

Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Side 1 af 1

Nakskov, Annette

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-000

01 AUG. 2006

Fra: Jóannes Jørgen Gaard [JOG@ida.dk]
Sendt: 1. august 2006 10:01
Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)
Cc: Nina Seierup
Emne: Høring - lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre

Brev NR.: 31 Bilag:

Jeg skal meddele at Ingeniørforeningen ikke kan give et svar inden for den fastsatte tidsfrist.

Med venlig hilsen

Jóannes J. Gaard
Chefkonsulent
Ingeniørforeningen i Danmark, IDA
Kalvebod Brygge 31-33
DK-1780 København V
Direkte: 33 18 47 16
Fax: 33 18 48 91
Mobil: 22 10 74 83
<Mailto:jog@ida.dk>
<http://ida.dk

åDenne e-mail og enhver vedhæftet fil er fortrolig og alene tiltænkt modtageren. Såfremt De ikke er rette modtager, vil adgang til e-mailen være ubeføjet, og enhver udnyttelse eller videregivelse af e-mailens indhold være uretmæssig og potentielt i strid med lovgivningen. Såfremt De ikke er rette modtager, bedes De venligst omgående underrette os og derefter slette e-mailen og enhver vedhæftet fil. På forhånd tak.

The information in this email and any attachment is confidential and may be legally protected. It is intended solely for the addressee. Access to this email by anyone else is unauthorised. If you are not the intended recipient, any disclosure or actions taken as a result of the information in this email is prohibited and may be unlawful. If you are not the intended recipient, please notify us immediately and then delete this e-mail and any attachment. Thank you.



Justitsministeriet

Civil- og Politiafdelingen

Miljøstyrelsen
7. kontor
Strandgade 29
1401 København K

MODT. I MST.

- 8 SEP. 2006

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

07 SEP. 2006

BREV NR.: 60 BILAG:

- 7 SEP. 2006

Dato:
Kontor: Færdsels- og våbenkontoret
Sagsbeh.: Diana Søe Sandell
Sagsnr.: 2006-800-0014
Dok.: DSS40195

+ bilag

Miljøstyrelsen har ved e-mail af 28. juni 2006 anmodet Justitsministeriet om en udtalelse om et forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Til brug for besvarelsen af høringen har Justitsministeriet indhentet vedlagte udtalelser fra Rigspolitechefen, Foreningen af Politimestre i Danmark, Politidirektøren i København, Politimesteren på Frederiksberg, Politimesteren i Århus, Politimesteren i Ålborg og Politimesteren i Odense.

Justitsministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke umiddelbart ser noget til hinder for, at det eventuelt med tiden kan overvejes at indføre hjemmel til at søge sager om overtrædelse af miljøbeskyttelseslovens regler om krav vedrørende kørsel i en miljøzone (miljøzoneregler) afgjort ved administrativt fastsatte bødeforelæg. Dette forudsætter imidlertid blandt andet, at domstolene har haft lejlighed til at udvikle en fast praksis for bødeniveauet i sager om overtrædelse af de relevante bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven.

For så vidt angår politiets kontrol med overholdelsen af miljøzonereglerne skal Justitsministeriet endvidere bemærke, at politiet efter færdselslovens § 77, stk. 1, 1. pkt., kan standse et køretøj og lade det undersøge for fejl og mangler. Undersøgelsen for fejl og mangler vil normalt ske på standsningsstedet, og politiet er i den forbindelse berettiget til at lade køretøjet undersøge på samme måde som ved et almindeligt syn af køretøjer.

Færdselslovens § 77, stk. 1, 1. pkt., indeholder tillige hjemmel til at lade undersøgelsen foretage et andet sted, f.eks. på det nærmeste værksted, som efter lov nr. 473 af 9. juni 2004 om godkendelse og syn af køretøjer har Færdselsstyrelsens tilladelse til at foretage syn af køretøjer. Hvis undersøgelsen ikke foretages på standsningsstedet, skal undersøgelsen dog foretages i rimelig kontinuitet til standsningen, da færdselslovens § 77 næppe giver politiet hjemmel til at tilbageholde køretøjet mod ejerens (brugerens) vilje.

Ifølge færdselslovens § 77, stk. 1, 2. pkt., kan politiet indkalde et køretøj til senere kontrol, hvis det konstateres, at køretøjet ikke opfylder bestemmelserne i loven eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør af loven.

Denne særlige beføjelse til at indkalde et køretøj til senere kontrol, som politiet er tillagt i medfør af færdselslovens § 77, kan formentlig alene finde anvendelse i tilfælde, hvor køretøjet ikke opfylder bestemmelser i færdselsloven eller bestemmelser fastsat i medfør heraf, og vil således ikke kunne finde anvendelse ved f.eks. manglende overholdelse af bestemmelser fastsat i miljøbeskyttelsesloven.

Det er således Justitsministeriets opfattelse, at håndhævelse af miljøzonereglerne vil indgå som led i politiets almindelige kontrol med overholdelsen af lovgivningen, idet politiet i medfør af færdselslovens § 77 vil kunne standse et køretøj og – ved mistanke om manglende overholdelse af miljøzonereglerne – eventuelt lade det undersøge nærmere inden for rammerne af færdselslovens § 77, stk. 1, 1. pkt., som beskrevet oven for.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at der ikke er behov for en særskilt regulering i lovteksten af politiets kontrolopgaver i forbindelse med håndhævelsen af miljøzonereglerne.

Der henvises i øvrigt til telefonisk drøftelse mellem Marianne Lassen, Miljøstyrelsen, og Diana Sæ Sandell, Justitsministeriet, samt til de særskilte bemærkninger, som er afgivet af Justitsministeriet i forbindelse med den almindelige lovtekniske gennemgang af lovudkastet.

Med venlig hilsen



Michael Højer



Miljøstyrelsen
Industri
Att.: Marianne Lassen

Høringssvar over udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner)

KL henviser til de separate høringssvar de berørte kommuner har indsendt til Miljøstyrelsen. Herudover har KL ingen bemærkninger til forslaget.

KL beklager den sene tilbagemelding.

Med venlig hilsen

Thorkild Lauridsen

Den 18. august 2006

Jnr 10.08.00 K04
Sagsid 000166103

Ref TMR
tmr@kl.dk
Dir 3370 3573

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/2

Bigum, Anja

Fra: Pernille Wiik (KS) [PW@ks.dk]
Sendt: 31. juli 2006 12:17
Til: MST - Industri (Enhedens postkasse)
Cc: Søren Andersen (KS)
Emne: Udkast til Lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-00

31 JULI 2006

Brev NR.: 30 Bilag:

Til Miljøstyrelsen
Att. Industri

Vedr. udkast til Lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner)

Konkurrencestyrelsen har modtaget ovennævnte udkast i høring. Udkastet giver ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Pernille Wiik

*Pernille Wiik
Kontorfuldmægtig
Konkurrencestyrelsen
Direkte telefon: 72 26 80 98*

Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 København K

Dato: 2. august 2006
Reference: JVH
Journal nr.: 21-xxx-208

Lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre. Høringssvar.

Ved mail af 30. juni 2006 er Københavns Havn A/S som høringspart blevet bedt om at udtale sig om et nyt lovforslag om miljøzoner med partikelfiltre.

Københavns Havn A/S anser miljøspørgsmålet og løsning af de sundhedsmæssige aspekter som følge af en belastning fra ultrafine partikler som meget vigtig og et problem vi gerne aktivt vil deltage i at få minimeret.

Københavns Havn A/S har to hovedopgaver: At drive erhvervshavn og byudvikle arealer, som ikke længere skal bruges til havnedrift.

Omkring byudviklingen har vi ingen kommentarer til det fremsendte lovforslag.

Erhvervshavnedriften varetages af vores datterselskab Copenhagen Malmö Port AB, som vi har bedt om en udtalelse. Vi vedlægger kopi af deres høringssvar af 27. oktober 2003 til Københavns Kommune i forbindelse høring om miljøzoner i København. Høringssvaret beskriver de problemer, som forslaget kan medføre set i relation til erhvervshavnedriften og anses for at være dækkende for bemærkninger fra Københavns Havn A/S.

Med venlig hilsen

Jørgen Vesth-Hansen
Havnebygmester

Københavns Kommune
Bygge- og Teknikforvaltningen
Vej & Park, Plankontoret
Njalsgade 13
2300 København S

Copenhagen Malmö Port AB
Nordre Toldbod 7
P.O. Box 9
DK-1001 Copenhagen K

Tel +45 35 46 11 11
Fax +45 35 46 11 22
cmport@cmport.com
www.cmport.com

27. 10. 2003

Your ref: j.nr. 79.0001/03

Høring om miljøzone i København

Københavns Kommune har den 12. september 2003 fremsendt en høringsskrivelse om etablering af et 3-årigt forsøg med etablering af en miljøzone i København.

