

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

24 JULI 2006

Gram, Louise

Fra: Lassen, Marianne
Sendt: 24. juli 2006 11:18
Til: MST - Industri (Enhedens postkasse).
Emne: på 4013-0004

BREV NR.: 23 BILAG:

Fra: Erling Vestergaard Jensen [mailto:evj@applusbilsyn.dk]
Sendt: 4. juli 2006 10:48
Til: Lassen, Marianne
Cc: Andreas Roost
Emne: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Applus+ Bilsyn har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Lovforslaget bør tage stilling til, om køretøjer der anvender biodiesel (RME) er omfattet af reglerne og ligeledes om køretøjer der er ombygget til at køre på koldpresset rapsolie (SVO) eller affalds-fritureolie (WVO) er omfattet af reglerne om partikelfiltre.

Med venlig hilsen



© Applus+
www.applusbilsyn.dk

Erling Vestergaard Jensen
Kvalitetschef / Quality Manager
Tlf. +45 39 15 70 00
Tlf. +45 39 15 70 22 (direkte)
Fax: +45 39 15 70 20
Mail: evj@applusbilsyn.dk
Masnedøgade 28
DK-2100 København Ø

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Applus internet mail
Sendt: 30. juni 2006 10:06
Til: Andreas Roost; Erling Vestergaard Jensen
Emne: VS: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Lassen, Marianne [mailto:MLA@MST.DK]
Sendt: 29. juni 2006 15:45
Til: 3F; Amtsrådsforeningen; Branchearbejdsmiljørådet, Jord til Bord; Brancheforeningen af

partikelfabrikanter; Centralforeningen af autoreparatører i Danmark; Coop Danmark; Danmarks Automobilhandler Forening ; Danmarks motorunion; Dansk Autogenbrug; Dansk Industri; Dansk Metal; Danske Busvognmænd; Danske Entreprenører, Miljøsektionen; Danske Havne; Danske Speditører; Danske Vognmænd; DASU; De Danske Bilimportører; De samvirkede Købmænd; Det danske Handelskammer; DTC = Dansk Toksikologi Center; Embedslægeforeninge, att.: Niels Jespersen; Eminox; Energi E2; Energinet.dk; Erhvervs- og Byggestyrelsen; Eurofins; FATCH v/formand Erik Ancker; Finans Rådet; FORCE Technology; Foreningen af danske jordbrugskalkværker, v/Bjørn Skov Andersen; Foreningen af danske kraftvarmeværker; Foreningen af danske Privathavne; Foreningen af Danske Varmforzinkere; Foreningen af Forlystelsesparker i Danmark; Frederiksberg Kommune; Fødevarerdirektoratet; Grundfos; Grundfos; Grønne familier; htsi; Industriens Branchearbejdsmiljøråd; Informationscenteret for Miljø&Sundhed; Institut for Miljøvurdering; Kongelig Dansk Aeroklub; Kræftens bekæmpelse; LO; Miljøkontrollen; MINA; Naturklagenævnet; Odense Kommune; Reno-Sam; Samvirkende Danske Turistforeninger; Skov og Naturstyrelsen; VisitDenmark; Aalborg Kommune; Århus Kommune; 92-gruppen for bæredygtig udvikling; Advokatrådet / Advokatsamfundet; Affald Danmark; Akademiet for de Tekniske Videnskaber; AL Syn; Applus internet mail; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Asfaltindustrien; Batteriforeningen; Benzinforhandlerne Fælles Repræsentation; Bilsyn Midtjylland; Bilsyn Nord; Bojesen Bilsyn; Brancheforeningen SPT; Byggesocietetet; CO Industri; DAKOFA; Danmarks Idrætsforbund; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Byplanlaboratorium; Dansk Center for Byøkologi; Dansk Energi; Dansk ErhvervsFremme; Dansk Handel og Service; Dansk Standard; Dansk Totalsyn; Det Økologiske Råd; DMU; DONG; Emballageindustrien; FMK-Sekretariatet; Forbrugerrådet; Forbrugerstyrelsen; Foreningen af miljømedarbejdere i kommunerne; Foreningen af Rådgivende Ingeniører; Foreningen for Danmarks Fiskemel og Fiskeolieindustri; Forsikring og Pension; Forsvarets Bygningstjeneste; Friluftsrådet; Genvindingsindustrien; Green Network; Greenpeace Danmark; Grænseregion Syd; Grøn Livsstil; GTS - Godkendt Teknologisk Service; Henriks Synshal; Hjørring Synshal; HTS, Handel, Transport og Serviceerhvervene; HUR; Håndværksrådet; Ingeniørforeningen i Danmark; International Transport Danmark; Kalk- og Teglværksforeningen; Kolonihaveforbundet; Kommunalteknisk Chefforening; Kommunekemi; Konkurrencestyrelsen; Københavns Havn; Landbrugets Rådgivningscenter; Landbrugsrådet; Landdistrikternes fællesråd; Landsforeningen Praktisk Økologi; LB Bilsyn; Midtyns Bilsyn; Miljøklagenævnet; Miljøkontrollen; NOAH; Oliebranchens Fællesrepræsentation ; Plastindustrien i Danmark; Returbat; Spildevandsteknisk Forening; Synas; Synshallen Aarhus Havn; Teknologirådet; Teknologisk Institut; Thybilsyn; Uniscrap; Verdensnaturfonden; Vestsjællands Bilsyn; Økologisk Landsforening; åå Amtsrådsforeningen; åå Arbejdstilsynet; åå Beredskabsstyrelsen; åå Beskæftigelsesministeriet; åå Danmarks Statistik; åå Energistyrelsen; åå Erhvervs- og Selskabsstyrelsen; åå Finansministeriet; åå Forsvarsministeriet; åå Frederiksberg Kommune; åå Indenrigs- og Sundhedsministeriet; åå Justitsministeriet; åå KL; åå Københavns Kommune; åå Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri; åå Skatteministeriet; åå Transport- og Energiministeriet; åå Økonomi- og Erhvervsministeriet

Emne: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Til samtlige høringsparter

Vedlagt fremsendes høringsbrev og udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Bemærk at høringsfristen er fredag den 4. august 2006.

Med venlig hilsen
Marianne Lassen
Miljøstyrelsen
Industri
32660522

Dato: 4. august 2006
DIS j.nr.: 006-398/2006

Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 Kbh. K

Tilsendt intr@mst.dk som e-post

Høring om udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven

I en skrivelse af 28. juni 2006 – j.nr. 4013-0004 – har Miljøstyrelsen anmodet om bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner). Formålet med lovudkastet er at begrænse den sundhedsskadelige effekt af partikler fra dieselskøretøjer på baggrund af regeringens partikelredegørelse fra 2003, der bl.a. anbefalede indførelse af miljøzoner i større danske byer med krav om partikelfiltre på tunge køretøjer.

Lovudkastet giver kommunalbestyrelserne i Københavns, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense Kommuner mulighed for at etablere miljøzoner i byområder med en betydelig trafik af tunge køretøjer.

Beredskabsstyrelsen har følgende bemærkninger til lovudkastet:

Ifølge lovudkastets § 1, nr. 1, ad forslaget til affattelse af § 15 b, stk. 5, gælder kravene om partikelfiltre og miljøzonemærker ikke for køretøjer, der benyttes af "forsvaret, civilforsvaret, brandvæsenet og lignende nødtjenester samt politiet, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone."

Henset til, at "civilforsvaret" og "brandvæsenet" som begreber blev afløst af "redningsberedskabet" med ikrafttrædelsen af beredskabsloven den 1. januar 1993, jf. nu lovbekendtgørelse nr. 137 af 1. marts 2004 med senere ændringer, skal Beredskabsstyrelsen foreslå, at "civilforsvaret, brandvæsenet" i § 15, b, stk. 5, og i lovbemærkningerne erstattes af: "redningsberedskabet". Undtagelsesbestemmelsen må i øvrigt forventes i vidt omfang kun at komme til gælde det statslige redningsberedskab, idet styrelsen går ud fra, at miljøzonerne i de berørte kommuner vil komme til at omfatte områder, hvori det kommunale redningsberedskabs beredskabsstationer – de tidligere brandstationer – er placeret.

Styrelsen skal endvidere pege på, at de hensyn, der begrundet en undtagelse for redningsberedskabets vedkommende i miljøzoner i forbindelse med "et ekstraordinært behov", jf. den citerede lovtekst, efter styrelsens opfattelse tilsvarende gælder øvelsesvirksomhed. På den baggrund foreslås, at der i § 15, b, stk. 5, efter "en miljøzone." som et nyt pkt. tilføjes: "Tilsvarende gælder øvelsesvirksomhed."

Beredskabsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hans Hornemann

Nakskov, Annette

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-00

U 4 JULI 2006

Brev NR.: 7 Bilag:

Fra: Else-Marie Henriksen [EMH@bm.dk]

Sendt: 3. juli 2006 14:33

Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)

Emne: Svar på høring

Til miljøstyrelsen

Beskæftigelsesministeriets departement har ingen bemærkninger til udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Der henvises til høring af 28. juni 2006.

