



Miljøministeriet
Att.: Marianne Christensen
Strandgade 29
1401 København K.

12. november 2009
J.nr. 57.614
kht/-

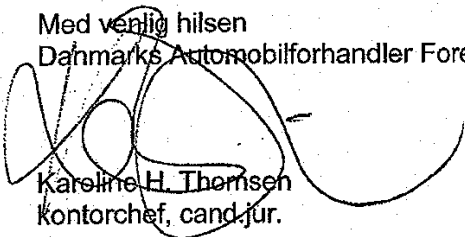
MODT. I MST.
17 NOV. 2009

**VEDR.: UDKAST TIL FORSLAG OM LOV OM ÆNDRING AF LOV OM MILJØBE-
SKYTTELSE, DER VEDRØRER MILJØZONER M.V.**

D·A·F har modtaget ovennævnte udkast til lovændring i høring og har i den forbindelse følgende bemærkninger hertil:

D·A·F skal foreslå, at det i lovteksten fastsættes, at varebiler med gul/hvide nummerplader og/eller varebiler, hvori privatkørsel er tilladt (klistermærkeordningen) undtages fra miljøzonekravene. Der betales for køretøjer med gul/hvide nummerplader og varebiler med klistermærke en afgift for privat benyttelse af køretøjet, hvorfor sådanne køretøjer i mange tilfælde sidestilles med personbiler, som ikke er omfattet af lovforslaget. Mange varebiler findes i samme udførelse såvel karrosserimæssigt som motormæssigt både som personbil og som varebil. Det forekommer efter D·A·Fs opfattelse rimeligt, at undtage sådanne køretøjer fra miljøzonereglerne, hvis køretøjet kan og bliver anvendt delvist privat.

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening


Karoline H. Thomsen
Kontorchef, cand.jur.

Miljøstyrelsen
Miljøteknologi
Strandgade 29
1401 København K

Dato: 27. oktober 2009
Journal.nr.: 0169-0921

Høringssvar vedr. Miljøstyrelsens journal nr. MST-501-00164.

Ved en mail af 26. oktober 2009, med bilag, har Miljøstyrelsen anmodet Rådet for Større Færdselssikkerhed om en udtalelse til udkast til forslag til lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

I den anledning meddeles, at Rådet for Større Færdselssikkerhed ikke har bemærkninger til det fremsendte udkast.

Med venlig hilsen

Mogens Wilbert
vicedirektør



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Miljøstyrelsen
mst@mst.dk

Att.: Marianne Christensen
march@mst.dk

20-11-2009

Sagsnr.
2008-7189

Dokumentnr.
2009-711126

Høringssvar til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Københavns Kommune har den 26. oktober 2009 modtaget høringsmateriale vedr. ovennævnte forslag med høringsfrist til den 23. november 2009. Kommunen har følgende bemærkninger:

Baggrund

Miljøstyrelsen har ansvaret for at sikre, at Danmark overholder EU's grænseværdier for luftkvalitet, som i øjeblikket er overskredet i København og Frederiksberg. Miljøstyrelsen har således samtidigt offentliggjort en luftkvalitetsplan, der i første omgang sigter mod nedbringelse af partikelforureningen, men som siden hen vil blive fulgt op af initiativer for nedbringelse af kvælstofdioxid (NO₂). Med initiativet forventer Miljøstyrelsen at have afværget en traktatkrænkelssag fra Kommissionens side imod Danmark, for ikke at opfylde grænseværdierne for luftkvalitet.

Ét af forslagene i luftkvalitetsplanen er en skærpelse af miljøzonestyrelsen, således at ældre dieseldrevne varebiler fra før 2002 skal være udstyret med et partikelfilter, og ældre benzindrevne varebiler fra før 1995 skal være monteret med en katalysator. Miljøzonen kommer således til både at omhandle lastbiler, busser og varebiler. Endvidere vil miljøministeren kunne fastsætte regler til imødegåelse af forurening fra andet end partikler (fx NO₂) og om krav om forureningsbegrænsende udstyr i bred forstand, ikke bare partikelfiltre.

Generelle bemærkninger

Københavns Kommune ser generelt positivt på, at der lægges op til initiativer, der kan forbedre luftkvaliteten. Kommunen finder det samtidig positivt, at både danske og udenlandske køretøjer skal have et miljøzonestyrelsesmærkat i forruden, for at kunne køre i miljøzonen. Det letter tilsynet med de udenlandske køretøjer, som hidtil har været undtaget for mærkatordningen.