Det skal allerførst slås fast, at CMP anser miljøspørgsmålet som meget vigtigt og vi arbejder kontinuerligt for at skabe bedre miljøforhold for almenheden såvel som for vores medarbejdere og det globale klima. CMP ser alvorligt på, at virksomheden udvikles i overensstemmelse med princippet om at yde en god miljøindsats og er blandt andet i færd med at indføre miljøcertificering i virksomheden.

Copenhagen Malmö Port (CMP) har bemærket, at den tænkte miljøzone omfatter samtlige de arealer, hvorfra der drives erhvervs-mæssig havne- og terminalvirksomhed i København, og har derfor forsøgt at vurdere forsøgets mulige konsekvenser for denne virksomhed – herunder specielt om der flyttes gods/passagerer fra København til en anden havn eller et andet transportmiddel end skib.

Følgende aktiviteter, der vedrører CMP's kunder og lejere omfattes af forsøget:

- Betjening af krydstogtskibe, herunder turistbusser og levering af varer til skibene.
- Transport til og fra containerterminalen i Københavns Frihavn
- Transport til og fra bilterminalen i Københavns Frihavn
- Transport til og fra lejere beliggende i Frihavnen og på Prøvestenen.
- Transport af bulkprodukter til og fra Nordhavnen og Prøvestenen
- Transport fra ro/ro/passagerlinier (DFDS København-Oslo, DFDS København-Gdansk, Polferries København-Swinouscjie) og ro/ro linier (DFDS-Torline København-Klaipeda). Det forventes, at Bornholmstrafikken i løbet af 2004 eller 2005 flytter deres aktiviteter til Køge.
- CMP's egen transport.

Miljøzoneordningen ventes at fordyre omkostningerne til transport til og fra de havnerelaterede aktiviteter i Københavns havn, hvilket kan påvirke samtlige ovennævnte aktiviteter med en nedgang i omsætningen til følge. Der er risiko for, at fordyrelsen kan medføre en nedgang i omsætningen via containerterminalen som følge af overflytning af omsætning af containers til/fra fra Sjælland til bil, til bane eller til ind- og udskibning via Århus Havn. Virksomheder der transporterer containers til og fra Frihavnen har overfor CMP oplyst, at forsøget medfører en ikke ubetydelig stigning i transportpriserne, mindre effektivitet og overflytning af containertrafik fra skib til bil/bane.

CMP vurderer, at ordningen vil have størst økonomisk betydning for ro/ro trafikken til og fra Københavns havn. CMP har ikke mulighed for at vurdere omfanget, og må henvise til høringssvar fra de organisationer, der repræsenterer ro/ro trafikken. Realistiske alternativer til at anløbe København for lastbiler og trailers med slutdestination uden for Miljøzonen er for Polens- og Baltikum-trafikkens vedkommende skibs-transport via en sydsvensk havn og lastbiltransport gennem Sverige til Sjælland samt lastbiltransport gennem Polen og Tyskland til Sjælland. Tilsvarende er alternativet for transport af lastbiler og trailers med Oslo ruten, at man vælger at køre uden om København gennem Sjælland og Sydsverige. I begge tilfælde medfører dette at DFDS og Polferries ruter til Oslo og Polen mister omsætning og at områder udenfor København/miljøzonen miljøbelastes yderligere.

Sker der en nedgang i ro/ro og container trafikken til København vil dette i sagens natur også påvirke CMP's indtægtsgrundlag.

Vi forudsår endvidere, at det ikke vil være muligt at informere udenlandske lastbiloperatører tilstrækkeligt om miljøzoneforsøget. Lastbiler, der anvender Polensruterne vil typisk ikke leve op til kravene i forsøgsordningen. Det samme gælder formentlig Osloruten. Det må derfor forudsås, at der vil ankomme lastbiler med skib til København uden det påkrævede partikelfilter og lastbiler, som er udstyret med motorer, der er ældre end 7 år.

Gennemfartstrafik til og fra havnene i Göteborg, Stockholm og Malmö – der alle har miljøzoneordning – er undtaget for kravene i miljøzoneordningerne. Gennemfartsvejene til Göteborg havn og Malmö havn er ikke omfattet af miljøzonen og lastbiler, der anvender gennemfartsvejene til Stockholms havn, er ligeledes undtaget fra bestemmelserne. CMP forventer, at en tilsvarende ordning indføres i København, således at gennemfartsvejene til havnen friholdes for miljøzoneforsøget hvad angår den erhvervsmæssige trafik til og fra erhvervshavnen.

Hvad angår CMP's egen virksomhed er det kørende materiel allerede i dagens situation udstyret med partikelfiltre, og vi forudsår ingen væsentlige nye omkostninger som følge af kravet om partikelfiltre. CMP anvender i dag enkelte terminaltraktorer på offentlig vej, som kan have en levetid på 7-10 år. Derfor kan den foreslåede 7-års regel for motorers alder medføre en begrænset meromkostning for CMP:

CMP kan i sagens natur ikke svare på vegne af virksomhedens kunder og lejere. Vi må i den henseende henvise til de høringssvar, som de respektive erhvervsorganisationer indsender. Vi kan dog konstatere, at der bør kunne forventes en mere gennemgribende undersøgelse af forsøgsordningens erhvervsøkonomiske konsekvenser før der træffes beslutning om igangsættelse af forsøget, ikke mindst i betragtning af de store omkostninger, som transporterhvervet og dermed de, der benytter transporterhvervet, påføres. CMP anbefaler derfor, at der tages kontakt med de mest berørte virksomheder med henblik på i samarbejde med disse, at vurdere i hvor stort omfang et miljøzoneforsøg som det foreslåede, vil påvirke de pågældende virksomheders driftsmæssige og økonomiske vilkår i København.

Med venlig hilsen

Lars Karlsson
Administrerende direktør
Tlf direkte +45 3546 1101
Lars.karlsson@cmport.com



Københavns Politi

Politidirektøren
Politigården, 1567 København V
Tlf. Indvalg 33910910 / 2019 - Fax 33430058

Journalnr.: 0100-10160-00120-06

Dato:

Sagsbehandler: PRO

31 JULI 2006

Justitsministeriet,
Civil- og Politiafdelingen.

Jmt. modt.

Akt nr. 14

Justitsministeriet

Færdsels- og våbenkontoret

2006 NR 800 - 0014

D.S.S. - U.E.

Ved brev af 4. juli 2006 har Justitsministeriet anmodet om en udtalelse vedrørende Miljøstyrelsens forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner). Der henvises til sagsnr. 2006-800-0014.

1) I den anledning kan jeg oplyse, at det er min opfattelse, at det vil være mere hensigtsmæssigt, hvis strafbestemmelsen i § 110, stk. 1, pkt. 17 udelukkende henviser til § 15 b, stk. 2, således at det klart fremgår, at det er kørslen i miljøzonen, der er strafbar, medmindre køretøjet overholder kravene i § 15 b, stk. 1. Det vil herefter være ejeren eller den registrerede bruger, der kan straffes, hvilket synes rimeligt, idet det er ejeren eller den registrerede bruger, der skal afholde udgifterne til partikelfiltre m.v. Det skal bemærkes, at der i så fald under en straffesag, medmindre køretøjet ejes af et selskab, skal kunne føres bevis for, at ejeren eller den registrerede bruger vidste eller burde have vidst, at chaufføren kørte køretøjet ind i en miljøzone.

2) Jeg finder endvidere, at det tilsynsmæssigt og bevismæssigt vil være hensigtsmæssigt, såfremt § 15 b, stk. 6, 2. pkt., ændres til, at den nævnte dokumentation altid skal forefindes i køretøjet, når dette anvendes i en miljøzone, og at dokumentationen på forlangende skal fremvises til tilsynsmyndigheden eller politiet.³⁾ Der bør efter min opfattelse i § 110, stk. 1 indsættes et pkt. 18, der udover at henviser til § 15 b, stk. 6, 2. punktum præciserer, om det er føreren eller ejeren /den registrerede bruger, der skal straffes.

Endelig kunne man overveje, om der skulle indføres en hjemmel til at søge sagerne afgjort med administrativt fastsatte bødeforelæg, ligesom det ville være ønskeligt, såfremt det forventede bødeniveau fremgik af bemærkningerne eller af Folketingets behandling af lovforslaget.

Med venlig hilsen


Martha Therkelsen

vicepolitidirektør



LANDBRUGSRÅDET

Miljøstyrelsen, Industri
Standgade 29
1401 Kbh. K

28. juli 2006
MOL
Tlf 33 39 42 94
Fax 33 39 45 15
mol@landbrug.dk

Bidrag til høring af lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner): i.nr. M 4013-004

Til Miljøstyrelsen

Landbrugsrådet er blevet bekendt med, at Miljøstyrelsen har udsendt lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner) i høring. Landbrugsrådet har ikke modtaget materialet direkte, men fremsender alligevel en række bemærkninger, idet organisationen repræsenterer en række fødevarerforarbejdende virksomheder med en intensiv eksport- og import-aktivitet samt distributionstransport.