Med venlig hilsen

Else-Marie Henriksen
Chefkonsulent
Ledelsessekretariatet
telefon 33 92 77 62
E-mail emh@bm.dk



Beskæftigelsesministeriet
Ved Stranden 8 - 1061 København K
Tlf.: +45 3392 5900
Fax: +45 3314 13 78
Sikker e-mail: bm@bm.dk
Hjemmeside: <http://www.bm.dk/>

The Ministry of Employment
Ved Stranden 8 - 1061 Copenhagen K
Tlf.: +45 3392 5900
Fax: +45 3314 13 78
Safe e-mail: bm@bm.dk
Website: <http://www.bm.dk/>

Gram, Louise

Fra: Lassen, Marianne
Sendt: 24. juli 2006 11:14
Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)
Emne: på 4013-0004

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

24 JULI 2006

BREV NR.: 22 BILAG:

Fra: Byggesocietetet [mailto:info@byggesoc.dk]
Sendt: 2. juli 2006 09:43
Til: Lassen, Marianne
Emne: RE: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Hej

Tak for materiale til høring. Dette er lidt uden for Byggesocietetets område, så vi har ingen kommentarer til materialet.
m.v.h.
Grethe Kyed

BYGGESOCIETETET

Vimmelskaftet 47, 1
DK-1161 København K
tlf. 33136637
fax: 33937890
info@byggesoc.dk
www.byggesocietetet.dk

-----Original Message-----

From: Lassen, Marianne [mailto:MLA@MST.DK]

Sent: 29. juni 2006 15:45

To: 3F; Amtsrådsforeningen; Branchearbejdsmiljørådet, Jord til Bord; Brancheforeningen af partikelfabrikanter; Centralforeningen af autoreparatører i Danmark; Coop Danmark; Danmarks Automobilhandler Forening; Danmarks motorunion; Dansk Autogenbrug; Dansk Industri; Dansk Metal; Danske Busvognmænd; Danske Entreprenører, Miljøsektionen; Danske Havne; Danske Speditører; Danske Vognmænd; DASU; De Danske Bilimpørtører; De samvirkede Købmænd; Det danske Handelskammer; DTC = Dansk Toksikologi Center; Embedslægeforeninge, att.: Niels Jespersen; EminoX; Energi E2; Energinet.dk; Erhvervs- og Byggestyrelsen; Eurofinis; FATCH v/formand Erik Ancker; Finans Rådet; FORCE Technology; Foreningen af danske jordbrugskalkværker, v/Bjørn Skov Andersen; Foreningen af danske kraftvarmeværker; Foreningen af danske Privathavne; Foreningen af Danske Varmforzinkere; Foreningen af Forlystelsesparker i Danmark; Frederiksberg Kommune; Fødevarerdirektoratet; Grundfos; Grundfos; Grønne familier; htsi; Industriens Branchearbejdsmiljøråd; Informationscenteret for Miljø&Sundhed; Institut for Miljøvurdering; Kongelig Dansk Aeroklub; Kræftens bekæmpelse; LO; Miljøkontrollen; MINA; Naturklagenævnet; Odense Kommune; Reno-Sam; Samvirkende Danske Turistforeninger; Skov og Naturstyrelsen; VisitDenmark; Aalborg Kommune; Århus Kommune; 92-gruppen for bæredygtig udvikling; Advokatrådet / Advokatsamfundet; Affald Danmark; Akademiet for de Tekniske Videnskaber; AL Syn; Applus; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Asfaltindustrien; Batteriforeningen; Benzinforhandleries Fælles Repræsentation; Bilsyn Midtjylland; Bilsyn Nord; Bojesen Bilsyn; Brancheforeningen SPT; Byggesocietetet; CO Industri; DAKOFA; Danmarks Idrætsforbund; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Byplanlaboratorium; Dansk Center for Byøkologi; Dansk Energi; Dansk ErhvervsFremme; Dansk Handel og Service; Dansk Standard; Dansk Totalsyn; Det Økologiske Råd; DMU; DONG; Emballageindustrien;

FMK-Sekretariatet; Forbrugerrådet; Forbrugerstyrelsen; Foreningen af miljømedarbejdere i kommunerne; Foreningen af Rådgivende Ingeniører; Foreningen for Danmarks Fiskemel og Fiskeolieindustri; Forsikring og Pension; Forsvarets Bygningstjeneste; Friluftsrådet; Genvindingsindustrien; Green Network; Greenpeace Danmark; Grænseregion Syd; Grøn Livsstil; GTS - Godkendt Teknologisk Service; Henriks Synshal; Hjørring Synshal; HTS, Handel, Transport og Serviceerhvervene; HUR; Håndværksrådet; Ingeniørforeningen i Danmark; International Transport Danmark; Kalk- og Teglværksforeningen; Kolonihaveforbundet; Kommunalteknisk Chefforening; Kommunekemi; Konkurrencestyrelsen; Københavns Havn; Landbrugets Rådgivningscenter; Landbrugsrådet; Landdistrikternes fællesråd; Landsforeningen Praktisk Økologi; LB Bilsyn; Midt fyns Bilsyn; Miljøklagenævnet; Miljøkontrollen; NOAH; Oliebranchens Fællesrepræsentation; Plastindustrien i Danmark; Returbat; Spildevandsteknisk Forening; Synas; Synshallen Aarhus Havn; Teknologirådet; Teknologisk Institut; Thybilsyn; Uniscrap; Verdensnaturfonden; Vestsjællands Bilsyn; Økologisk Landsforening; Åå Amtsrådsforeningen; Åå Arbejdstilsynet; Åå Beredskabsstyrelsen; Åå Beskæftigelsesministeriet; Åå Danmarks Statistik; Åå Energistyrelsen; Åå Erhvervs- og Selskabsstyrelsen; Åå Finansministeriet; Åå Forsvarsministeriet; Åå Frederiksberg Kommune; Åå Indenrigs- og Sundhedsministeriet; Åå Justitsministeriet; Åå KL; Åå Københavns Kommune; Åå Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri; Åå Skatteministeriet; Åå Transport- og Energiministeriet; Åå Økonomi- og Erhvervsministeriet

Subject: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Til samtlige høringsparter

Vedlagt fremsendes høringsbrev og udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Bemærk at høringsfristen er fredag den 4. august 2006.

Med venlig hilsen
Marianne Lassen
Miljøstyrelsen
Industri
32660522

<<høringsbrev.doc>> <<lovforslag-28.6.doc>>

Gram, Louise

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

Fra: Keld Høgh [keh@co-industri.dk]
Sendt: 4. august 2006 13:25
Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)
Emne: Miljøbeskyttelsesloven partikelfiltre

04 AUG. 2006

40 #LAG:

CO-industri kan med nedenstående bemærkninger anbefale lovforslaget om ændring af miljøbeskyttelsesloven - partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner. J.nr. 4013-0004.

§ 15 a:

Esbjerg, Helsingør og Roskilde samt de kommuner i hovedstadsområdet som i realiteten er vokset sammen med København bør også medtages på lige fod med de 5 nævnte kommuner. Der er megen tung trafik ved boligområder ved havneanlæg, busterminaler/garageanlæg og store lagre som fx FDBs centrallager i Albertslund. Der er også stort behov disse steder for at få reduceret 1/3 af vejtrafikkens udledning af dieselpartikler, som det af bemærkningerne fremgår vil blive resultatet af lovforslaget.

Fristen på 14 måneder forekommer unødvendig lang og bør halveres, dog således at endelig kontrol af filtreres effektivitet først skal foregå ved førstkommande almindelig eftersyn.

§ 15 b:

Fristen i litra 2) bør være den samme som i litra 1). De miljømæssige hensyn bør veje tungere end de økonomiske hensyn, og de økonomiske konsekvenser skønnes ikke at være så store, at det kan begrunde særlige hensyn. Desuden har brancher og virksomheder i årevis kendt til planerne om partikelfiltre og har haft tid nok til at indstille sig på de nye krav.

Vi skal anmode om en kvittering for modtagelsen af denne mail.

Med venlig hilsen

Keld Høgh
miljøkonsulent
CO-industri
Vester Søgade 12
1790 V

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Albertslund 13. juli 2006

Vedr. høringssvar til lovforslag om partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner.

Coop Danmark har modtaget nævnte lovforslag til høring og har følgende kommentarer.

Set fra et miljø- og sundhedsmæssigt synspunkt er det positivt, at der i fremtiden, under forudsætning af, at lovforslaget bliver vedtaget, bliver åbnet for muligheden for at etablere miljøzoner i de største danske byer.

Coop Danmark har et omfattende distributionsnet i hele Danmark både til lagre og fra lagre til butikker. Coop Danmark har dog ikke egen vognpark, men benytter selvstændige vognmænd til transport.

