da erhvervet har planlagt og indrettet sig på krav, der trinvist skærpes frem mod 2025.

Dansk Erhverv noterer, at forsyningssikkerheden bør medtages i overvejelser om skærper af miljøzoner og i fastsættelse af zonernes geografiske størrelse.

Miljøministeriets svar

Med lovforslaget får København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg mulighed for at lade dieseldrevne personbiler omfatte i deres eksisterende miljøzone fra 1. januar 2023.

Af hensyn til at nedbringe den lokale luftforurening og sikre at der som udgangspunkt ikke tillades kørsel med dieslbiler i miljøzoner uden et partikelfilter, foreslås det at fremrykke tidspunktet for, at alle dieseldrevne varebiler skal have monteret et partikelfilter, med to år til den 1. juli 2023. Miljøministeriet vurderer, at fremrykningen vil give de berørte bilejere passende tid til at indrette sig på kravene.

Endeligt bemærker Miljøministeriet, at der er indført miljøzoner i alle de omfattede kommuner som omfatter erhvervskøretøjer. Fremrykningen vurderes at omfatte ca. 140 dieseldrevne Euro 4 varebiler, der er solgt på dispensation efter Euro 5 trådte i kraft og dermed ikke har et fabriksmonteret partikelfilter. Nærværende forslag vurderes derfor ikke at påvirke forsyningssikkerheden i nævneværdig grad.

Ad. 7: Håndhævelse - objektivt ansvar

Dansk Bilbrancheråd og FDM er bekymret over brugen af betinget objektivt ansvar og den retstilstand dette efterlader. Dansk Bilbrancheråd indstiller, at det objektive ansvar betinges yderligere ved, at der henvises til vedkommende, der fører bilen samt til, at der ikke gælder en 3-måneders periode for tilbagekaldelse af en erkendelse.

FDM vurderer, at en gennemførelse af lovforslaget reelt vil betyde, at man kommer til at straffe nogle for en forseelse, de ikke har begået.

DI Transport er enige i, at sanktioner for overtrædelser af miljøzoner bør følge den, der er fastsat for varebiler.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet er opmærksom på, at objektivt ansvar kan være indgribende. Ministeriet har dog vurderet, at der for personbiler vil være en stærk formodning for, at det er ejeren (eller brugeren), der kører i sit køretøj, og at det ellers i de fleste andre tilfælde vil være nærmeste familie. I sådanne tilfælde har ejeren gode muligheder for at informere om køretøjets begrænsninger ift. miljøzoner inden udlån af køretøjet.

Dansk Bilbrancheråd påpeger, at der er et problem i den påtænkte hjemmel til at politiet kan tilbageholde en bil indtil bøden er betalt, og at henset til det forventeligt helt uproportionale heri, opfordres ministeriet til at holde øje med netop dette punkt.

Miljøministeriets svar

Det vil være en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der træffes skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Der vil formentlig i de fleste tilfælde ikke være grundlag for anvendelse af tilbageholdelse, men det kan være et nyttigt værktøj til at få rettet fejl hurtigt, og især i tilfælde, hvor et køretøj er indregistreret i et land, Danmark ikke har et inddrivelsessamarbejde med.

Ad. 8: Undtagelser

Danske Handicaporganisationer bemærker, at det bør nævnes eksplicit i lovforslaget, at dispensation skal gælde køretøjer, hvortil der er modtaget støtte i medfør af servicelovens § 114.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet har tilføjet i lovforslagets bemærkninger, at det forventes, at den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte undtagelser vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at specialbyggede handicapkøretøjer eller handicapkøretøjer, hvortil køretøjsejeren (brugeren) har modtaget støtte til køretøjet i medfør af § 114 i serviceloven, vil kunne undtages miljøzonekravene.

Ad. 9: Økonomi for kommunerne

Odense og Frederiksberg Kommuner er betænkelige ved den lovgivningsmæssige fremgangsmåde, hvor det med loven gøres frivilligt for den enkelte kommune, om den vil benytte loven og indføre miljøzonen, og at der dermed ikke gives økonomisk kompensation til kommunen.

Odense Kommune peger på, at selvom inddrivelsen af bøder ikke står mål med statens udgifter vurderes miljøzoner at medføre lokale og nationale samfundsøkonomiske besparelser, herunder også på sygehusvæsenet.

Frederiksberg Kommune anfører, at det for de større bykommuner med intensiv trafik ikke er en reel mulighed at undlade at anvende lovgivningen på grund af de afledte problemstillinger tyngde. Frederiksberg Kommune mener derfor, at der er tale om, at kommunerne de facto er nødsaget til at anvende, hvorfor der bør sikres den nødvendige økonomiske kompensation, også henset til, at anvendelse af lovgivningen vil medføre væsentlig mindre belastning af sundhedssystemet og vil dermed give samfundsøkonomiske besparelser.

Miljøministeriets svar

Kommunerne har efterlyst flere virkemidler til at kunne sætte ind over for den lokale luftforurening. Med nærværende lovforslag åbnes der op for, at miljøzonekommuner kan etablere miljøzoner for dieseldrevne personbiler. Miljøministeriet finder, at det er vigtigt, at beslutningen og zoneafgrænsningen er forankret lokalt. Berørte borgere inden for den af kommunen udpegede zone er alt andet

lige påvirket i højere grad sammenlignet med berørte borgere uden for zonen, der eksempelvis også har mulighed for at benytte kollektiv trafik til ture ind i zonen.

Miljøministeriet betragter miljøzoner som et supplement til den internationale og nationale indsats for at reducere luftforurening. Det gælder eksempelvis differentierede bilafgifter og landbrugs- og industriregulering.