Da miljøzoner nu indgår i EUs trafik- og miljøpolitiske ordforråd og der findes erfaringer fra f.eks. svenske miljøzonetiltag er det Landbrugsrådet holdning, at miljøzoner i Danmark bør være ens og ikke mindst koordineret på EU niveau, da meget lastbiltrafik foregår på tværs af landegrænser. Denne koordination bør ikke kun finde sted som notifikation af regler men som en udvikling af fælles tekniske krav og kontrolordninger.

For import- og eksportvirksomheder med lager- og produktionsfaciliteter i byer med intentioner om miljøzoner er indførelsen af miljøzoner et middel ude af proportioner for regulering af emissionen fra den forsvindende lille del af virksomhedens samlede transportarbejde, der foregår i miljøzonen. En meget lille del af transportarbejdet vil komme til at foregå i miljøzonen, men miljøzonens regler vil få betydning for aktiviteter langt uden for zonen. Bemærkningerne til lovforslaget nævner, at krav om montering af partikelfiltre er ude af pro-

portioner uden for miljøzonerne. Derfor bliver et krav om partikelfilter en uproportional regulering af den samlede import- og eksporttransportaktivitet, der bidrager til en lokal belastning i nogle byer.

Der er i lovforslaget beskrevet en systematisk ordning for godkendelse og syn af partikelfiltre på dansk indregistrerede biler, som skal kunne køre i miljøzonerne, nemlig som en udvidelse af de eksisterende regelmæssige syn. Imidlertid er der ikke beskrevet en tilsynsprocedure, som vil sikre et tilsvarende finmasket tilsyn med ikke dansk indregistrerede vogne. Håndhævelsen af reglerne skal være ligeværdig uanset vognenes nationalitet. Det fremstår som en ulige konkurrencesituation for de udenlandsk indregistrerede vogne, at de dels ikke skal bære et miljøzonenmærke og dels ikke systematisk undersøges. I forlængelse heraf skal det fremgå af regelsættet, hvordan den udenlandsk indregistrerede vogn dokumenterer, at den lever op til de stillede tekniske krav.

Fritagelser og dispensationer

Det er efter Landbrugsraadets opfattelse meget vigtigt, at reglerne bliver ens for alle herunder private virksomheder og offentlige institutioner og virksomheder, og at de administreres ens fra den ene kommune til den anden. F.eks. må en dispensation i en miljøzone gælde i alle miljøzoner.

- Landbrugsrådet tillader sig derfor også dertil at stille spørgsmål ved i det hele taget at lade kommunerne vurdere ekspropriation og teknisk umulighed i forbindelse med montering af filtre, særligt da der ikke er mulighed for anke en sådan afgørelse.

Det skal nærmere beskrives af hvem og hvordan vurderingerne af ekspropriation og teknisk umulighed skal foretages, og hvor lang ekspeditionstiden må være. Det vil være nærliggende at pege på et overordnet organ, der også vil kunne fungere som klageinstans.

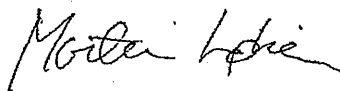
Den samfundsøkonomiske vurdering af lovforslaget

Landbrugsrådet finder at opstillingen af de samfundsøkonomiske (sundheds-)gevinster er meget lidt overbevisende. Der savnes f.eks. et bud på, hvad stat, regioner og kommuner vil opnå af færre udgifter i sundhedssektoren. Opgradering af den offentlige bilflåde hos politi, forsvar m.v. synes helle ikke at fremgå af beregningerne; ligesom der ikke er anslået beløb til myndighedernes kontrol af udenlandsk indregistrerede biler.

Det er vigtigt, at det overordnede transportnet i Danmark ikke hæmmes af pletvist etablerede miljøzoner. Adgangsveje til havne, godsterminaler m.v. bør friholdes fra miljøzonerne, ligesom erhvervsområderne i byerne skal friholdes, da det er herfra langdistance import- og eksporttransport udgår og ender. Det er endvidere vigtigt, at planlovsinstrumenterne tilpasses og bringes i anvendelse, så transporttunge virksomheder kan lægges udenfor byerne.

Ved en eventuel etablering af miljøzoner er det særdeles vigtigt, at alle berørte virksomheder inddrages i høringsprocessen, og ikke kun transporterhvervet som der desværre tidligere har været et eksempel på.

Med venlig hilsen



Morten Løber

MODT. I MST.

- 9 AUG. 2006

Miljøministeriet
Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

MILJØMINISTERIET
Miljøstyrelsen J.NR.: 4013-0004

09 AUG. 2006

BREV NR.: 47 BILAG:



ODENSE KOMMUNE

By- og Kulturforvaltningen

Rådmanden

Odense Slot
Indgang C
Nørregade 36-38
Postboks 710
5100 Odense C

www.odense.dk

Tlf. 66 13 13 72
Fax 66 14 82 86
E-mail
ab@odense.dk

Odense Kommunes bemærkninger til lovforslag om miljøzoner af 28. juni 2006

DATO
8. august 2006

Odense Kommune har modtaget "Udkast til Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner.)"

REF.
mbch

Lovforslaget giver mulighed for at København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense Kommune kan etablere miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med dieseldrevne lastbiler eller busser over 3500 kg. Miljøzonerne kan tidligst træde i kraft 1. juli 2008.

JOURNAL NR.

Odense Kommune er generelt positive overfor lovforslaget, der åbner mulighed for en frivillig etablering af miljøzoner i de større byer. Forslaget er ikke politisk behandlet, og der er derfor endnu ikke taget politisk stilling til, om Odense Kommune vil etablere en miljøzone.

Et alternativ til lovforslaget ville dog være, at man fra Statens side stillede et generelt krav til alle nye større dieseldrevne køretøjer om partikelfiltre kombineret med en afgiftsreduktion på partikelfiltre. Dette alternativ ville betyde langt mindre administration i kommunerne, og ville samtidig ikke give de konkurrenceforvridninger for de erhvervsdrivende, som det fremlagte lovforslag kan risikere. Denne anbefaling skal samtidig ses i lyset af, at der ikke er en samfundsøkonomisk gevinst ved at indføre en miljøzone i Odense.

Lovforslaget ligger dog i tråd med, at kommunerne fra 1. januar 2007 overtager ansvaret for en stor del af forebyggelsesindsatsen indenfor sundhedsområdet. Odense Kommune er derfor for øjeblikket i gang med at udarbejde en samlet sundhedspolitik, hvor forebyggelsesindsatsen på alle områder, herunder miljøområdet, bliver et væsentligt element.

Det er i Regeringens partikelredegørelse dokumenteret, at der er en sundhedsskadelig effekt af partikler fra dieselskøretøjer. Etablering af en miljøzone i Odense bymidte til forbedring af luftkvaliteten, kunne være et af initiativerne i sundhedsarbejdet.

EU's direktiv om grænseværdier for SO₂, NO_x, partikler og bly i luften indeholder grænseværdier for disse stoffer. I 2005 blev der ved flere målestationer, bl.a. en i Odense, konstateret overskridelse af grænseværdien for partikler. Indførelse af en miljøzone vil kunne bidrage til fremtidig overholdelse af denne grænseværdi

Fra 1999 til 2001 deltog Odense Kommune sammen med Færdselsstyrelsen i et projekt, hvor en række bybussér og renovationsbiler fik installeret partikelfiltre. DMU målte effekten på luftkvaliteten på udvalgte steder i byen. På trods af, at det var få køretøjer ud af den samlede trafikbelastning, kunne der måles et fald i koncentrationen af små partikler i luften. Odense Kommune er fortsat med at indkøbe bybussér og nye renovationsbiler, med partikelfiltre.

En naturlig konsekvens af lovforslaget er, at alle kommunens egne dieseldrevne biler skal være fuldt udstyret med partikelfiltre. Det medfører en udgift til kommunen. Udpegnings og skiltning af miljøzonen vil ligeledes give kommunen en yderligere udgift. I bemærkningerne til lovforslaget, nævnes der en årlig driftsudgift på 0,5 mio. kr. årligt. Det er uklart, om det er vurderet pr. kommune eller samlet for 5 miljøzoner. Tilsynsforpligtelsen pålægges kommunerne, og vil medføre en betydelig udgift til parkeringsvagter. De samlede udgifter skal vurderes nærmere, inden der kan tages politisk stilling til, om Odense vil etablere en miljøzone.

Lovforslaget stiller krav om en periode på mindst 14 måneder fra beslutning om etablering af en miljøzone, og til denne kan træde i kraft. Odense Kommune er enig i at, der skal være en minimumsperiode, der skal ses i forhold til den økonomiske byrde, der pålægges erhvervslivet. At de erhvervsdrivende pålægges en økonomisk udgift til partikelfiltre må ses i lighed med andre områder, hvor byrden pålægges forureneren efter "forureneren betaler princippet".

Lovforslaget åbner mulighed for, at der kan gives dispensationer, hvis det har uforholdsmæssige store økonomiske konsekvenser for den erhvervsdrivende (rammer atypisk hårdt). Kriterierne for dette bør fastlægges af Ministeren, således at det ikke skaber konkurrenceforvriddning. Det bør ligeledes tydeliggøres, om dispensation til en miljøzone skal være gældende i øvrige miljøzoner.