Da de lastbiler, som Coop benytter, køre i mange dele af landet, vil lovforslaget medføre, at langt størsteparten af lastbilerne – hvis ikke alle – der ikke lever op til de gældende udstødningsnormer, skal have installeret partikelfiltre. Lovforslaget vil derfor medvirke til at fremme luftkvaliteten også i områder, der ikke er omfattet af miljøzonerne.

Coop Danmark mener, at det er fornuftigt at arbejde med en implementeringstid, der gør det muligt at få testet partikelfiltre samtidigt med det almindelige syn af lastbilerne. Hermed undgås unødigt tid- og ressourceforbrug for chauffører og vognmænd. Det er samtidig positivt at lastbilerne skal udstyres med et miljøzonomærke, der tydeligt angiver at lastbilen må køre i miljøzonerne.

Med venlig hilsen

Katrine Milman
Miljøchef

MODT. I MST.

20 JULI 2006



D · A · F

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

20 JULI 2006

BREV NR.: 2 BILAG:

19. juli 2006

J.nr. 56665

pl/-

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen
Att.: Fuldmægtig Marianne Lassen
Strandgade 29
1401 København K

Vedrørende høring over udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven

Foreningen har modtaget Deres henvendelse af 28. juli 2006, Deres journalnummer 4013-0004, vedrørende høring over udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Det skal meddeles, at Foreningen ikke har bemærkninger til udkastet til lovændringen.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening

P. Pernille Mahler Larsen

Pernille Mahler Larsen
Juridisk Afdeling

DAG

Dansk Autogenbrug

- vi står for miljø og økonomi -

Dansk Autogenbrug

Kirkevej 1-3

2630 Taastrup

Tfl. 3525 0560. Fax. 3525 0566

Mail.Post@autogenbrug.dk

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

04.08.02006

SON/

J.nr. 4013-0004

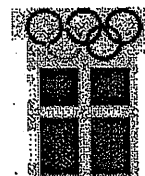
**Høringssvar vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven.
(Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner)**

Dansk Autogenbrug har ikke yderligere kommentarer til indførelse af kommunalt fastlagte miljøzoner i større danske byer.

Med venlig hilsen
Dansk Autogenbrug

Søren Sonniksen
Direktør

DIF Sekretariat
Den 2. august 2006
AN



DANMARKS IDRÆTTS-FORBUND
Christianshavn

Miljøstyrelsen
Industri
e-mail: intr@mst.dk

Ang. høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner). J.nr. 4013-0004

Ud fra de sundhedsmæssige vurderinger der er redegjort for i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, finder Danmarks Idræts-Forbund, at det også vil være til gavn for idræts- og friluftslivet i de pågældende byområder, at der hermed åbnes mulighed for at kommunalbestyrelserne i landets største byer kan indføre miljøzoner, hvor bestemte typer køretøjer skal anvende partikelfiltre.

Danmarks Idræts-Forbund har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

Asbjørn H.J. Nordam
Konsulent

Idrættens Huse
Brøndby Stadion 20 DK-2605 Brøndby
Tlf: +45 44 26 24 25 Fax: +45 44 26 24 26
www.dif.dk

© 2006 Danmarks Idræts-Forbund

Gram, Louise

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

24 JULI 2006

Fra: Lassen, Marianne
Sendt: 24. juli 2006 11:19
Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)
Emne: på 4013-0004

BREV NR.: 24 BILAG:

Fra: Hugo Lyse Nielsen [mailto:hln@dmusport.dk]
Sendt: 7. juli 2006 09:40
Til: Lassen, Marianne
Cc: Henrik Nørgaard - DMU; Jan Rodtwitt; carlsoe@get2net.dk
Emne: SV: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Til Marianne Lassen

Tak for høringsmaterialet.

Danmarks Motor Union har gennemgået materialet og har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hugo Lyse Nielsen
Miljøkonsulent
Danmarks Motor Union

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Lassen, Marianne [mailto:MLA@MST.DK]

Sendt: 29. juni 2006 15:45

Til: 3F; Amtsrådsforeningen; Branchearbejdsmiljørådet, Jord til Bord; Brancheforeningen af partikelfabrikanter; Centralforeningen af autoreparatører i Danmark; Coop Danmark; Danmarks Automobilhandler Forening; Danmarks motorunion; Dansk Autogenbrug; Dansk Industri; Dansk Metal; Danske Busvognmænd; Danske Entreprenører, Miljøsektionen; Danske Havne; Danske Speditører; Danske Vognmænd; DASU; De Danske Bilimportører; De samvirkede Købmænd; Det danske Handelskammer; DTC = Dansk Toksikologi Center; Embedslægeforening, att.: Niels Jespersen; Eminox; Energi E2; Energinet.dk; Erhvervs -og Byggestyrelsen; Eurofins; FATCH v/formand Erik Ancker; Finans Rådet; FORCE Technology; Foreningen af danske jordbrugskalkværker, v/Bjørn Skov Andersen; Foreningen af danske kraftvarmeværker; Foreningen af danske Privathavne; Foreningen af Danske Varmforzinkere; Foreningen af Forlystelsesparker i Danmark; Frederiksberg Kommune; Fødevarerdirektoratet; Grundfos; Grundfos; Grønne familier; htsi; Industriens Branchearbejdsmiljøråd; Informationscenteret for Miljø&Sundhed; Institut for Miljøvurdering; Kongelig Dansk Aeroklub; Kræftens bekæmpelse; LO; Miljøkontrollen; MINA; Naturklagenævnet; Odense Kommune; Reno-Sam; Samvirkende Danske Turistforeninger; Skov og Naturstyrelsen; VisitDenmark; Aalborg Kommune; Århus Kommune; 92-gruppen for bæredygtig udvikling; Advokatrådet / Advokatsamfundet; Affald Danmark; Akademiet for de Tekniske Videnskaber; AL Syn; Applus; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Asfaltindustrien; Batteriforeningen; Benzinformandernes Fælles Repræsentation; Bilsyn Midtjylland; Bilsyn Nord; Bojesen Bilsyn; Brancheforeningen SPT; Byggesocietetet; CO Industri; DAKOFA; Danmarks Idrætsforbund; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Byplanlaboratorium; Dansk Center for Byøkologi; Dansk Energi; Dansk ErhvervsFremme; Dansk Handel og Service; Dansk Standard; Dansk Totalsyn; Det Økologiske Råd; DMU; DONG; Emballageindustrien; FMK-Sekretariatet; Forbrugerrådet; Forbrugerstyrelsen; Foreningen af

miljømedarbejdere i kommunerne; Foreningen af Rådgivende Ingeniører; Foreningen for Danmarks Fiskemel og Fiskeolieindustri; Forsikring og Pension; Forsvarets Bygningstjeneste; Frluftsrådet; Genvindingsindustrien; Green Network; Greenpeace Danmark; Grænseregion Syd; Grøn Livsstil; GTS - Godkendt Teknologisk Service; Henriks Synshal; Hjørring Synshal; HTS, Handel, Transport og Serviceerhvervene; HUR; Håndværksrådet; Ingeniørforeningen i Danmark; International Transport Danmark; Kalk- og Teglværksforeningen; Kolonihaveforbundet; Kommunalteknisk Chefforening; Kommunekemi; Konkurrencestyrelsen; Københavns Havn; Landbrugets Rådgivningscenter; Landbrugsrådet; Landdistrikternes fællesråd; Landsforeningen Praktisk Økologi; LB Bilsyn; Midtfyns Bilsyn; Miljøklagenævnet; Miljøkontrollen; NOAH; Oliebranchens Fællesrepræsentation; Plastindustrien i Danmark; Returbat; Spildevandsteknisk Forening; Synas; Synshallen Aarhus Havn; Teknologirådet; Teknologisk Institut; Thybilsyn; Uniscrap; Verdensnaturfonden; Vestsjællands Bilsyn; Økologisk Landsforening; åå Amtsrådsforeningen; åå Arbejdstilsynet; åå Beredskabsstyrelsen; åå Beskæftigelsesministeriet; åå Danmarks Statistik; åå Energistyrelsen; åå Erhvervs- og Selskabsstyrelsen; åå Finansministeriet; åå Forsvarsministeriet; åå Frederiksberg Kommune; åå Indenrigs- og Sundhedsministeriet; åå Justitsministeriet; åå KL; åå Københavns Kommune; åå Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri; åå Skatteministeriet; åå Transport- og Energiministeriet; åå Økonomi- og Erhvervsministeriet

Emne: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Til samtlige høringsparter

Vedlagt fremsendes høringsbrev og udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Bemærk at høringsfristen er fredag den 4. august 2006.

Med venlig hilsen
Marianne Lassen
Miljøstyrelsen
Industri
32660522

<<høringsbrev.doc>> <<lovforslag-28.6.doc>>

Dato: 11-07-2006
Arkivnummer: 1732-103985

Danmarks
Naturfredningsforening

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Danmarks Naturfredningsforenings (DN) bemærkninger til høring om lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner), J.nr. 4013-0004

Resumé

Som udgangspunkt er det et godt initiativ, men lovforslaget burde gøre det muligt, at alle lastbiler indregistreret før oktober 2006 skal have partikelfiltre i 2008, i stedet for at de nyere først skal have i 2010. Derudover bør der være en tidsramme for, hvornår varebiler skal have partikelfiltre på i miljøzonerne, samt gennem lovforslaget at sikre det geografiske omfang af miljøzonerne inkluderer alle byernes belastede områder.