Endeligt finder kommunen det meget nyttigt, at der sker en skærpelse af håndhævelsesmulighederne, således at politiet kan tilbageholde udenlandske køretøjer indtil bøder eller sagsomkostninger er betalt.

Bymiljø

Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

Telefon
3366 5892

Telefax
3366 7133

E-mail
bibusc@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

www.kk.dk

Konkrete bemærkninger

Kommunen ser positivt på Miljøstyrelsens oplæg til at medtage varebilerne i miljøzoneordningen fra 2011. Det betyder, at benzindrevne varebiler fra før 1995 skal monteres med en katalysator samt at dieseldrevne varebiler fra og med Euro 2 emissionsnormen skal have eftermonteret et partikelfilter. Vi er dog usikre på hvor stor en reel miljøeffekt det har at eftermontere trevejs-katalysatorer på benzindrevne varebiler, da det allerede blev et krav i Danmark fra 1990, mens resten af EU fulgte med i 1995. Andelen af varebiler over 20 år må formodes at være begrænset. Krav om trevejs-katalysator kan dog fremskynde udskiftningen af de ældste varebiler.

Med hensyn til dieseldrevne varebiler er det kommunens holdning, at varebilerne skal følge de samme krav i miljøzonen som lastbilerne og busserne, således at også Euro 3 dieseldrevne varebiler monteres med et filter. Miljøstyrelsen lægger dog ikke op til partikelfiltre på varebiler som vi kender det fra de tunge køretøjer, hvor filtrene fjerner op mod 90 % af partiklerne. Partikelfiltrene til varebilerne er i virkeligheden oxidations-katalysatorer, som kan fjerne 30 % af partiklerne. Det sker ved en afbrænding af flygtige partikler, men der sker ikke en reduktion af den faste fraktion af sodpartikler, som regnes for mest sundhedsskadeligt. Udenlandske undersøgelser har vist, at disse filtre/oxidations-katalysatorer i realiteten kun nedbringer partikeludledningen med ca. 15 % efter længere tids anvendelse i praksis, samt at nogle af katalysatorerne slet ingen effekt har.

Dertil kommer at udstødningsgassen bliver iltet i oxidations-katalysatorerne således, at forholdsvis ugiftig NO omdannes til sundhedsskadeligt NO₂, som København allerede har for høje niveauer af. I de senere år har København set en stigning i NO₂ niveauerne bl.a. som følge af flere og flere dieselmotorer med oxidationskatalysatorer.

I Miljøstyrelsens udkast til lov om miljøbeskyttelse, der omhandler miljøzoner mv. fremgår det derfor også, at miljøministeren efterfølgende kan fastsætte regler om andet forureningsbegrænsende udstyr for lastbiler, busser og varebiler. Det kan betyde, at de eftermonterede partikelfiltre til ca. 45.000 kr. på tunge dieselmotorer skal udskiftes med kombineret partikelfilter og NO_x reducerende udstyr til ca. 80.000 kr./ stk. samt at kommende filtre/oxidations-katalysatorer på varebiler til ca. 10.000 kr. efter kort tids anvendelse skal udskiftes med et dyrere kombineret partikelfilter og NO_x reducerende udstyr.

Kommunen anbefaler derfor, at Miljøstyrelsen fremlægger sine samlede planer på området således, at det bliver muligt at foretage de bedst fremtidssikrede foranstaltninger enten i form af eftermontering af emissionsbegrænsende udstyr eller i form af udskiftning til nye og mere miljørigtige køretøjer.

Allerede i dag er det muligt at købe personbiler med effektive partikelfiltre samt lav NO_x udledning. Det bliver desuden et generelt krav i 2011 for personbiler og 2012 for varebiler. Det er derfor kommunens anbefaling, at staten overvejende yder tilskud til udskiftning af gamle forurenende køretøjer. Nye køretøjer med fabriksmonteret partikelfiltre og NO_x reducerende udstyr fungerer langt bedre end en eftermontering af rensesystemer til gamle køretøjer.

Som et minimum skal der fastsættes kvalitetskrav til filtrene/oxidations-katalysatorerne, således at der sikres en reel partikelreduktion på min 30 - 50 % - også efter flere års drift. Det kan fx ske ved en principgodkendelsesordning kombineret med miljøsyn af filtrene i fm. årlige bilsyn. Akkurat som vi kender det fra miljøzoneordningen til tunge diesekøretøjer. Dertil skal Miljøstyrelsen ved samme lejlighed tage hånd om NO₂ udledningen fra oxidationskatalysatorerne for at undgå at vi erstatter et miljøproblem med et nyt.