I bemærkningerne til §15 a stk. 1 er det nævnt, at Ministeren i Bekendtgørelsen vil fastsætte regler for udpegnings af miljøzonen. Der er nævnt en minimumsstørrelse på 2 km². Odense Kommune mener det er vigtigt med frie rammer for udpegnings af miljøzonen, således at der opnås størst mulig effekt set i forhold til trafikbelastning, befolkningstæthed m.v. Derudover er det vigtigt at tage højde for de afsmittende effekter udpegnings af en miljøzone vil medføre i form af øget miljøbelastning på de alternative ruter, der vil blive valgt for at komme udenom en given miljøzone.

Venlig hilsen

Anker Boye
Rådmand

Søren Bonde Hansen
Adm. Direktør

- OFR – Oliebranchens Fællesrepræsentation
- BOA – Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening
- FDO – Foreningen Danske Olieberedskabslagre
- OM – Oliebranchens Miljøpulje



Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 København K.

11. august 2006

Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner

Miljøstyrelsen har den 29. juni sendt forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner) i høring.

Oliebranchen ser det som en vigtig del af deres virke at bidrage til et renere miljø. Miljøzoner er en mulighed for at fremme anvendelsen af de nyeste og mest miljøvenlige biler, der hvor mange mennesker bor og færdes. Der er dog en række forhold i lovforslaget, som kan få en række uheldige og efter vores opfattelse utilsigtede konsekvenser for transport af olieprodukter fra oliedepoterne i København, Århus og Ålborg Havn, og som bør afklares inden lovforslaget endeligt vedtages.

En stor del af forsyningen med olieprodukter til Sjælland og det nordlige Jylland sker fra disse olielagre. Med de tidligere forslag der har været fremme om miljøzoner i bl.a. Københavns Kommune, vil det ikke være muligt at køre med olietankbil til og fra Prøvestenen uden at passere miljøzonen. De pågældende lastbiler vil derfor blive stillet overfor krav om montering af partikelfiltre på trods af, at de kun ganske perifert kommer ind i miljøzonen. Hovedparten af olietransporterne fra olielagrene i de 3 havne vil være transitzørsel til oliekunder udenfor miljøzonerne (tankstationer, erhvervskunder mm.).

Ud af en tankbils samlede "arbejdsdag", vil det kun være i et ganske kort tidsrum, den vil opholde sig i miljøzonen. Et krav om montering af partikelfiltre for disse biler anser vi for at være uden for proportioner i forhold til den marginale miljø- og sundhedsmæssige gevinst, det vil medføre.

For transporter af olieprodukter til Nordjylland gør det sig yderligere gældende, at de af sikkerhedsmæssige årsager skal ske via Limfjordsbroen, hvorfor transporten vil komme gennem en kommende miljøzone med et muligt krav om montering af partikelfiltre.

Der skal derfor være en dispensationsmulighed for transitzørsler gennem miljøzonerne, hvis der ikke er mulighed for alternative ruter. Det fremgår ikke tydeligt af lovforslaget, om førnævnte forhold vil kunne falde ind under dispensationsmulighederne jf. § 15 b stk. 7.

Vi skal endnu engang understrege, at vi støtter op om at tankbiler, der forsyner kunder indenfor en evt. miljøzone, skal være monteret med partikelfiltre. Vores bemærkninger skal alene ses i forhold til den transitzørsel af olieprodukter, der vil komme til at ske gennem de påtænkte miljøzoner. Her skal det yderligere understreges, at en del af de omhandlede lastbiler allerede opfylder de foreslåede krav for kørsel i miljøzonerne.

Endelig mener vi at tilskudspuljen til partikelfiltre er for lille til at dække behovet, hvis lovforslaget vedtages. Vi er bekendt med at DTL har skrevet direkte til Miljøministeren om dette forhold. Vi kan støtte op om DTLs synspunkter. Da puljen med sin nuværende størrelse vil virke efter "først til mølle princippet", vil det virke konkurrenceforvridende, hvis den ikke udvides.

Teknik- og miljøchef
Michael Mücke Jensen
Tlf. direkte 3345 6514
Mobiltlf. 2042 2636
E-mail mmj@oliebranchen.dk

Vognmagergade 7, 5.
Postboks 120
1004 København K

Tlf. 3345 6510
Fax 3345 6511
www.oliebranchen.dk
CVR nr. 30 84 47 18

Derudover har vi følgende bemærkninger til lovforslagets enkelte hovedelementer;

§15 a stk. 2.

I betragtning af hvor mange filtre der må forventes at skulle monteres eller alternativt hvor mange lastbiler og busser, der skal udskiftes med nye køretøjer før planlagt, mener vi ikke 14 måneder er tilstrækkeligt. Vi skal derfor foreslå, at de to trin udskydes til henholdsvis 2009 og 2014. Det vil passe bedre ind i investeringsplanlægningen, og være i overensstemmelse med den 8 års tidshorisont som miljøzonerne i Sverige bygger på.

§15 a stk. 4.

Vi finder det retssikkerhedsmæssigt betænkeligt, at der ikke er ankemulighed for kommunalbestyrelsens afgørelser. En afgørelse ved domstolene kan være forbundet med store omkostninger og vil tage lang tid. Det er forhold der kan afskrække vognmænd fra at få tvivlsomme afgørelser prøvet ved domstolene. Hvis der ikke indføres en ankemulighed, skal det alternativt have opsættende virkning, hvis kommunalbestyrelsens afgørelse prøves ved domstolene.

§15 b stk. 7.

Jf. vores indledende bemærkninger om transitlejring gennem miljøzonerne, skal dispensationsmulighederne være bedre beskrevet, herunder hvad der menes med "teknisk umuligt" jf. lovbemærkningerne. Teoretisk set vil kun ganske få løsninger – om nogle - være "teknisk umuligt" at gennemføre. Begrænsningen ligger primært i den praktiske anvendelse af den tekniske løsning og ikke mindst omkostningerne til at realisere den.

Da der ikke er mulighed for anke, finder vi det problematisk, at det overlades til kommunerne at tage stilling til "teknisk umulighed" og vurdere ekspropriation i forbindelse med montering af partikelfiltre.

Det skal derfor nærmere beskrives af hvem og hvordan vurderingerne af ekspropriation og "teknisk umulighed" skal foretages.

Sammenfattende kommentar

Oliebranchen støtter op om sigtet med lovforslaget, men det indeholder en række uheldige konsekvenser for transit transporter af olieprodukter fra olielagrene i havnene i København, Århus og Ålborg, som vi mener der bør tages højde for i lovforslaget.

Vi mødes gerne for en nærmere drøftelse af hvorledes disse uheldige konsekvenser kan afhjælpes. Skulle vores kommentarer i øvrigt give behov for uddybning, står vi selvfølgelig til disposition.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen



Politimesteren på Frederiksberg
Howitzvej 30 2000 Frederiksberg
Tlf. 38191448

Journalnr.: 0200-10160-00005-06
Dato: 1. august 2006
Sagsbehandler: ANM

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen

Vedr. sagsnummer 2006-800-0014

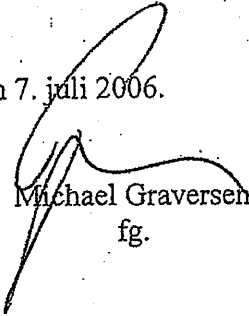
Til brug for besvarelse af høring vedrørende forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven, kan jeg oplyse, at jeg har drøftet besvarelsen af høringen med Politidirektøren i København, og jeg kan således i det hele henholde mig til høringssvar af 31. juli 2006 fra Københavns Politi.

Annemette Møller

Fremsendes til Justitsministeriet, Civil- og Politiafdelingen, Færdsels- og våbenkontoret, Slots-
holmsgade 10, 1216 København K, idet jeg vedrørende forslaget skal udtale, at selv om de berørte
kommuner bliver den primære tilsynsmyndighed, så vil også politiet i et vist omfang i praksis
komme til at stå for kontrollen i relation til partikelfiltre. Politiets kontrolfunktion fremgår af punkt
2.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Hvis politiet skal varetage denne nye kontrolopgave så effektivt og korrekt som muligt, vil det være
væsentligt, at køretøjer og partikelfiltre afmærkes på en tydelig og enkel måde. Det vil formentlig
også være hensigtsmæssigt, hvis der i forbindelse med gennemførelsen af regelsættet udarbejdes
nærmere retningslinier om opgave- og ansvarsfordelingen mellem kommuner og politi i relation til
denne kontrolopgave.

POLITIMESTEREN I AALBORG, den 7. juli 2006.


Michael Graversen
fg.

Akt nr. 11
Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret

2006 NF 800 - 0014



Politimesteren i Odense
Trafikafdeling
Hans Mules Gade 1-3, 5000 Odense C
Tlf. 65201535 - Fax 65201564

Journalnr.: 2300-10160-00012-06
Dato: 27. juli 2006
Sagsbehandler: GECL

Justitsministeriet
Civil og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Jmt. modt.