Indledning

DN er som udgangspunkt positivt indstillet overfor det fremsatte lovforslag, der giver mulighed for indførsel af miljøzoner i fem store danske byer. Det er meget tiltrængt, at der bliver gjort noget ved det stadig stigende sundhedsproblem, som partikelforureningen udgør. Dog har DN en række forslag til forbedring af det fremsatte lovforslag.

Tidsperspektivet

Lovforslaget giver mulighed for at gamle lastbiler (indregistreret før oktober 2001) i 2008 skal have påmonteret et partikelfilter, og lastbiler indregistreret mellem oktober 2001 og 2006 skal have monteret partikelfiltre i 2010. DN er uforstående overfor denne tidsforskel og mener, at alle lastbiler skal have påmonteret partikelfiltre i 2008. Nyere lastbiler udleder selvfølgelig ikke lige så mange partikler som ældre, men partikler udgør et stort sundhedsproblem, og det er vigtigt, at der bliver taget hånd om problemet ved hurtigst muligt at inddrage så mange som muligt. DN er endnu ikke stødt på nogen gode argumenter for, hvorfor ikke alle lastbiler indregistreret før oktober 2006 skal have partikelfiltre på i 2008.

Ganske som forslået i lovforslaget ser DN ikke nogen grund til at inkludere lastbiler, der er indregistreret efter oktober 2006. Disse lastbiler bliver reguleret i form af EU's Euro standarder.

Omfang

Ifølge Transport- og Energiministeriets partikelrapport fra 2003 er varebiler den transportform, der er kilde til størst partikelforurening af alle transportformer. DN synes, det er positivt, at der allerede nu er lagt op til, at varebiler på sigt kan inkluderes i miljøzoneordningen, når de tekniske muligheder er på plads. Der mangler dog et tidsperspektiv. DN mener, at det vil være godt at sætte en tidsramme op for, hvornår partikelfiltre skal være påmonteret varebiler. For det første for at presse udvikling af filtre til varebiler, og for det andet at varsle overfor varebil-ejerne, hvad de kan forvente sig i fremtiden.

Andelen af personbiler, der kører på diesel, er steget meget gennem de sidste ti år, således er andelen af dieslbiler mere end fordoblet fra 1994 til 2004. Denne udvikling vil med stor sandsynlighed fortsætte blandt andet set i lyset af den fortsatte stigning på benzinpriser. Det betyder, at personbilernes påvirkning af partikelforurening vil blive større i fremtiden. Udviklingen

af nye og mere miljøvenlige biler er på mange områder styret gennem EU ved brug af EURO standarderne og behøves derfor ikke nødvendigvis at blive inkluderet i miljøzonerne. Eftersom andelen af persondieselbiler stiger er det dog vigtigt fortsat at presse på i EU for indførelse af partikelfiltre på alle nye biler, ellers vil der på sigt blive et stort behov for at inkludere personbiler i miljøzoneordningen.

Geografisk omfang af miljøzonen

Det geografiske omfang af miljøzonerne i de enkelte kommuner er ikke nærmere præciseret i lovforslaget. Danmarks Naturfredningsforening vil gerne påpege vigtigheden af at den blive så omfangsrig som mulig. Stokholms forsøg med miljøzoner har på mange områder været positivt, men man har ikke fået det fulde udbytte, da en væsentlig del af partikelforureningen stammede fra områder beliggende uden for miljøzonen. Det betyder, at det er meget væsentligt at de områder i København, Frederiksberg, Århus, Odense og Ålborg, hvor der er meget trafik med tunge lastbiler, bliver inkluderet i miljøzonen.

Med venlig hilsen

Danmarks Naturfredningsforening

Janne Wichard Petersen, 39 17 40 65, jwp@dn.dk

Gram, Louise

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

03 JULI 2006

Fra: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse

Sendt: 3. juli 2006 10:58

Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)

Emne: VS: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

BREV NR.: 5 BITAG:

Videresendelse af mail modtaget via den officielle postkasse

Venlig hilsen
Jette Jerup

Fra: DASU [mailto:dasu@dasu.dk]

Sendt: 3. juli 2006 09:45

Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse

Cc: Lassen, Marianne

Emne: SV: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Til Miljøstyrelsen

Vedr. styrelsens J.nr. 4013-0004

Dansk Automobil Sports Union (DASU) har modtaget det nævnte lovforslag til høring, og har ingen bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen
Otto Dyrnum

Dansk Automobil Sports Union
DK 2605 Brøndby Stadion
Tlf.: 4326 2880
Fax.: 4326 2881
Mail: ody@dasu.dk
www.dasu.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Lassen, Marianne [mailto:MLA@MST.DK]

Sendt: 29. juni 2006 15:45

Til: 3F; Amtsrådsforeningen; Branchearbejdsmiljørådet, Jord til Bord; Brancheforeningen af partikelfabrikanter; Centralforeningen af autoreparatører i Danmark; Coop Danmark; Danmarks Automobilhandler Forening; Danmarks motorunion; Dansk Autogenbrug; Dansk Industri; Dansk Metal; Danske Busvognmænd; Danske Entreprenører, Miljøsektionen; Danske Havne; Danske Speditører; Danske Vognmænd; DASU; De Danske Bilimportører; De samvirkede Købmænd; Det danske Handelskammer; DTC = Dansk Toksikologi Center; Embedslægeforening, att.: Niels Jespersen; Eminox; Energi E2; Energinet.dk; Erhvervs -og Byggestyrelsen; Eurofins; FATCH v/formand Erik Ancker; Finans Rådet; FORCE Technology; Foreningen af danske jordbrugskalkværker, v/Bjørn Skov Andersen; Foreningen af danske kraftvarmeværker; Foreningen af danske Privathavne; Foreningen af Danske Varmforzinkere; Foreningen af Forlystelsesparker i Danmark; Frederiksberg Kommune; Fødevareredirektoratet; Grundfos;

Grundfos; Grønne familier; htsi; Industriens Branchearbejdsmiljøråd; Informationscenteret for Miljø&Sundhed; Institut for Miljøvurdering; Kongelig Dansk Aeroklub; Kræftens bekæmpelse; LO; Miljøkontrollen; MINA; Naturklagenævnet; Odense Kommune; Reno-Sam; Samvirkende Danske Turistforeninger; Skov og Naturstyrelsen; VisitDenmark; Aalborg Kommune; Århus Kommune; 92-gruppen for bæredygtig udvikling; Advokatrådet / Advokatsamfundet; Affald Danmark; Akademiet for de Tekniske Videnskaber; AL Syn; Applus; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Asfaltindustrien; Batteriforeningen; Benzinformandernes Fælles Repræsentation; Bilsyn Midtjylland; Bilsyn Nord; Bojesen Bilsyn; Brancheforeningen SPT; Byggesocietetet; CO Industri; DAKOFA; Danmarks Idrætsforbund; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Byplanlaboratorium; Dansk Center for Byøkologi; Dansk Energi; Dansk ErhvervsFremme; Dansk Handel og Service; Dansk Standard; Dansk Totalsyn; Det Økologiske Råd; DMU; DONG; Emballageindustrien; FMK-Sekretariatet; Forbrugerrådet; Forbrugerstyrelsen; Foreningen af miljømedarbejdere i kommunerne; Foreningen af Rådgivende Ingeniører; Foreningen for Danmarks Fiskemel og Fiskeolieindustri; Forsikring og Pension; Forsvarets Bygningstjeneste; Friluftsrådet; Genvindingsindustrien; Green Network; Greenpeace Danmark; Grænseregion Syd; Grøn Livsstil; GTS - Godkendt Teknologisk Service; Henriks Synshal; Hjørring Synshal; HTS, Handel, Transport og Serviceerhvervene; HUR; Håndværksrådet; Ingeniørforeningen i Danmark; International Transport Danmark; Kalk- og Teglværksforeningen; Kolonihaveforbundet; Kommunalteknisk Chefforening; Kommunekemi; Konkurrencestyrelsen; Københavns Havn; Landbrugets Rådgivningscenter; Landbrugsrådet; Landdistrikternes fællesråd; Landsforeningen Praktisk Økologi; LB Bilsyn; Midt fyns Bilsyn; Miljøklagenævnet; Miljøkontrollen; NOAH; Oliebranchens Fællesrepræsentation; Plastindustrien i Danmark; Returbat; Spildevandsteknisk Forening; Synas; Synshallen Aarhus Havn; Teknologirådet; Teknologisk Institut; Thybilsyn; Uniscrap; Verdensnaturfonden; Vestsjællands Bilsyn; Økologisk Landsforening; åå Amtsrådsforeningen; åå Arbejdstilsynet; åå Beredskabsstyrelsen; åå Beskæftigelsesministeriet; åå Danmarks Statistik; åå Energistyrelsen; åå Erhvervs- og Selskabsstyrelsen; åå Finansministeriet; åå Forsvarsministeriet; åå Frederiksberg Kommune; åå Indenrigs- og Sundhedsministeriet; åå Justitsministeriet; åå KL; åå Københavns Kommune; åå Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri; åå Skatteministeriet; åå Transport- og Energiministeriet; åå Økonomi- og Erhvervsministeriet

Emne: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Til samtlige høringsparter

Vedlagt fremsendes høringsbrev og udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Bemærk at høringsfristen er fredag den 4. august 2006.