Foruden renere teknologitiltag anbefaler Kommunen Miljøstyrelsen at undersøge, hvor langt vi kan nå ned i forureningsniveauerne ved at begrænse trafikmængden i København.

Økonomi – herunder DUT-udligning.

Udgifterne til oprettelse af en miljøzone også omfattende varebiler i København og Frederiksberg anslås ifølge lovforslaget at koste ca. 6 mio. kr. Dertil kommer kommunale udgifter til partikelfiltre etc. til varebiler. Københavns Kommune anslår denne udgift til ca. ½-1. mio. kr. Kommunen finder det generelt betænkeligt, at forventede ekstraudgifter til kommunerne – som normalt udlignes via det såkaldte DUT-princip, ikke foretages her, da kommunerne ifølge loven ”valgfrit” indfører miljøzonen. Reelt må denne ”valgmulighed” - specielt for Københavns Kommune - hvor grænseværdierne for partikler er overskredet, anses som hypotetisk. Såfremt København og Frederiksberg ikke benyttede sig af ”valgmuligheden” om at indføre miljøzoner, ville staten pådrage sig en trakatkærnkelsessag, hvilket alt andet lige må antages at medføre krav om tiltag, som ville medføre statslige udgifter af mindst tilsvarende størrelse. Lovgiver undgår således med denne ”valgfrie konstruktion” den traditionelle DUT-udligning. Københavns Kommune finder derfor, at der er behov for en nærmere diskussion af dette forhold.

Med venlig hilsen

Birte Busch Thomsen



Til Miljøstyrelsen

01-12-2009

Att.: Christian Vind

Sagsnr.
2009-157356

Bemærkninger til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Dokumentnr.
2009-736394

Københavns Kommune har den 26. oktober 2009 modtaget udkast til ændring af LBK nr. 1757 af 22/12/2006 Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse. Miljøstyrelsen afholdt høringsmøde den 10. nov. 2009 med alle miljøzonekommunerne m. fl. Københavns Kommune har følgende bemærkninger som supplement til det høringssvar Københavns Kommune allerede har sendt til Miljøstyrelsen den 20. nov. 2009.

Sagsbehandler
Liana Wolfsberg

Ændringerne omhandler dels at flere biler kan omfattes og dels af flere byer kan bestemme miljøzoner. Endvidere at miljøministeren kan fastsætte regler om forureningsbegrænsende udstyr i bred forstand og ikke bare partikelfilter.

Udenlandske køretøjer bliver omfattet af miljøzonemærkeordningen og der gives øget beføjelser til tilsynsmyndigheden og politiet. Og endelig en ændring af reglen om producentansvar for bilskrot.

Københavns Kommune har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Øget beføjelser for tilsynsmyndigheden og politiet

I § 87 stk. 3, indsættes efter 1. pkt. som nyt pkt. således affattes 1. pkt. og nyt 2. pkt.: "Politiet kan, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge transportmidler med henblik på at kontrollere affaldstransporters overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensyn. Politiet yder i øvrigt bistand ved tilsynsmyndighedernes udøvelse af beføjelser efter stk. 1. Justitsministeren kan efter forhandling med ministeren fastsætte nærmere regler om politiets udøvelse af ovenstående beføjelser. Pkt. 2 Det samme gælder for tilsynsmyndighedens eller politiets kontrol af motorkøretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om partikelfilter, andet forureningsbegrænsende udstyr og om miljøzoner. Er der tvivl om køretøjet opfylder bestemmelserne i loven eller de bestemmelser, der er udfærdiget i medfør heraf, kan politiet eller tilsynsmyndigheden indkalde det til kontrol"

Bymiljø

Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

Telefon
3366 5808

Telefax
3366 7133

E-mail
liwolf@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

www.kk.dk

I Miljøstyrelsens bemærkninger til lovforslaget fremgår det at reglerne om håndhævelse af reglerne om miljøzoner følger den almindelige ordning på miljøbeskyttelseslovens område. Kommunalbestyrelserne er tilsynsmyndighed, politiet bistår som led i den almindelige færdselskontrol. Men i lovforslaget har miljøstyrelsen givet tilsynsmyndigheden beføjelser til at standse køretøjer på lige fod med

politiet, for at tilsynsmyndigheden også kunne få fuld adgang til køretøjer. Det kommer af § 87 stk. 1 at tilsynsmyndigheden i forvejen har fuld adgang til transportmidler, ulig politiet.