2 AUG. 2006

Akt nr. 17
Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret

2006 NR. 800 - 0014

Justitsministeriet har i skrivelse modtaget den 5. juli 2006 anmodet om udtalelse i forbindelse med Miljøstyrelsens forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Principielt har Odense Politi ingen holdning til etablering af miljøzoner, men det kan oplyses at Odense Kommune i 2002 i samarbejde med Færdselsstyrelsen har udført Storskalaforsøg med partikelfiltre på tunge dieselskøretøjer i Odense.

Evalueringsrapporten kan ses på www.odense.dk - By Miljø - Luft.

Park- og Vejchef, Per Glad, Odense Kommune oplyser at Odense Kommune har planer om kommunalt fastlagte miljøzoner i Odense bykerne, når der lovmæssigt er mulighed herfor.

Odense Kommune har et samarbejde med Københavns Kommune om miljøzoner og vil afvente evt. lovændring og Københavns Kommunes udspil herefter.

Odense Politi og Odense Kommune har tidligere drøftet den tunge trafik til Odenses bykerne og kommunen havde en idé om fordelingscentraler for varetilkørsel til bymidten, således at der blev foretaget om-ladning af gods til mindre køretøjer.

Der blev dengang konstateret modstand bl.a. fra Cityforeningen og Transport og Logistik, idet denne form for varelevering ville være yderligere omkostningskrævende.

Et yderligere problem var/er Albanibryggeriets beliggenhed midt i bykernen.

Formålet med miljøzoner er at forbedre bymiljøet inden for zonen, idet der med bymiljø menes luftkvalitet, støjniveau, visuelt miljø og fremkommelighed.

Fremkommelighed eller trafikafvikling er en af politiets kerneopgaver og set i det lys kan miljøzoner være en gevinst for Odense Bymidte.

Lars Rand Jensen
politimester

/Gert Clausen,
vicepolitikommissær



Politimesteren i Århus
Ridderstræde 1 8100 Århus C
Tlf. 87311448

Journalnr.: 4200-10160-00011-06
Dato: 27. juli 2006
Sagsbehandler: JIL

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

→ færdselskontoret
DSS

Jmt. modt.
31 JULI 2006

Ved skrivelse af 4 juli 2006, sagsnr.: 2006-800-0014, har Justitsministeriet anmodet om en udtalelse til brug for besvarelsen af en høring fra Miljøstyrelsen om et forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelseslovgivningen.

Jeg har ingen bemærkninger til forslaget.

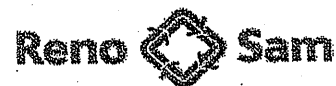
Med venlig hilsen


Jørgen Ilum

Akt nr. 15
Justitsministeriet

Færdsels- og våbenkontoret 2006 NR 800-0014

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
Att: Marianne Lassen



24. juli 2006

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

RenoSams sekretariat har den 28. juni 2006 modtaget det ovenstående lovforslag.

RenoSam har ingen kommentarer til lovforslaget, og vi bakker op omkring initiativet. Samtidig ønsker vi, at gøre Miljøstyrelsen og andre opmærksom på, at de fælleskommunale affaldsselskaber allerede i dag lever op til kravene om partikelfiltre på de tunge køretøjer.

Venlig hilsen
RenoSam


René Møller Rosendal

RenoSam
Vesterbrogade 24-2, tv
1620 København V
Telefon: 4675 6661
renosam@renosam.dk
www.renosam.dk

CVR 1326 1679

21 JULI 2006 hj

Justitsministeriet
Civil- og Politiafdelingen
Slotsholmsgade 10
1216 København K

J.nr.: 2006-000-206
Sagsbehandler: AHJ

ADMINISTRATIONS-
AFDELINGEN

Polititorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888
Direkte: 3391 0910
Lokal: 5504
Telefax: 3343 0018

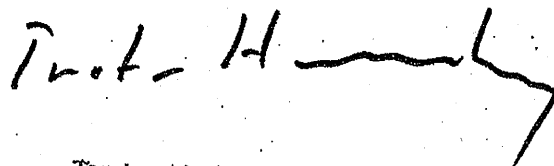
Web: www.politi.dk

Ved brev af 4. juli 2006 har Justitsministeriet anmodet om Rigspolitiets bemærkninger til forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner).

Rigspolitiet har ingen bemærkninger til det fremsendte udkast.

Der henvises til Justitsministeriets j. nr. 2006-800-0014.

Med venlig hilsen



Torsten Hesselbjerg
rigspolitichef

Akt nr. 13
Justitsministeriet
Færdsels- og våbenkontoret

2006 NR 800-0014

DSS-CE



Pr. e-mail: intr@mst.dk

Miljøstyrelsen
Industri

4. august 2006
Paul Bergsøes Vej 6
2800 Glostrup
Telefon 4343 6000
Telefax 4343 2103
teknig@teknig.dk
www.teknig.dk

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse

TEKNIQ har på Styrelsens hjemmeside set, at ovennævnte forslag er sendt i høring. TEKNIQ indgår ikke på høringslisten, men tillader sig alligevel at gøre en bemærkning til forslaget.

Forslaget er for de tunge køretøjers vedkommende baseret på et betydeligt forarbejde med analyser og konsekvenserne af etablering af miljøzoner. For varebilernes vedkommende finder TEKNIQ, at bemyndigelsen til at indføre nærmere regler om partikeludledning, herunder partikelfiltre og krav om erhvervelse og placering af miljøzonemærker for varebiler, bør udgå, indtil det forarbejde, som Miljøstyrelsen i bemærkningerne vil igangsætte i 2007, er gennemført, således at indførelsen af bemyndigelsen er baseret på et grundigt beslutningsgrundlag, og de af Miljøstyrelsen nævnte aspekter er vurderet.

Ref JES

jes@teknig.dk

Dir 7741.1560

Jnr 104/06

vj

Side 1/1

Med venlig hilsen



Jan Eske Schmidt

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Høringsvar vedrørende lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven med hensyn til "partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner".

Vi har i Trekantområdet Danmark med interesse læst det lovforslag om indførelse af miljøzoner i større byområder, som er i høring frem til 4. august 2006. Forslaget rummer en ny og væsentlig mulighed for at tage hånd om nogle af de miljøproblemer den stigende transport i byerne medfører.

Vi undrer os imidlertid over at lovforslaget kun giver denne mulighed for de fire "gamle" større byområder i Danmark: København, Århus, Odense og Ålborg. Trekantområdet er i dag et større sammenhængende byområde med over 230.000 indbyggere og vil efter kommunalreformen omfatte mere end 340.000 indbyggere. Endvidere er Trekantområdet, som landets centrale transportknudepunkt, et område som i dag rummer den største koncentration af lastbiler på det overordnede vejnet og hvor det vil være væsentligt i den videre udvikling at kunne overveje miljøzoner, som ét af flere virkemidler for at modvirke miljøgener.

I Trekantområdet har vi siden 2003 haft en fælles kommuneplan-hovedstruktur og arbejdet med at udarbejde en ny fælles hovedstruktur for Trekantområdet efter kommunalreformen er allerede sat i gang. I den fælles hovedstruktur er visionen at udvikle "den åbne grønne storby". Det betyder blandt andet at transport mellem de enkelte dele af "den åbne grønne storby" fortsat vil vokse og at der samtidigt tages hånd om de dermed forbundne miljøproblemer. I forbindelse med udarbejdelsen af den nye fælles hovedstruktur for Trekantområdet, ønsker vi også at overveje miljøzoner som et muligt reguleringsinstrument.

Vi vil derfor foreslå at loven udformes således, at Trekantområdet sidestilles med de øvrige større byområder i Danmark og gives mulighed for at arbejde med miljøzoner.

Med venlig hilsen



Borgmester Uffe Steiner Jensen
Formand for Trekantområdet Danmark

Trekantområdet Danmark er et kommunesamarbejde bestående af Børkop, Fredericia, Kolding, Lunderskov, Middelfart, Vamdrup, Vejen og Vejle kommuner.

Miljøstyrelsen
Industri
Strandgade 29
1401 København K

Journalnr.
05.13.00G01-0577

**Høringssvar til udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelses-
loven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte
miljøzoner)**

Københavns Kommune har den 28. juni 2006 modtaget ovennævnte lovforslag i høring og har den 14. juli 2006 sendt et foreløbigt høringssvar, hvor der tages forbehold for den politiske behandling i kommunen.

Det foreløbige høringssvar har nu været til politisk behandling i Teknik- og Miljøudvalget og i Økonomiudvalget. Således fremsendes her Københavns Kommunes endelige høringssvar til lovforslag om miljøzoner. Svaret er identisk med det tidligere fremsendte.