Med venlig hilsen
Marianne Lassen
Miljøstyrelsen
Industri
32660522

<<høringsbrev.doc>> <<lovforslag-28.6.doc>>

MODT. I MST.
- 3 AUG. 2006

dansk byggeri

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

03 AUG. 2006

Brev NR.: 36 Bilag

Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 København K

Sagsnr.: 193305

Dansk Byggeri den 2. august 2006

Dansk Byggeris høringsvar til forslag til "Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse" (Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner)

Dansk Byggeri er positiv over for lovforslag, som vil forbedre det eksterne miljø til gavn for borgere og samfund. Derfor er vi også positive over for forslaget om "Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse" med fokus på at anskaffe og anvende de nyeste og mest miljøvenlige køretøjer i miljøzonerne. Dog har vi kommentarer til de økonomiske konsekvenser af forslaget, til ministerbemyndigelsen vedrørende varebiler og til forslagets tidsperspektiv.

Lige konkurrencevilkår

Dansk Byggeri finder den foreslåede model med montering af filtre, test af emission, godkendelse, udstedelse af miljøzonomærke, samt kontrol af mærkede og ikke mærkede biler indenfor zonerne bureaukratisk. Modellen rummer endvidere usikkerhed i forhold til mulighederne for en effektiv kontrol med udenlandske køretøjer i miljøzonerne. Dansk Byggeri finder det afgørende, at danske virksomheder ikke udsættes for ringere konkurrencevilkår end udenlandske virksomheder og forventer derfor, at en konkret metode for effektiv kontrol af udenlandske køretøjer indskrives i loven, før den vedtages.

Økonomisk støtte til anskaffelse af partikelfiltre

Dansk Byggeri mener principielt, at en sund erhvervs politik er baseret på at sikre gode rammebetingelser for erhvervslivet frem for at støtte produktionen direkte. I forbindelse med forslagets krav om partikelfiltre på dieselskøretøjer har Dansk Byggeri dog forståelse for, at regeringen har oprettet en tilskudspulje til støtte af anskaffelser af partikelfiltre med 30 pct. af omkostningerne. Vi må dog konstatere, at den oprindelige pulje på 30 mio. kr. kun vil kunne yde tilskud til en mindre del af de berørte virksomheder. Skal alle berørte virksomheder have mulighed for tilskud til de tvangspålagte investeringer, skal puljen forhøjes til

mindst 175 mio. kr. Det bør efter Dansk Byggeris opfattelse være muligt for alle berørte virksomheder at opnå støtte for at undgå ulige konkurrencevilkår.

Omkostningerne ved partikelfiltre estimeres til mellem 45.000 og 60.000 kr. pr. køretøj for anskaffelse og montering, samt ca. 4.000 kr. i årlige driftsomkostninger. Det er derfor vigtigt at slå fast, at selv med en tilskudsordning på 30 pct. af etableringsomkostningerne vil de nye krav til partikelfiltre føre til store ekstraomkostninger for danske virksomheder. Derfor bør Folketinget være yderst opmærksom på ikke at trække tæppet væk under dele af transport og byggebranchen med en mangelfuld støtteordning.

Bemyndigelse vedrørende varebiler

Dansk Byggeri finder det stærkt kritisabelt, at lovforslagets §15b, stk. 4 giver miljøministeren hjemmel til at indføre tilsvarende krav for varebiler som for lastbiler og busser i miljøzonerne.

Sådanne krav til varebiler rummer sine egne tekniske vanskeligheder og økonomiske konsekvenser, og bør derfor undergå et grundigt analytisk forarbejde på samme måde som forslaget om miljøzoner for lastbiler og busser. Eksempelvis bør et forslag om krav til partikelfiltre på varebiler tage højde for følgende:

- Varebiler udgør en ca. 4 gange så stor vognpark i forhold til køretøjer over 3.500 kg.
- Ekstraudgiften til montering af partikelfiltre er forholdsvis stor i forhold til bilens værdi og vil ramme mange mindre virksomheder hårdt.
- Behovet for en tilskudsordning som modsvarer behovet for eftermontering af partikelfiltre.
- Varebiler synes at have større tekniske vanskeligheder med eftermontering af partikelfiltre i forhold til køretøjer over 3.500 kg.

Folketinget bør i forbindelse med miljøzonekrav om partikelfiltre for varebiler være opmærksom på, at virksomheder, der udfører arbejde i de større byer, allerede er pålagt vanskelige arbejdsvilkår og økonomiske omkostninger (fx ved parkering). Ved krav om partikelfiltre vil disse virksomheder opleve endnu flere vanskeligheder og økonomiske omkostninger, der alt andet lige vil fordyre byggeriet i miljøzonerne.

Endvidere bør Folketinget være opmærksom på, at mange af de varebiler, der anvendes ved opgaver i byerne, er ejet af mindre virksomheder, der har behov for varebilernes fleksibilitet og intet alternativ har til varebilen, hvis de ønsker at fortsætte arbejdet i de kommende miljøzoner.

Krav til varebiler i miljøzonerne bør derfor fremsættes på baggrund af et selvstændigt lovforslag vedtaget i Folketinget. Dansk Byggeri ønsker derfor, miljøministerens bemyndigelse vedrørende varebiler udgår af lovforslaget.

Tidsperspektivet

I betragtning af, hvor mange tunge køretøjer, som skal udskiftes/have eftermonteret partikelfiltre, er 14 måneder ganske kort tid. Dansk Byggeri anbefaler, at ordningens to trin med filtre på Euro 1 og 2 køretøjer i 2008 og Euro 3 køretøjer i 2010 udskydes til henholdsvis 2009 og 2014.

Det vil passe betydeligt bedre ind i virksomhedernes investeringsplanlægning.

Med venlig hilsen
Dansk Byggeri



Thomas Gyldal Petersen
Konsulent, Erhvervspolitisk sekretariat

12 JULI 2006

Binzer, Jette

Fra: Arne Jensen Forbundshus [Arne@danskmetal.dk]
Sendt: 11. juli 2006 10:00
Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)
Emne: Høring om partikelfiltre i miljøzoner (4013-0004)

Brev NR.: 12 Bilag:

Dansk Metal har modtaget forslaget om ændring af miljøbeskyttelsesloven således at der skaffes hjemmel for at kommunalbestyrelser kan etablere miljøzoner med særlige krav til tunge, dieseldrevne køretøjer.

Metal har i den forbindelse følgende bemærkninger.

Generelt kan vi tilslutte os forslagets intentioner om at give kommunale myndigheder mulighed for at indføre restriktioner i særligt belastede områder. Sådanne områder forekommer i sagens natur især i de større bysamfund. Men de er ikke begrænsede til de i forslaget nævnte kommuner. Metal finder derfor at lovændringen bør give alle kommuner mulighed for at etablere sådanne zoner efter en lokal, konkret vurdering uden at søge om tilladelse.

Det er Metals opfattelse at de i lovforslaget nævnte tidsrammer med et varsel på 14 måneder fra vedtagelsen af en miljøzone til reguleringen træder i kraft er rimelige. Der er begrænset kapacitet på de værksteder, der skal installere og vedligeholde filtrene, ikke mindst fordi arbejde med partikelfiltre kræver særlige rensekabiner i værkstederne, således at det sikres at partikler ikke frigives til omgivelserne eller udgør en arbejdsmiljømæssig belastning for mekanikerne. Der er endvidere begrænsninger i uddannelsessystemet, således at der går en vis tid inden alle lastvognsmekanikere har de fornødne kompetencer.

Det er således ikke alene hensynet til vognmændene men også til værkstederne, der taler for en rimelig tidsfrist.

Det er endvidere Metals opfattelse at man skal overveje yderligere økonomiske tilskudsmuligheder til anskaffelse af filtre. Man kunne overveje at øge tilskudsprocenten i den eksisterende ordning, eller man kunne tænke i mere perspektivrige baner som f.eks lempelser i eksisterende afgifter.

Endelig er vi enige i lovforslagets fokus på at stille krav til den konkrete udledning af partikler ved at basere kravene på internationalt anerkendte standarder som f.eks. Euro 4. Det må være op til den enkelte producent og bruger af køretøjerne hvordan man så lever op til disse performancekrav.