Det nævnes i § 87 stk. 1 "Tilsynsmyndigheden eller personer, der af disse myndigheder er bemyndiget hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til offentlige og private ejendomme, lokaliteter og transportmidler for at udføre tilsyns- eller andre opgaver efter denne lov, regler udstedt med hjemmel i loven eller forordninger på lovens område. Tilsynsmyndigheden har herunder adgang til at foretage undersøgelser, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag, herunder eksemplarer af produkter og varer, der er reguleret i medfør af loen. Kvittering for medtagende genstande skal udleveres. Producenten eller importøren af et udtaget produkt- eller vareprøve er forpligtet til at godtgøre en detailforhandler prøvens fakturapris eller levere et tilsvarende eksemplar mod forevisning af kvittering.

Københavns Kommune anbefaler

Københavns Kommune finder det ikke hensigtsmæssigt at tilsynsmyndigheden får beføjelser til at standse køretøjer og anbefaler derfor at miljøstyrelsen fjerner ordet "tilsynsmyndighedens" i § 87 stk. 3, 2. pkt.

Generelle bemærkninger

- Københavns Politiadvokat Vibeke Thorkil-Jensen har udtrykt ønske om en præcision af § 15 b stk. 1. "for lastbiler eller busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder der i en miljøzone....." Det vil være ønskeligt at miljøstyrelsen, samtidig med de øvrige ændringer, formulerer betydningen af ordet gælder i § 15 b stk. 1 så det klart fremgår af lovtæksten, at miljøzonen gælder for såvel kørende som holdende køretøjer.*
- Miljøstyrelsen lægger op til, at visse varebiler kan blive omfattet af miljøzonereglerne. I den forbindelse ønsker Københavns Kommune, at Miljøstyrelsen giver en klar definition af, hvilke varebiler der kan omfattes, og hvad varebiler defineres ud fra fx vægtklasse, registrering eller andet.*

Med venlig hilsen

Liana Wolfsberg

Regin Jensen
Frejasvej 50,1
DK-3400 Hillerød
Denmark
E: r@rj.dk
P +45 4825 3899
F +45 4825 3809
M +45 4087 9999

Til hvem det måtte vedkomme

Hillerød d. 15/11-2009

Høringssvar vedr. høring af lovforslag om skærpelse af miljøzoner:

Nedenstående tanker er udtryk for en relativt kort hjernestorm. Tankerne er derfor ikke fyldestgørende, og jeg står naturligvis meget gerne til rådighed for såvel politikere som embedsmænd hvis der er spørgsmål.

Det foreslås at skærpe reglerne til også at omfatte varebiler. Dette er forkasteligt da borgerne har betalt registreringsafgift under forudsætning af at kunne benytte bilerne i hele Danmark i hele deres levetid. Man kan gå så vidt som at sige at staten gør sig skyldig i bedrageri idet brugstilladelsen indskrænkes.

Lovgivning med tilbagevirkende kraft er stærkt usmagelig.

Hvorfor er det altid pisk, når det kommer til biler, i stedet for gulerod? Man kunne jo for det første fritage yngre brugte varebiler for privatbenyttelsesafgift med en afskrivning på f. eks 20 % per år, således at der ikke skulle betales privatbenyttelsesafgift af en fem år gammel varevogn. Dette ville fjerne incitamentet for at holde liv i de meget gamle varevogne. Som det er i dag er eksempelvis en VW Transporter fra 1997 mere værd end en 2002'er netop på grund af de lavere driftsomkostninger.

Der er i høringsmaterialet fremsat påstand om hvad udgifterne til udskiftning af en gammel varebil vil koste både virksomheder og private. For privates vedkommende vil denne udgift blive langt højere, ligesom mit kendskab siger mig, at mange ikke agter at udskifte bilen, netop på grund af privatbenyttelsesafgiften. Privatbenyttelsesafgiften synes ikke at være medregnet i materialet. Jeg kender ligeledes til virksomheder, der holder liv i den gamle varevogn af samme årsag.