Det tilføjes, at kommunens embedsmænd deltog i Miljøstyrelsens orienteringsmøde om lovforslaget den 31. juli 2006. På mødet blev det understreget at forholdene omkring dispensationsmuligheder bør afklares og reglerne skal være meget mere konkrete end der lægges op til i lovforslaget. Også mulighederne for kontrol / håndhævelse af ordningen bør afklares nærmere. Endelig understregede vi på mødet endnu en gang, at Københavns Kommune ønsker at starte med krav om filtre på alle Euro 3 køretøjer og ældre allerede i 2008 - således som det også fremgår af høringssvaret.

Med venlig hilsen

Niels Tørsløv
Kontorchef

Vej & Park

Njalsgade 15
2300 København S

Telefon
3366 3500

Direkte
33663573

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk



Høringssvar til udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Partikelfiltre på tunge køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner)

Miljøstyrelsen har den 28. juni 2006 fremsendt et lovforslag, som giver kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense kommuner mulighed for at indføre en permanent miljøzoneordning inden for de rammer, som fremgår af lovforslaget.

Baggrund

Lovforslaget fastlægger, at alle dieseldrevne lastbiler og busser over 3,5 tons, der kører inden for en miljøzone, skal være monteret med et velfungerende partikelfilter, hvis køretøjet har en motor ældre end Euro 3 (ældre end 1. oktober 2001). Kravene kan tidligst gælde fra 1. juli 2008, og fra 1. juli 2010 strammes kravene til også at omfatte tunge dieselskøretøjer med en motor ældre end Euro 4 (ældre end 1. oktober 2006).

I lovforslaget er det nævnt, at miljøministeren fastsætter nærmere regler for:

- Den geografiske afgrænsning af større sammenhængende byområder, herunder om undtagelse af visse veje, som kommer til at gælde for et miljøzoneområde.
- Offentlig annoncering i forbindelse med indførelse af en miljøzone.
- Hvad der forstås ved et effektivt partikelfilter.
- Miljøzonemærker på køretøjerne og om administration af disse, herunder om udstedelse og inddragelse af mærker samt om tilsyn og digital indberetning.

Derudover kan miljøministeren stille regler for:

- Inddragelse af varebiler i en miljøzoneordning.
- Dispensation, tidsbegrænset dispensation og om opfyldelse af eventuelle dokumentationskrav.

Hovedtræk i bemærkninger til miljøzoneLovforslaget

Kommunen finder det positivt, at det nu bliver muligt at nedbringe den tunge trafiks sundhedsskadelige partikelforurening.

Trafik- og Plankontoret

Njalsgade 15
2300 København S

Telefon
3366 3500

Direkte
33663573

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

www.vejpark.kk.dk

- Trinvis indførelse af miljøzoneordningen synes ikke nødvendigt, da transportbranchen kan få dækket udgifterne til partikelfiltre via stigende takster på transportydelse. En juridisk professor har for København Kommune vurderet, at udskydelsen af en fuld miljøzoneordning er resultatet af en politisk bedømmelse og ikke en forfatningsretlig argumentation.
- Miljøstyrelsens sundhedsberegninger på 15-20 færre for tidlige dødsfald synes meget lav sammenlignet med tidligere udmeldinger fra bl.a. regeringens partikelredegørelse, hvor tallet er 450 færre for tidlige dødsfald om året.

Kommunen ønsker følgende ændringer:

- En fuld implementering af miljøzoneordningen fra 2008.
- En bemyndigelse til miljøministeren om i samarbejde med kommunerne at stille yderligere krav for at sikre overholdelse af luftkvalitetsgrænseværdier.
- En effektiv håndhævelse, hvor både kommunale parkeringsvagter og politi deltager.
- Klare retningslinjer for, hvornår kommunen skal dispensere for kravene i miljøzonen.

Kommunen indgår gerne i dialog med Miljøstyrelsen i forbindelse med det videre arbejde med udmøntning af regler for indførelse af miljøzoneordning.

Kommunens bemærkninger

Forsinket og dermed mindre ambitiøs miljøzoneordning

Københavns Kommune finder det meget positivt, at det nu bliver muligt for kommunen at indføre en miljøzoneordning med det formål at begrænse den sundhedsskadelige partikelforurening, der specielt kommer fra dieseltrafikken. Kommunen skal dog beklage, at kravene i miljøzonen indføres i to trin, og at det først fra midten af 2010 bliver muligt at indføre den miljøzoneordning, som kommunen ansøgte om i 2003 og 2004. Det er således med 6-7 år forsinkelse, at lovforslaget indfrier regeringens politik (supplerende regeringsgrundlag af 2003) og kommunens ønsker til en miljøzoneordning. Det kan derfor umiddelbar undre, at partikelfilterkravene ikke bliver fuldt implementeret allerede i 2008. Transportbranchen har kendt til de ønskede krav igennem flere år, og har derfor haft god tid til at indstille sig. Desuden har transportbranchen mulighed for at få dækket udgifterne til partikelfiltre og deres vedligeholdelse igennem stigende takster for transportydelserne. Efter Københavns Kommunes opfattelse er en trinvis indførelse af partikelfilterkrav ikke begrundet i ekspropriationsretlige spørgsmål (se afsnittet om ekspropriation).

Resultatet af lovforslaget er, at kun 1/3 af køretøjerne vil blive omfattet af kravet i 2008 i forhold til kommunens ansøgte miljøzoneordning. Den reducerede effekt ses også på de samfundsøkonomiske beregninger (sundhedsgevinst minus omkostninger til filtre og deres vedligeholdelse), hvor Miljøstyrelsen har beregnet gevinsten til at være ca. 46 mio. kr. pr. år fra 2008, stigende til ca. 60 mio. kr. pr. år, når miljøzonen implementeres fuldt ud i 2010.

Ekspropriation

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget (side 6), at kravene til montering af partikelfiltre på dieseldrevne lastbiler og busser inden for en miljøzone indføres i to trin, som er fastsat

"ud fra en samlet vurdering af hensynet til at opnå en maksimal reduktion i partikeludslippet sammenholdt med hensynet til de økonomiske konsekvenser, herunder konsekvenserne for ejerne af de omhandlede køretøjer."

I bemærkningerne til det foreliggende lovudkast vedrørende miljøzoner fremgår det ikke eksplicit – jf. ovenstående formulering i bemærkningerne til loven – hvilke nærmere vurderinger en udskydelse af kravet om monteringen af partikelfiltre på dieseldrevne lastbiler og busser fra før 1. oktober 2006 (med EURO 3 motorer) beror på.

Københavns Kommune har derfor fået professor dr. jur. Henrik Zahle til at give en forfatningsretlig redegørelse om, hvorvidt grundlovens § 73 vedrørende ejendomsrettens beskyttelse har betydning for, inden for hvilke tidsfrister nye (skærpede) regler om partikelfiltre kan sætte i kraft.

Henrik Zahle har sammenholdt en række kriterier, som er alment anerkendte metoder for bedømmelse af ekspropriationsretlige spørgsmål. Af redegørelsen fremgår det blandt andet, at udskydelsen af ikrafttrædelsestidspunktet må ses som resultatet af en politisk bedømmelse, men ikke af en forfatningsretlig argumentation. Redegørelsen vedlægges høringsvaret som bilag.

Københavns Kommune er på baggrund af redegørelsen af den opfattelse, at kravet om partikelfiltre fra 1. juli 2008 bør gælde alle dieseldrevne køretøjer fra før 1. oktober 2006.

Dispensationsmuligheder

I Miljøstyrelsens løvbemærkninger (side 7) angives følgende. *"Desuden foreslås det, at kommunalbestyrelsen i forhold til kravet om partikelfiltre, dels kan dispensere i særlige tilfælde, herunder for eksempel hvor montering af filtre er teknisk umuligt, og dels skal dispensere i de særlige tilfælde, hvor partikelfilterkravet må anses for at være et indgreb af ekspropriativ karakter efter grundlovens § 73"*.

Hvis kommunerne skal kunne håndtere dispensationssager, er det yderst vigtigt, at der kommer klare regler på området. Det fremgår heller ikke af lovbemærkningerne, hvem der skal definere de tekniske muligheder og begrænsninger. Er det for eksempel transportbranchen, filterproducenterne eller en tredje part?

I de fire år kommunen har været i dialog med Justitsministeriet og Miljøstyrelsen omkring miljøzoneordningen, har det ikke været muligt at få oplyst, hvor grænsen for ekspropriation ligger. Grænsen er heller ikke oplyst i det fremsendte lovforslag eller i Miljøstyrelsens tilknyttede bemærkninger. Vi vil derfor opfordre til, at der bliver udarbejdet retningslinjer, så kommunerne kan håndtere eventuelle dispensationssager. Kommunen indgår gerne i dialog med Miljøstyrelsen i forbindelse med udarbejdelse af retningslinjerne.

Af professor dr. jur. Henrik Zahles redegørelse fremgår det endvidere, at dispensationsmuligheden, som er fremsat i lovforslaget, ikke hviler på ekspropriationsretlige grunde. Hvis man af politiske grunde ønsker at dispensere længere, end hensynet til beskyttelse af ejendom kan begrunde, skal loven udformes, så den giver grundlag for at skelne mellem de ekspropriationsretlige begrundede dispensationer og de dispensationer, der gives af andre grunde, f.eks. en bestemt standard for omkostningsniveau.