På Metals vegne

Arne Jensen

Miljøstyrelsen
Industri

Sendt per mail: intr@mst.dk

Dato 9. august 2006
Deres ref. J.nr. 4013-0004
Vores ref. k-4285/64

Høring: Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (miljøzoner)

Miljøstyrelsen har den 28. juni 2006 udsendt udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven i høring. Danske Busvognmænd skal hermed fremkomme med kommentarer til det fremsendte udkast.

0. Indledning

Bussen er et energi- og miljøvenligt transportmiddel og bustransporterhvervet ønsker generelt at medvirke til at forbedre miljø og luftkvalitet såvel i byer som på landet.

Etablering af miljøzoner med minimumskrav til de tunge køretøjers udstødningsnormer (Euro-normer) samt partikelfiltre kan fremme brugen af de nyeste og mest miljøvenlige dieselskøretøjer i byerne til glæde for de personer, der bor og færdes der.

Danske Busvognmænd mener, at miljøzoner bør tilrettelægges så:

- der opnås den optimale sammenhæng mellem de omkostninger og ressourcer, der sættes ind for at etablere miljøzonen og den effekt i form af forbedret luftkvalitet, man opnår,
- der tages hensyn til de tekniske problemer, der stadig er med eftermontering og vedligeholdelse af partikelfiltre på tunge køretøjer,
- der skabes ensartede miljøzoner såvel i Danmark som på EU-niveau,
- der sikres fortsat lige konkurrencevilkår mellem danske og udenlandske bus- og lastbilvirksomheder,
- der etableres en sikker og effektiv kontrol af miljøzonens krav uden, at hverken virksomheder eller administrative myndigheder drukner i administration og ventetid.

- Desuden bør Miljøministeriets tilskudspulje til montering af partikelfiltre øges, så den modsvarer den stigning i efterspørgselen efter partikelfiltre som miljøzoneordningerne vil medføre.

1. Antal køretøjer der berøres af miljøzonerne samt de økonomiske konsekvenser heraf

Dansk Transport og Logistik (DTL) og Danske Busvognmænd har beregnet hvor mange lastbiler og turistbusser, der vil blive berørt af ordningerne. Organisationerne anslår, at 17.884 lastbiler og busser vil blive berørt af de nye miljøzoner's krav.

Det skønnes, at de samlede omkostninger for køretøjerne vil beløbe sig til 805 mio. kr., hvis Miljøstyrelsens lovforslag medfører etablering af miljøzoner i alle 5 byer per 1. juli 2008. Dette er baseret på Miljøstyrelsens antagelser om en filterpris på ca. 45.000 kr./stk. samt vedligeholdelsesomkostninger på 2.700 kr. Danske Busvognmænd har forespurgt hos de af medlemmerne, der har driftsmæssig og økonomisk erfaring med partikelfiltre. Det drejer sig primært om virksomheder, der bl.a. benytter turistbusserne til transport af børnehavebørn i Københavns Kommune. Af undersøgelsen fremgår, at partikelfilterets anskaffelse og montering gennemsnitligt beløber sig til 70.000 kr. per filter, mens de løbende årlige driftsomkostninger til rensning, additiv til brændstof m.v. udgør 20.000 kr. Dertil kommer de udgifter, der er forbundet med at tage køretøjet ud af drift mens montering, udskiftning eller reparation foregår.

Høringsnotatet anfører, at transportvirksomhedernes omkostninger må forventes at blive dækket af en stigning i taksterne for transportydelse indenfor miljøzonerne. Dette forventer Danske Busvognmænd kun i begrænset omfang vil være tilfældet. Det afhænger af i hvilket omfang køretøjet benyttes i miljøzonerne, idet omkostningerne til filteret vil være det samme, men transportkøbere vil formentlig kun være villig til at betale en merpris for den del af transporten, der foregår i miljøzonerne.

2. Tidsfrister for miljøzonernes krav til motorkøretøjernes alder og partikelfiltre

Danske Busvognmænd anbefaler fortsat en miljøzone, der svarer til den, der med succes har fungeret siden 1996 i 4 svenske byer. Her er alderskravet fastsat til 8 år, hvorefter der stilles krav om montering af partikelfiltre. Det anbefales, at en dansk miljøzoneordning opbygges efter dette princip, således at de ovenfor nævnte skæringsdatoer udskydes til hhv. 1. juli 2009 og 1. juli 2014.

Ifølge lovforslaget skal de 5 kommuner kunne etablere miljøzoner uden yderligere tilladelse. Dog kan miljøzonen tidligst etableres den 1. juli 2008 og med 14 måneders varsel. Det vil sige, at varslingen skal ske senest den 1. maj 2007. Loven ventes at træde i kraft den 1. januar 2007.

Formålet med de 14 måneders varslingsfrist er at give den "fornødne tid" til at få monteret partikelfilter samt få filtrets effektivitet kontrolleret i forbindelse med det årlige bilsyn. I lyset af det store antal lastbiler og turistbusser, der skal have eftermonteret partikelfiltre samt de endnu begrænsede erfaringer, der er med montering og drift af partikelfiltre på visse køretøjer, anbefaler Danske Busvognmænd, at miljøzonerens startdato rykkes fra 1. juli 2008 til tidligst 1. juli 2009. Dette vil mindske risikoen for, at manglende reservedele/partikelfiltre eller kapacitetsbegrænsninger på landets værksteder betyder, at køretøjer ikke har fået monteret de nødvendige filtre og derfor ikke kan benyttes i miljøzonerne ved opstarten.

Kommunerne forpligtes til at følge en procedure med 4 ugers høringsfrist. Danske Busvognmænd skal understrege vigtigheden af, at transporterhvervets organisationer også høres i den forbindelse, idet de fordele og ulemper, der opnås ved forskellige, alternative afgrænsninger af miljøzonen bør drøftes samlet af de transportvirksomheder, der berøres heraf.

3. Krav til mærkning samt dispensationer herfra

Danske Busvognmænd bifalder bestræbelserne på at håndhæve miljøzonens krav ved hjælp af tydelig mærkning af køretøjerne. Foreningen kan acceptere de muligheder for dispensation, der er skitseret for hhv. køretøjer, der benyttes lejlighedsvist i miljøzonen af forsvar, civilforsvar, brandvæsen m.v. Foreningen forudser dog en mængde praktiske problemer i forbindelse med udenlandske køretøjers færdsel i miljøzonerne og myndigheders mulighed for at kontrollere miljøzonekravenes overholdelse. Der opfordres atter til at arbejde med en fælles EU-løsning.

Transportorganisationerne dokumenterede i forbindelse med Justitsministeriets undersøgelse af den københavnske miljøzonens, at visse virksomheder ville blive særdeles hårdt ramt ved etableringen af en miljøzone. Derfor finder Danske Busvognmænd det rigtigt, at der åbnes mulighed for dispensation for de tilfælde, at det ikke er teknisk eller økonomisk muligt at montere partikelfiltre på hele eller dele af køretøjsparken. Foreningen finder det dog ikke hensigtsmæssigt, at kommunerne skal vurdere de tekniske og økonomiske forhold, der berettiger en dispensation uden, at der gives adgang til en overordnet, administrativ klageinstans.

4. De tekniske undersøgelser samt udstedelse af miljøzonemærker

Det bør sikres, at der er et passende antal synsvirksomheder med tilstrækkelig kapacitet til at sikre, at prisdannelsen for den tekniske undersøgelse af partikelfiltre samt udstedelse af miljøzonemærker sker på en konkurrencepræget måde.

5. Tilskudsordningen

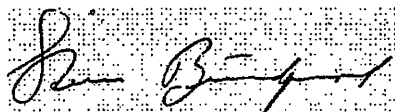
Miljøstyrelsen administrerer i øjeblikket støtteordningen til montering af partikelfiltre på tunge dieselkøretøjer. Der blev samlet afsat 30 mio. kr. til støtteordningen. Det anbefales, at puljens størrelse øges således, at den modsvarer den store efterspørgsel efter partikelfiltre, der vil komme med miljøzonernes indførelse. Dette bør ske i forlængelse af lovforslagets vedtagelse, idet montering af partikelfiltre bør starte der af hensyn til levering af filtre samt værkstedernes kapacitet.

Miljøstyrelsen opfordres til hurtigst at foretage det nødvendige for at opnå EU-Kommissionens godkendelse af, at støtteordningen udvides til også at omfatte turistbusser og ikke kun lastbiler. Det er vores indtryk at potentielle investeringer i partikelfiltre til turistbusser udskydes, mens en udvidelse af ordningen afventes. Senest ved nærværende lovforslags ikrafttræden bør ordningen omfatte turistbusser.