De beløb, der er nævnt som udgift til eftermontering af partikelfiltre, samt til vedligeholdelse af disse, er meget optimistiske. Jeg må formode at man har brugt tyske nettopriser. Prisen i Danmark vil således være mindst dobbelt så høj. Således var der nylig en artikel i Motormagasinet, fagblad for bilbranchen, hvor priserne *startede* ved kr. 5.500. Jeg må formode at dette er netto og ekskl. montering.

I overgangen fra Euro 2 til Euro 3 sås generelt et øget brændstofforbrug. Selvom partikelforureningen mindskes vil der derfor tilståde andre former for forurening, eksempelvis CO₂, hvorfor den totale miljøgevinst er tvivlsom. Desuden skal vi huske, at det heller ikke er uden miljøomkostninger at fremstille og skrotte en bil.

Selvom jeg anerkender at det er trist at mennesker omkommer på grund af forureningen kan jeg ikke forstå at staten ikke tager ansvar for den forurening staten selv har tilladt. Dette forsøges kastet over på bilisterne. Hvorfor betaler staten ikke for eftermonteringen af partikelfiltrene, når nu staten så brændende ønsker disse? Det ville være god moral at holde borgerne skadesløse.

Der er i materialet ikke taget stilling til hvad der skal ske med biler, der ikke kan eftermonteres med partikelfilter (jeg har selv en af slagsen). En mulighed er, at jeg kan omregistrere denne til personbil, hvilket årligt vil koste mig et mistet momsfradrag på 15-20.000 kr., højere vægtafgift og ikke at forglemme en engangsudgift til registreringsafgift. Dette vil altså, i bilens forventede restlevetid, koste mindst 100.000 kr. i ekstra skatter, hvis jeg fortsat skal kunne bruge bilen i samme omfang, som jeg allerede *har* indgået en kontrakt med staten om at kunne bruge. Bilen lever op til de krav, der gjorde sig gældende da kontrakten blev indgået...

Med venlig hilsen



Regin Jensen



Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Kontor for Videngrundlag
Postboks 1228
0900 København C
Tlf. 70121288
Fax 72208945
at@at.dk
www.at.dk
CVR-nr. 21481815

Arbejdstilsynet har ingen bemærkninger til forslag af lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner.

20. november 2009

Arbejdstilsynet har læst det ovenstående forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.. Arbejdstilsynet skal meddele, at Arbejdstilsynet ikke har bemærkninger til forslaget.

Vores sag
20090082719/2
Vores ref.
Jørgen Partsch

CVR-nr.25798376

Venlig hilsen

Jørgen Partsch

NOTAT

19. november 2009

09/05489-5

/hdj-dep

Høringssvar til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, herunder miljøzoner

Økonomi- og Erhvervsministeriet har modtaget Lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse i høring.

Ministeriet har følgende bemærkninger hertil:

Lovforslaget er bl.a. fremsat for at sikre overholdelse af EU's grænseværdier for luftforurening. Konkret betyder dette, at de kommunale miljøzoner der på nuværende tidspunkt omfatter lastbiler og busser udvides til flere byer og til også at omfatte varebiler.

Desuden indeholder forslaget, en ændring af den oplysningspligt, som påhviler virksomheder der sælger nye køretøjer mht. genbrug af køretøjet i forbindelse med skrotning.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

ØEM vurderer, at forslaget vil medføre betydelige erhvervsøkonomiske konsekvenser. Miljøstyrelse har i bemærkningerne til lovforslaget, belyst de erhvervsøkonomiske konsekvenser grundigt, hvilket findes meget positivt.

Administrative konsekvenser

ØEM vurderer, at forslaget vil medføre administrative byrder. Kravet jf. § 9 q, stk. 4, om informationsforpligtelse i forhold til køberen af person- og varebiler, vil medføre en administrativ byrde af beskedent omfang.

Ifølge § 15 e. "Miljøministeren kan fastsætte regler om krav til varebilers partikeludledning eller anden udledning af forurenende stoffer i miljøzoner, herunder om miljøzonemærker, samt om, at bestemmelserne i § 15 b, stk. 2 - 5, og § 15 d finder tilsvarende anvendelse."

Lovforslagets § 15 e medfører ikke administrative byrder i sig selv, men udmøntningen af lovforslaget vil indebære administrative byrder for de virksomheder, der har varebiler. Det er dog positivt, at Miljøstyrelsen ønsker at indføre en digital ansøgning.