Dynamiske miljøzonekrav og redskab til overholdelse af EU's luftkvalitetsgrænseværdier

I bemærkningerne til lovforslaget (side 19) skriver Miljøstyrelsen at, ”miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om partikeludledning, herunder partikelfilter, samt krav om erhvervelse og placering af miljøzonomærker for varebiler. Baggrunden for forslaget er, at varebiler ifølge Danmarks Miljøundersøgelser's emissionsopgørelser står for 44 % af vejtrafikkens partikeludledning, mens de tunge køretøjer bidrager med 36 % af vejtrafikkens partikeludledning. I dag er det imidlertid relativt dyrt og teknisk vanskeligt at montere partikelfiltre på varebiler”.

Miljøstyrelsen skriver endvidere i bemærkninger til lovforslaget (side 4), at ”indførelse af miljøzoner som ét element blandt flere andre vil kunne bidrage til opfyldelse af bestemmelserne i EU direktivet (1999/30/EF) om grænseværdier for svovldioxid, kvælstofdioxid, kvælstofoxider, partikler og bly i luften”.

Københavns Kommune finder det positivt, at lovforslaget lægger op til dynamiske krav med mulighed for på et senere tidspunkt at begrænse varebilernes partikeludledning. Kommunen finder det også positivt, at miljøzoneordningen indgår i en helhedsorienteret indsats, som bl.a. skal være med til at opfylde EU's grænseværdier for luftkvalitet. Efter vores opfattelse bør fremtidige krav ikke kun omfatte varebiler, men være en generel bemyndigelse til, at ministeren i samarbejde med kommunerne kan stille krav til trafikens NO₂ (kvælstofdio-

xid) udledning, krav til partikeludledning fra arbejdsmaskiner, krav om anvendelse af renere brændstoffer mv. Det er nødvendigt, at kravene bliver langt mere dynamiske, hvis miljøzoneordningen, også i fremtiden, skal bidrage positivt til miljøforbedringer og folkesundheden, samt være et effektivt virkemiddel i forhold til luftkvalitetsgrænseværdierne.

I 2005 fik kommunen – i samarbejde med Miljøstyrelsen – iværksat en undersøgelse af egnede virkemidler til nedbringelse af NO₂ forureningen. Konklusionen var, at en miljøzoneordning foruden krav til køretøjernes partikelemission også skal omfatte krav til køretøjernes NO₂ udledninger, hvis grænseværdierne skal overholdes i København. Tilsvarende problemstilling gør sig gældende for PM₁₀ partikler, der vil skulle nedbringes ved bl.a. at begrænse trafikens slitage på veje, dæk, bremses og ophvirvling af vejstøv.

Sundhedsgevinster

Miljøstyrelsen har beregnet, at indførelse af miljøzoner i alle fem kommuner forventes at medføre 15 – 20 færre for tidlige dødsfald om året, samt en række sparede sygedage, færre hospitalsindlæggelser, færre astmaanfald m.v. Efter kommunens opfattelse er beregningerne foretaget på et ret konservativt grundlag, idet der er regnet på ændrede partikelkoncentrationer i bybaggrund, hvorved der ikke tages højde for de personer, som udsættes for partikelforureningen i trafikerede gader. Endvidere er der ikke regnet på reduktionen af ultrafine partikler, men fine partikler (PM_{2,5}). Miljøzoneordningen vil kun nedbringe niveauet af fine partikler med 0,6 %, mens mængden af ultrafine partikler nedbringes med 10 % i bybaggrund og helt op til 35 % i en trafikeret gade som H.C. Andersens Boulevard.

I regeringens partikelredegørelse fra 2003 blev det, på baggrund af et studie fra Tyskland om ultrafine partiklers sundhedsskadelige effekter, beregnet, at der årligt på landsplan kan spares 450 for tidlige dødsfald, som følge af 20 % reduktion af ultrafine partikler. Hvis det tal sammenholdes med 10 % reduktion af ultrafine partikler i bybaggrund i København, svarer årligt til 225 færre for tidlige dødsfald på landsplan. Tallet stemmer meget godt overens med kommunens beregninger, om ca. 150 færre for tidlige dødsfald om året som følge af kommunes forslag til en miljøzoneordning.

Kvalitetskrav til partikelfiltre

Kommunen finder det positivt, at synsvirkomhederne, i forbindelse med årlige bilsyn, får til opgave at kvalitetssikre ibrugtagne partikelfiltre, samt at det bliver muligt at inddrage miljøzonemærket, hvis målingerne viser, at filtrene ikke opfylder kvalitetskravet.

Når miljøministeren skal fastsætte nærmere regler for partikelfiltrenes effektivitet, vil vi anbefale, at partikelemissionen ikke må overstige Færdselsstyrelsens anbefalede K-værdi på 0,2 m⁻¹, samt at miljømå-

lignerne af partikelfilteret sker på et rullefelt med modstand. Ellers vil visse ældre køretøjer kunne opfylde kravet uden partikelfilter.

Side 6 af 8

Håndhævelse af miljøzoneordningen

Lovforslaget lægger op til, at partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner bliver en del af miljøbeskyttelsesloven. Med hensyn til håndhævelse af miljøzonekravene skriver Miljøstyrelsen i følgebrevet til lovforslaget (side 2), at *"tilsynet med overholdelsen af partikel- og miljøzonemærkningskravene vil i medfør af den eksisterende § 65 i miljøbeskyttelsesloven blive varetaget af de berørte kommuner. For så vidt angår tilsynet med synsvirkomhedernes opgavevaretagelse, jf. § 15 c, er det hensigten, at miljøministeren i medfør af den eksisterende § 67 i miljøbeskyttelsesloven bestemmer, at Miljøstyrelsen varetager dette tilsyn"*.

I bemærkningerne til lovforslaget (side 6) skriver Miljøstyrelsen imidlertid, at *"af hensyn til håndhævelsen af partikelfilterkravene foreslås det, at alle dansk indregistrerede dieseldrevne tunge køretøjer, som ønskes anvendt i miljøzonen, skal have et miljøzonemærke synligt monteret på bilen. Formålet hermed er, at politiet og tilsynsmyndigheden relativt nemt kan se, om et givent køretøj overholder partikelfilterkravene"*.

Det er således uklart, om det er kommunerne alene eller både politi og kommuner, som skal håndhæve miljøzoneordningen. Det er vores klare anbefaling, at både kommunale parkeringsvagter og politiet får bemyndigelse til at håndhæve ordningen. På denne måde bliver det muligt at håndhæve miljøzoneordningen med hensyn til både kørende og parkerede køretøjer i byen.

Københavns Kommune vil gerne inddrages i det videre arbejde omkring udformning af nærmere regler for håndhævelse af miljøzoneordningen. Håndhævelse af miljøzoneordningen efter miljøbeskyttelsesloven kræver en række afklaringer.

- Parkeringsvagterne og ikke miljømyndighederne skal kunne håndhæve miljøzoneordningen og have mulighed for at udstede afgifter ved parkering. Samtidig er det afgørende, at politiet har de fornødne ressourcer til at håndhæve ordningen. Det er kommunens erfaring, at politiets håndhævelse af tomgangsregulativet ikke har været en prioriteret opgave.
- I dag har parkeringsvagterne mulighed for at udstede afgifter i forhold til køretøjer, som holder ulovligt parkeret. Langt de fleste tunge køretøjer holder imidlertid ikke parkeret i byen, men kører rundt eller holder i forbindelse med af- eller pålæsning af varer. Her har parkeringsvagterne ingen håndhævelsesmulighed. Der er således behov for, at både politi og parkeringsvagter i fællesskab håndhæver miljøzoneordningen.
- Normal håndhævelsesprocedure i forbindelse med overtrædelser af miljøbeskyttelsesloven er, at der først udstedes et påbud

og derefter et forbud. Denne sagsgang vil imidlertid være uacceptabelt lang og ressourcekrævende, og ikke have den ønskede effekt over for vognmænd, som evt. måtte bryde reglerne. Parkeringsvagterne og politiet skal derfor have mulighed for at udstede afgifter og bøder.

Straf

I bemærkningerne til lovforslaget (side 22) skriver Miljøstyrelsen følgende: *"Det foreslås, at overtrædelse af bestemmelserne i de foreslåede § 15 b, stk. 1 samt stk. 6, 2., jf. § 15 b, stk. 2 skal kunne straffes med bøde og straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 2.*

Det er dog ikke tanken, at en mindre forseelse som manglende erhvervelse af miljøzonemærket skal straffes med andet end en mindre bøde, hvis køretøjet allerede opfylder partikeludledningskravene i § 15 b, stk. 1, idet en sådan overtrædelse ikke medfører forurening og således alene har karakter af at være en formel overtrædelse.