6. Sammenfatning

- Danske Busvognmænd vurderer miljøzonens økonomiske og praktiske konsekvenser for danske køretøjsejere som ganske store.
- Foreningen anbefaler, at de to væsentlige skæringsdatoer udskydes til hhv. 1. juli 2009 og 1. juli 2014.
- Foreningen frygter, at det vil blive vanskeligt at opretholde en effektiv kontrol af de udenlandske køretøjer, der benyttes i miljøzonerne.
- Foreningen er betænkelig ved, at de kommunale myndigheder tildeles kompetencen til at administrere dispensationsordninger uden, at der gives en administrativ klageadgang over kommunens afgørelse. Vurderingen af om en dispensationsansøgning kan imødekommes kan ikke foretages uden indgående teknisk og/eller økonomisk kendskab til de berørte køretøjer og virksomheder
- Foreningen anbefaler, at tilskudsordningen til montering af partikelfiltre øges, så den modsvarer den øgede efterspørgsel efter partikelfiltre, som miljøzonerne vil afføde.

Med venlig hilsen



Steen Bundgaard
Adm. direktør

Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 København K

Lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

4. august 2006

Der henvises til jeres journal nr. 4013-0004 og den fremsendte mail af 30. juni indeholdende høring om ovenstående.

Danske Havne er naturligvis generelt positivt indstillet overfor forslag, der kan bidrage til en begrænsning af de sundheds- og miljøskadelige virkninger som følge af en belastning af de fine partikler. Her kan det fremsendte forslag være et udmærket bidrag.

Danske havne har en række forskelligartede opgaver og aktiviteter, hvor havnen som transportcenter knytter transportformerne sammen. Det er derfor en forudsætning for havnenes virke og effektivitet, at skibe og virksomheder i havn kan betjenes, når varer og passagerer skal til og fra borde på færger og krydstogtskibe, at godset eksempelvis container, korn- og foderstoffer eller biler kan transporteres fra forskellige terminaler og videre til varemodtageren eller fra producent, at de virksomheder, der er beliggende på havnen, kan komme til og fra og få de varer, de har behov for, samt at havnen og terminaloperatører kan håndtere godset.

Havne er transportcentre, hvortil køretøjer fra mange lande kommer hyppigt eller sjældent. Det er derfor afgørende, at der er en høj grad af sammenhæng i de krav, der generelt stilles til køretøjerne, sådan at der ikke skal installeres bestemte partikelfiltre på køretøjer, som skal ind på en af de 4 havne, der kan blive berørt af forslaget, mens det ikke er tilfældet for køretøjer, der har ærinde i andre dele af havnen eller i andre havne.

Det er derfor holdningen, at miljøzonerne skal placeres, der hvor mange mennesker bor, hvilket også formodes at være sigtet med forslaget. De områder, der er udlagt til infrastrukturformål, skal ikke udlægges til miljøzoner med skærpede krav til de køretøjer, der eksempelvis kommer til og fra færger og krydstogtskibe, transport til og fra havnens terminaler, til virksomhederne beliggende på havneområdet etc. Derfor er det også vigtigt, at det



sikres, at der er ruter gennem og udad byen, sådan at den bagvedliggende infrastruktur til havnen kommer til at fungere. Forslagets §1 med den nye §15a giver mulighed for, at der skal ske undtagelse af visse veje, hvor større sammenhængende byområder udlægges til miljøzone, og her er det væsentligt at adgangsforholdene til havnen sikres. Dette ikke mindst, fordi de berørte havne fortrinsvis er beliggende i eller tæt ved bebyggede områder, sådan som havne traditionelt er.

Det bemærkes i høringsmaterialet, at der vil følge en bekendtgørelse om de nærmere retningslinier for hvilke gennemgående veje, der kan undtages. Da denne ikke foreligger endnu, har Danske Havne ikke for nærværende yderligere bemærkninger/synspunkter til dette aspekt.

Havneområder er erhvervsområder og er udlagt som sådan, og det er vigtigt, at eventuelle miljøzoner ikke placeres, så det hindrer adgangen til og fra disse områder eller endog omfatter selve havneområdet. Det er naturligvis også af betydning for den konkurrence, der er mellem danske havne, idet skærpede og uens krav det ene sted, kan afstedkomme konkurrenceforvridning mellem havne, som havnen ikke selv har indflydelse på samt fordyrelse af den samlede transport, der går gennem visse havne.

For at forhindre at der sker en konkurrenceforvridning, bør der arbejdes for, at miljøzonerne og kravene bliver nogenlunde ensartet. Danske Havne skal derfor opfordre til, at det forsøges koordineret f.eks. på EU-niveau i lighed med de krav, der allerede stilles til køretøjerne.

Med venlig hilsen

Nete Herskind

MODT. I MST.

- 3 AUG. 2006



DE DANSKE BILIMPORTØRER

DBI 06:087

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

03 AUG. 2006

Brev NR.: 35 Bilag:

2. august 2006

BM/ejo

Miljøstyrelsen
Industri
Att.: Marianne Lassen
Strandgade 29
1401 København K

Vedr.: Deres j.nr.: 4013-0004 – Høring om udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastsatte miljøzoner).

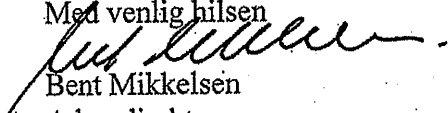
Vi har med tak modtaget ovennævnte udkast til lovforslag til høring, og vi har følgende bemærkninger til lovforslaget.

Umiddelbart ser vi positivt på lovforslaget og dermed også på intentionerne bag lovforslaget om at nedbringe forureningen fra de tunge køretøjer i de store byer. Denne målsætning vil kunne opfyldes i det omfang ældre, forurenende køretøjer udskiftes med moderne, miljøvenlige køretøjer, og vi er derfor tilfredse med at køretøjer, der opfylder kravene til EURO 4 samt efterfølgende normer fritages for EURO krav om eftermontering af partikelfiltre.

Vi er betænkelige ved, at lovforslaget åbner mulighed for, at udenlandsk indregistrerede køretøjer kan anvendes i en miljøzone uden erhvervelse af miljøzonemærke. Selv om sådanne køretøjer efter lovforslaget skal overholde samme udledningskrav som dansk indregistrerede køretøjer, mener vi ikke, at det i praksis vil være muligt at administrere en effektiv kontrolordning over for udenlandsk indregistrerede køretøjer. Vi skal derfor opfordre til, at lovforslaget ændres, så kravene til kørsel i miljøzoner bliver ens for alle køretøjer, også med hensyn til mærkning af køretøjerne.

Vi skal endvidere opfordre til, at der stilles krav til de partikelfiltre, der skal kunne godkendes til kørsel i miljøzoner. Sådanne krav skal sikre, at forureningen fra partiklerne ikke flyttes fra miljøzoner til andre områder, f.eks. i forbindelse med rensning af filteret. De Danske Bilimportører står gerne til rådighed med teknisk ekspertise i forbindelse med udformningen af sådanne krav.

Med venlig hilsen


Bent Mikkelsen
Adm. direktør



DET ØKOLOGISKE RÅD
FREMTIDENS MILJØ SKABES I DAG

4. august 2006

Høringssvar om miljøzoner

Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven: *Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner.*

Undertegnede organisationer finder lovforslaget for uambitiøst. Dels finder vi det ubegrundet at vente til 2010 med at stille krav til Euro 3 køretøjer, dels bør også nye køretøjer solgt efter 1. oktober 2006 (EURO 4) være omfattet af kommende miljøzoner.

Vi foreslår:

1. At der i 2007 indføres en afgiftsdifferentiering, som gør alle dieselskøretøjer – såvel lette som tunge, - med filter økonomisk attraktive
2. At det fra 1.1.2008 tillades de store byer at indføre miljøzoner med krav om filter på alle tunge køretøjer, som opfylder Euro 1, 2 eller 3
3. At det samme gælder for Euro 4 køretøjer fra 1.1.2009, samt for lette varebiler fra 1.1.2010
4. At Danmark i EU tager initiativ til, at nye Euro 4 køretøjer skal forberedes for eftermontering af partikelfiltre
5. At der også stilles krav om rensning for kvælstofoxider i miljøzonerne (SCR-katalysator)
6. At begrænsningen på, hvilke byer der må få miljøzone, fjernes

Forskerne skønner, at brug af partikelfiltre på tunge køretøjer kan reducere antallet af for tidlige dødsfald i de største byer med 450-500 årligt pr. mio. indbyggere. Partikelforureningen forårsager desuden tusindvis af bronkitistilfælde, titusinder af astmaanfald og hundredetusinder af sygedage og dage med lav produktivitet. Et filterkrav vil give en stor samfundsøkonomiske nettogevinst grundet sparet sygdom og død. Det kan indføres uden at belaste vognmandserhvervet nævneværdigt, da vognmændene normalt kan viderefakturere omkostningerne. Undtagelser kan være de situationer, hvor der sættes filter på et køretøj for at det kan køre inden for en miljøzone, men at samme køretøj også konkurrerer om kørsel uden for zonen. Men dette vil i høj grad kunne løses via afgiftspolitikken, se nedenfor.