Endelig bemærker Miljøministeriet, at staten i videst omfang har påtaget sig omkostninger til håndhævelse og administration af dispensationer. Den omkostning, som kommunen kan vælge at påtage sig, hvis den vælger at indføre en miljøzone, er direkte forbundet med behandling og oplysning om lokale beslutninger og er relativt beskedent i forhold til de udgifter til kontrol og håndhævelse, som staten har påtaget sig.

Ad. 10: Miljøeffekt og WHO

Auto Branchen, De Danske Bilimportører, Dansk Erhverv, DI Transport, DTL, Motorhistorisk Samråd, ITD, Kræftens Bekæmpelse, Odense, Aalborg, Aarhus Frederiksberg og København kommuner ser generelt positivt på forslaget og dets formål med at forbedre luftkvaliteten.

ITD og DTL støtter, at personbiler omfattes og finder ydermere, at eventuelle kommende skærper bør ske mere ligeligt mellem forskellige køretøjstyper.

DI Transport støtter, at dieseldrevne personbiler omfattes i lyset af, at varebilerne allerede skal opfylde miljøzonekravene. Endvidere er DI Transport enige i, at benzinbiler ikke bør omfattes, da de ikke kan sidestilles med dieseldrevne køretøjers udledning af partikler og NO_x.

De danske bilimportører finder, at emissionskravene trinvist bør skærpes til Euro 6 og bemærker herudover, at Euro 6 er så restriktiv, at der i realiteten ikke er nogen forskel på udledningen af NO_x og partikler.

Rådet for Grøn Omstilling og Kræftens bekæmpelse mener, at reglerne bør være baseret på Euronormer og at der bør stilles krav om Euro 6 for at sikre begrænsning af den lokale luftforurening mest muligt.,

Rådet for Grøn Omstilling og Kræftens bekæmpelse Frederiksberg, Odense, København kommuner peger på WHO's nye anbefalinger og at man gerne så ambitiøse og fremtidssikrede handlemuligheder for kommunerne.

Dansk bilbrancheråd finder ikke, at der er empiri for, at dieselpersonbiler udgør en væsentlig årsag til NO_x-udledningen i de større byer inden for miljøzonerne og kan ikke indstille lovforslaget til vedtagelse.

Miljøministeriets svar

Formålet med miljøzoner er at stille krav til de ældste og mest forurenende køretøjer. WHO erklærede i 2012 dieselsod for kræftfremkaldende og der har således været særligt fokus på dieslbiler uden et partikelfilter. Derved understøtter forslaget en generel fornyelse af bilparken til gavn for luftkvaliteten og som endvidere må antages at give en lille CO₂ besparelse.

Som det også fremgår af lovforslaget står dieseldrevne personbiler i 2022 for ca. 63 pct. af partikeludledningen og ca. 49 pct. af NO_x-udledningen fra trafikken på byveje. Dette kan sammenholdes

med, at de står for ca. 40 pct. af de kørte kilometer på byveje. Ser man på benziner er billedet omvendt. De står for ca. 44 pct. af de kørte kilometer i byen og udgør 17 pct. af NO_x forureningen og 9 pct. af partikeludstødningen.

Miljøministeriet ønsker endvidere at pege på den politiske aftale "Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling", hvor miljøzoner sammen med en række andre initiativer skal sikre renere luft.

Ad. 11: Øvrige elementer der bør indgå i reglerne; flere byer, arbejdsmaskiner mv.

Rådet for Grøn Omstilling og Kræftens Bekæmpelse anbefaler, at kommunerne generelt får friere rammer til at bekæmpe luftforurening i byerne og at større og mellemstore byer også kan etablere miljøzoner, så luften er fri for sundhedsskadelige og kræftfremkaldende stoffer.

København, Odense og Frederiksberg Kommuner ser gerne, at forslaget gøres mere ambitiøst og fremtidssikret ved bl.a. at overveje at omfatte entreprenormaskiner (mobile ikke-vejgående maskiner). Herudover peger Københavns Kommune på et ønske om at kunne omfatte havnetrafikken.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet henviser til politisk aftale "Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling", hvor det i luftpartnerskabet tilkendegives, at der skal foretages analyser af udbredelse af miljøzonekrav til flere byer og arbejdsmaskiner.

Ad. 12: Andet

Motorhistorisk Samråd er tilfreds med, at man ønsker at videreføre de undtagelser, der er for historiske dieseldrevne lastbiler og varebiler, så også historiske dieseldrevne personbiler kan bibeholde adgangen til miljøzonerne.

Purefi A/S foreslår, at der oprettes en differentieret miljøafgift afhængigt af filtreringsgraden af sodpartiklerne, f.eks. et tillæg i miljøafgiften på 1.500 kr. hvis filtreringsgraden er under 95 pct. Purefi A/S bemærker endvidere, at der som minimum bør foreligge en fælles godkendelsesordning for filterproducenter mindst 6 måneder før, loven træder i kraft.

AutoBranchen Danmark opfordrer til, at den forhøjede skrotpræmie for dieslbiler videreføres og udvides til at omfatte alle dieslbiler uden et partikelfilter.

Kræftens bekæmpelse bemærker, at et kommende lovforslag om nulemissionszoner kan have stor betydning for borgernes udsættelse af kræftfremkaldende luftforurening. Kræftens bekæmpelse opfordrer til at mindske lokale forureningskilder ved at fremme cykelisme, der er godt for folkesundheden samtidig med, at man mindsker luft, støj og trængsel.

Miljøministeriets svar

Miljøministeriet takker for bemærkningerne og tager disse med videre i arbejdet for at sikre forbedring af luftkvaliteten.