Endvidere indebærer lovforslaget, at der i regler eller forskrifter, der udstedes i medfør af de foreslåede § 15 a – 15 c, kan fastsættes straf af bøde".

I den forbindelse er det vigtigt, at bødestørrelsen står mål med udgifterne til montering af partikelfilter, så det over en rimelig tidshorison ikke kan svare sig at undgå montering af partikelfiltre. Kommunen finder det i orden, at manglende miljøzonemærkat på køretøjet medfører en mindre straf, end et manglende funktionsdygtigt partikelfilter vil gøre.

I forslaget til miljøbeskyttelsesloven er der (side 3) indføjet følgende tekst. *"I § 110, stk. 1 indsættes efter pkt. 16: "17) undlader at efterkomme krav i medfør af § 15 b, stk. 1 eller § 15 b, stk. 6, 2., jf. § 15 b, stk. 2."*

Det bør ændres til. *"I § 110, stk. 1 indsættes efter pkt. 16: "17) undlader at efterkomme krav i medfør af § 15 b, stk. 1 eller § 15 b, stk. 6, 2., jf. § 15 b, stk. 2. og stk. 7 og stk. 8"*, så det også bliver muligt at straffe overtrædelse af dispensationsordninger. Et eksempel kan være en dispensationsordning, som er betinget af en bestemt økonomisk eller teknologisk situation. Hvis forholdene for vognmanden ændrer sig i forhold til dispensationsordningen, eller hvis en tidsbegrænset dispensation udløber, bør vedkommende kunne straffes på lige fod med andre.

Evt. undtagelse af visse veje i miljøzonen

Lovforslaget lægger op til at miljøministeren kan undtage visse veje fra at være omfattet af miljøzoneordningen. I Miljøstyrelsens bemærkninger til lovforslaget (side 16), er det angivet, at det vil fremgå

af en efterfølgende bekendtgørelse, "i hvilket omfang Europaveje og veje, der forudsættes benyttet af gennemkørende regional trafik, kan eller skal undtages fra miljøzonen".

Side 8 af 8

Københavns Kommune har fastlagt den geografiske afgrænsning af miljøzonen til at ligge indenfor Ring 2. Det betyder, at regional gennemkørende trafik har mulighed for at komme både nord og syd om København uden at være omfattet af partikelfilterkravet. Hvis regionale veje inden for miljøzoneområdet også bliver undtaget af kravene, vil det medføre en kraftig udhulning af de miljø- og sundhedsmæssige effekter, der ellers kunne være opnået med miljøzoneordningen. Vi har beregnet, at der ligger omkring 6.500 boliger langs det regionale vejnet inden for kommunens miljøzoneområde. Det vil være yderst beklageligt, hvis beboerne langs de mest miljøbelastede veje ikke vil få gavn af miljøzoneordningen.



AALBORG
KOMMUNE

Miljøstyrelsen
Att.: Industri
Via mail: intr@mst.dk

12. juli 2006

PBS nr.: 44199

Åbningstider
Man-ons 8-15
Tor 8-17
Fre 8-15

Høring vedr. forslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse

Aalborg Kommune har 5. juli 2006 modtaget forslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse med høringsfrist 4. august 2006.

Vi har gennemgået lovforslaget og er generelt meget tilfredse med de foreslåede krav til en miljøzone samt den ensartethed, der opnås i de 5 kommuner.

Vi har dog nogle kommentarer til lovforslaget i forhold til omfattede køretøjer, administration af dispensationsansøgninger, tilsyn, skiltning samt muligheden for skærpelse af kravene. Da det på grund af ferie ikke er muligt for Aalborg Kommune at deltage i det indkaldte orienteringsmøde 31. juli 2006, fremsendes kommentarerne inden mødet. Kommentarerne skal dog tages med det forbehold, at lovforslaget ikke er gennemgået af kommunens jurist ej heller af den politiske ledelse inden fremsendelse. Der kan derfor forekomme ændringer i det endelige høringssvar fra Aalborg Kommune.

Af lovforslaget ses det, at det kun er diesellastbiler og -busser over 3½ ton, der er omfattet af kravene i miljøzonerne. Vi vil foreslå, at også de såkaldte non road køretøjer (entreprenørmaskiner m.v.) omfattes af kravene. De arbejder ofte i byerne og bidrager dermed til luftforureningen i de bynære omgivelser.

non road

Af lovforslaget fremgår det, at det er kommunerne, der skal forestå vurderingen af ansøgninger om dispensation fra kravene i miljøzonen. Vi finder det væsentligt, at bekendtgørelserne til loven præciserer specifikke forhold, der kan udløse dispensation. Herved sikres den ønskede ensartethed i de 5 potentielle miljøzoner samt en mere gennemsigtig og smidig administration af dispensationsansøgninger.

disp.

Af lovforslaget fremgår det, at kommunerne jf. Miljøbeskyttelseslovens § 65 skal føre tilsyn med overholdelsen af lovforslagets bestemmelser. Kontorchef Claus Torp har 6. juli 2006 pr. telefon forklaret, at det er politiet, der skal kontrollere køretøjerne i miljøzonerne, mens kommunernes forpligtigelse berører tilstrækkelig lovpligtig skiltning o.l. Dette forhold bør præciseres i lovforslaget.

tilsyn

Af lovforslaget fremgår, at kommunerne skal etablere den fornødne skiltning. Det fremgår imidlertid ikke, hvilke krav, der er til skiltningen eller udformningen heraf. Der bør sikres en ensartet skiltning af miljøzonerne – særligt et enkelt og entydigt skilt f.eks. i stil med et gågadeskilt (E49), hvor der i skiltet implicit ligger nogle krav, der skal overholdes.

skiltning

Af lovforslaget fremgår, at Miljøministeren kan træffe beslutning om, at de efter §15a etablerede miljøzoner også skal gælde varebiler. Vil en sådan beslutning være et



krav i de allerede etablerede miljøzoner eller vil kommunerne have mulighed for at fastholde miljøzoner udelukkende for dieselkøretøjer over 3½ ton.

I februar 2005 blev der foretaget en nummerskrivningsanalyse ved indkørslen til det område, der forventes at skulle udgøre en miljøzone i Aalborg. Her er der registreret ca. 400 diesellastbiler svarende til 59% af alle diesellastbiler, der kører ind i zonen, indregistreret tidligere end 1.10.2001 (EURO III). De samme tal for dieselvarebiler var 2.500 køretøjer svarende til 57% af alle dieselvarebiler. Informationsindsatsen, administrationen og kontrollen af kravene i miljøzonen vil derfor være væsentligt større med varebiler inkluderet. Derfor bør det være muligt for kommunerne at kunne tage særskilt stilling til en sådan udvidelse af miljøzonens omfang.

Venlig hilsen

Målene Kofod Nielsen

2341



Miljøstyrelsen

Via mail: intr@mst.dk

Den 13. juli 2006

Århus Kommune
Trafik og Veje
Teknik og Miljø

Høring vedr. forslag til ændring af miljøbeskyttelsesloven - miljøzoner

Miljøministeriet har med henvendelse af 28. juni udsendt forslag til ændring af miljøbeskyttelsesloven (vedr. miljøzoner) i høring.

Århus Kommune har – med den meget korte frist og en høring i sommerferieperioden – alene mulighed for en trafikfaglig/administrativ kommentering af forslaget. Kommentarer fra det politiske system og juridiske vurderinger har på nuværende tidspunkt ikke været mulige.

Trafik og Veje finder det relevant, at der udarbejdes et lovgrundlag med fælles rammer for eventuel indførelse af miljøzoner.

Hvad angår muligheden for at fastsætte bestemmelser om at varebiler omfattes af miljøzonebestemmelserne, savnes en klargøring af om dette i givet fald vil være en option for kommunen.

Der opfordres endvidere til i det videre arbejde nøjere at definere de køretøjer/køretøjstyper som omfattes af ordningen – herunder om arbejds-køretøjer er omfattet.

Det er umiddelbart uklart hvilke kommunale dispensationsmuligheder der lægges op til. Det vil være væsentligt at disse eksemplificeres.

Trafik og Veje skal endelig bemærke, at der synes at være behov for nøje at overveje tilsynsfunktionen. Vil det med baggrund i miljølovgivningens tilsynsprincipper være muligt effektivt – dvs. hurtigt og med en overskuelig ressourceindsats - at kontrollere anvendelse af køretøjer i gaderne? Det virker umiddelbart som et tungt apparat i denne sammen-

Planlægning
Grøndalsvej 1
8260, Viby J

Sagsnr.
Journalnr.
Sagsbeh. Anton Iversen

Telefon 8940 4400
Direkte telefon 8940 4457
Telefax 8940 4440

E-post tov@aarhus.dk
E-post direkte aj@vej.aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk/vejogtrafik

hæng at skulle registrere overtrædelser, udstede og kontrollere påbud samt evt. gennemføre retssager.

Det kan til sidst oplyses, at Århus Kommune ikke har mulighed for at deltage i det annoncerede orienteringsmøde den 31. juli.

Med venlig hilsen

Niels Schmidt
Vejchef