Som det fremgår af bemærkningerne antages merudgiften til partikelfiltre – efter både trin 1 og 2 – for en gennemsnitlig virksomhed kun at udgøre 0,4-0,8% af omsætningen over de 6 år, som afskrivningen af filtret antages at vare. Når lovforslaget alligevel udsætter kravet om filtre på Euro 3 bilerne til 2010, skyldes det Justitsministeriets vurdering fra 2005 af, at filterkrav kunne anses for ekspropriation. Dette er i strid med tidligere praksis, idet man har pålagt relativt set betydeligt større miljøudgifter til andre brancher, uden at dette er blevet anset for ekspropriation. Københavns kommune har tidligere nævnt renseribranchen i denne sammenhæng. Argumentet om ekspropriation blev da også tilbagevist i et responsum fra advokat Søren Juul i januar 2006.

Når Euro 4 køretøjer solgt fra 2006 ikke omfattes af loven, må det skyldes, at disses udslip målt som partikelmasse er på niveau med udslippet fra ældre køretøjer med filter. Men det er netop ikke partikelmassen, der er sundhedsmæssig relevant, idet denne domineres af de grovere partikler. Måler man derimod partikelantal og dermed antallet af ultrafine partikler, tyder hidtidige undersøgelser på, at forureningen fra et Euro 4 køretøj uden filter er op til 100 gange større end fra et Euro 3 køretøj med filter. Det fremgår af to endnu ikke offentliggjorte undersøgelser, dels fra EU, dels fra et konsortium af



filterproducenter. Undersøgelseens resultater blev fremlagt af Ken Friis Hansen, Dinex (tidl. Teknologisk Institut) på Københavns kommunes konference om miljøzoner i maj 2006.

Vi er bekendt med, at eftermontering af filtre på Euro 4 køretøjer ofte forudsætter, at disse er forberedt herfor fra producentens side. Derfor må Danmark hurtigt rejse sagen i EU for enten at få en aftale med bilindustrien eller en hurtigt virkende lovgivning, der skal sikre, at Euro 4 køretøjer forberedes for installering af filtre. Samtidig skal der indføres en afgiftsdifferentiering, som skal gøre eftermontering af filtre økonomisk attraktiv.

Den foreslåede miljøzonestrategi er derfor helt utilstrækkelig og dens effekt mindskes, efterhånden som eksisterende køretøjer udskiftes med nye Euro 4 uden filtre. Når miljøzonen har størst effekt i 2010 vil under 50 % af alle tunge køretøjer have partikelfiltre - derefter falder andelen. Såfremt denne svage miljøzone-model fastholdes, vil man først begynde en løsning af problemet, når den kommende Euro 6 standard træder i kraft i EU, formentlig omkring 2011/12, og derefter vil der endnu gå mange år, før Euro 4 og 5 køretøjer uden filtre er udfaset.

Der bør desuden stilles krav om rensning for kvælstofoxider (NO_x) i form af SCR-katalysator, i miljøzonerne. Især NO₂ er også en kritisk komponent for sundheden i de store byer. Samtidig har Danmark problemer med at overholde EU's kommende grænseværdi for NO₂. Af denne grund har regeringen foreslået, at Danmark skal støtte, at fristen for grænseværdiernes overholdelse udskydes i 5 år, til 2015, hvilket er uacceptabelt i betragtning af de omfattende sundhedsproblemer, som trafikken forårsager. Desuden har en rapport fra Miljøstyrelsen netop vist, at det er samfundsøkonomisk særdeles fordelagtigt at påmontere SCR-katalysatorer på tunge køretøjer.

Der er behov for, at de lette varebiler også omfattes, men her vil der være behov for længere tid, da markedet for eftermontering endnu kun er svagt udbygget. På den anden side er teknikken til stede, så det drejer sig blot om, at der skal skabes et marked via politiske krav. Det er således ikke tilstrækkeligt, som det gøres i ministeriets forslag, at give en bemyndigelse til ministeren til senere at inddrage varebiler. Der er brug for et klart signal og en dato for, hvornår de inddrages.

Vi ser ingen grund til, at kun de 5 navngivne kommuner skal have lov til at etablere miljøzoner. Hvis der skal være en begrænsning bør den defineres ved en bystørrelse, f.eks. over 40.000 indbyggere i et sammenhængende byområde, eller ved en bestemt trafikthed.

Christian Ege, formand
Det økologiske Råd

Jens Loft Rasmussen, direktør
Dansk Cyklist Forbund

Ivan Lund Pedersen
NOAH

Martin Silberschmidt, formand
Foreningen for Miljø og Folkesundhed

Michael Stoltze
Danmarks Naturfredningsforening

Miljøstyrelsen
Att.: Marianne Lassen
Strandgade 29
1401 København K

11. juli 2006
NSA

Deres sagsnr.:
J.nr. 4013-0004

DI's og Bilbranchens svar på høring af lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

DI og Bilbranchen har modtaget udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner) i høring.

Vi anser det fremlagte forslag for generelt byrdefuldt for erhvervslivet. Forslaget synes dog at være mindre vidtgående end det ønske til miljøzoner, som Københavns Kommune tidligere har søgt om tilladelse til. Det gælder f.eks., at udkastet kun omfatter de byområder, hvor miljøzoner kan være relevante, og at der levnes rimelig frist til at imødekomme kravene. Det noteres med tilfredshed, at der er indeholdt en dispensationsadgang, sådan at enkelttilfælde, hvor kravene er helt urimelige for enkeltvirksomheder, kan løses. Dette bør også gælde ved særlig omkostningskrævende montering af filtre på specialkøretøjer. Vi noterer, at dispensationsadgangen ikke omfatter kommunernes egne køretøjer.

Da indførelse af miljøzoner kan have stor betydning - på linie med f.eks. lokalplaner - finder vi, at høringsfristen ligesom for lokalplaner bør være 8 uger.

I forhold til de ukoordinerede miljøzoneinitiativer, der tidligere har været på tale, er det en forbedring, at der nu indføres ensartede regler i hele Danmark. Desværre er reglerne ikke de samme som i Sverige, hvilket vil være til skade for integrationen i Øresundsregionen på transportområdet.

Forslaget i § 15 b stk. 4 om at ministeren bemyndiges til, at varebiler omfattes af kravene, giver anledning til alvorlig bekymring. Der er i forvejen tale om en byrdefuld regulering, og en hjemmel til at udvide ordningen til

at omfatte varebiler er meget vidtgående, specielt når det tages i betragtning, at omkostningerne ved en sådan udvidelse ikke er belyst. Vi mener derfor, at det må kræve en ny folketingsbeslutning, før en eventuel udvidelse af kravene kan komme på tale. Bemyndigelsen bør derfor udgå af forslaget.

I øvrigt må det bero på en forglemmelse, at det ikke fremgår, at det kun er dieseldrevne varebiler, som kravene kan være relevante for, ligesom der ikke foreligger nogen definition af begrebet varebil.

Det anføres, at omkostningerne til reduktion af partikeludledningen vil kunne føre til øgede priser for transportkøbere i miljøzonerne. Hvorvidt denne meromkostning i miljøzoner vil kunne overvælttes på transportkøberne, vil afhænge af den konkrete markedssituation og kan derfor ikke anvendes som generelt argument for fravær af eventuelle negative konkurrencemæssige effekter på virksomhedsniveau.

I lovændringen er kravet til køretøjer, der anvendes i miljøzoner formuleret som et krav om partikelfiltre, med mindre køretøjet overholder udstødningsnormerne i den pågældende Euro-klasse. Dette er en uheldig formulering af flere grunde.

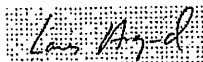
Miljøkrav bør altid formuleres som krav om overholdelse af visse emissionsnormer, men ikke som et krav om valg af en bestemt teknologi. Valget mellem partikelfiltre og andre teknologier, som kan levere en tilstrækkelig emissionsreduktion, bør principielt overlades til den, som kravet rettes mod. Ved at specificere en bestemt teknologi pådrager myndigheden sig et medansvar for teknologiens effektivitet.

I § 15 b stk. 3 bemyndiges ministeren til at definere, hvad der forstås ved et effektivt miljøfilter. Vi antager, at miljøministeren i sin senere præcisering heraf anlægger en passende bred fortolkning, sådan at betegnelsen "effektivt miljøfilter" vil omfatte enhver teknologi, som kan leve op til de udstødningsnormer, som er gældende for partikler for den pågældende Euro-klasse. Dette vil være nødvendigt for ikke at afskære muligheder for miljøteknologisk innovation, som i snæver teknisk forstand ikke kan betegnes som et filter.

Disse problemer kan undgås helt ved, at lovudkastet omformuleres, således at hovedvægten lægges på overholdelse af udstødningsnormer og ikke på tilstedeværelsen af et filter.

Yderligere må udkastet tolkes sådan, at det kræver overholdelse af Euro-klassen for alle parametre, før partikelfilter er uforment. Eftermontering af et partikelfilter vil dog almindeligvis kun reducere partikelemissionen, hvorfor betingelsen for ikke at kræve partikelfilter må være, at eu-ronormens grænseværdi for partikler er overholdt.

Med venlig hilsen



Lars Aagaard

Miljø- og energichef