Ligeledes vil det medføre administrative byrder, hvis virksomhederne årligt skal have partikeludledningen, herunder filteret/katalysatorer tjekket. ØEM/CKR vil foretage en nærmere vurdering af disse administrative konsekvenser, når forslag til udmøntningen af lovforslaget foreligger og opfordrer Miljøstyrelsen til at sende udkast til bekendtgørelsen

Lovforslaget forventes at resultere i et administrativt tidsforbrug for virksomhederne, der overstiger 100 timer årligt på samfundsniveau. Det vil derfor blive inkluderet i den næste opdatering af Miljøministeriet AMVAB-måling.

ØEM kan på den baggrund foreslå følgende tekst til den del af lovforslagets bemærkninger, der omhandler forslaget økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

"Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vil vurdere de administrative konsekvenser i forbindelse med udmøntningen af forslaget. Lovforslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel."

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 26. oktober 2009 vedrørende høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v. skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Nils Trampe, sekretariatschef

Fra: Vind, Christian Leif Aarestrup [mailto:clavi@mst.dk]

Sendt: 26. oktober 2009 18:06

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ad@affald danmark.dk; tli@a-inspektion.dk; lsr@atv.dk; mail@al-syn.dk; akf@akf.dk; info@applusbilsyn.dk; ae@ae.dk; at@at.dk; info@automiljo.dk; info@batteri.dk; bfr@benzinforhandler.dk; bm@bm.dk; hojbyautogen@mail.tele.dk; barjordtilbord@sala.dk; info@byoghavn.dk; blst@blst.dk; cad@cad.dk; co@co-industri.dk; coop@coop.dk; dakofa@dakofa.dk; daf@daf.dk; dmu@dmusport.dk; dn@dn.dk; dst@dst.dk; Dansk Arbejdsgiverforening; post@autogenbrug.dk; dah@dah.dk; dasu@dasu.dk; office@danskbiotek.dk; info@danskbyggeri.dk; db@byplanlab.dk; de@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; def@danskerhvervsfremme.dk; dgc@dgc.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; metal@danskmatal.dk; dansk.standard@ds.dk; mail@dansktotalsyn.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; fragt@fragt.dk; tec@danskehavne.dk; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; dbl@life.ku.dk; dsk@dsk.dk; info@ecocouncil.dk; dhi@dhigroup.com; Di@di.dk; dinex@dinex.dk; DMU@dmu.dk; dtl@dtl.eu; info@env.dtu.dk; dadl@dadi.dk; denmark@eminox.com; eof@oliebranchen.dk; info@energinet.dk; ens@ens.dk; mail@envina.dk; ebst@ebst.dk; regelforenkling@eogs.dk; miljo@eurofins.dk; etc@etc.mim.dk; kontakt@falck.dk; fm@fm.dk; fbr@fbr.dk; info@forcetechnology.com; post@fabnet.dk; fri@frinet.dk; jf@greencities.eu; mail@fdkv.dk; fp@forsikringogpension.dk; fmn@fmn.dk; fr@friluftsraadet.dk; ftf@ftf.dk; fynbus@fynbus.dk; fstyr@fstyr.dk; info@genvindingsindustrien.dk; dogme@herning.dk; sekretariatet@greennetwork.dk; info.nordic@greenpeace.org; gronhverdag@mail.dk; info@gts-net.dk; hedeselskabet@hedeselskabet.dk; Hvr@hvr.dk; ism@ism.dk; info@miljoeogsundhed.dk; Ida@ida.dk; itd@itd.dk; jm@jm.dk; partnerskab@key2green.dk; kl@kl.dk; kemin@kemin.dk; info@kolonihave.dk; kk@kommunekemi.dk; ks@ks.dk; info@cancer.dk; miljoe@tmf.kk.dk; tmf@tmf.kk.dk; info@labvest.dk; info@lf.dk; mail@landdistrikterne.dk; info@praktiskoekologi.dk; lo@lo.dk; midttrafik@midttrafik.dk; Noah@noah.dk; MKN@MKN.DK; lek@millab.dk; milsyd@esbjergkommune.dk; dors@dors.dk; sum@sum.dk; vt@vtu.dk; movia@moviatrafik.dk; nogu@nogu.dk; NKN@NKN.DK; info@nepenthes.dk; info@NTmail.dk; nmt.bkf@odense.dk; info@orbicon.dk; mail@purefi.dk; renosam@renosam.dk; info@sikkertrafik.dk; skm@skm.dk; sl@life.ku.dk; SNS@sns.dk; stm@stm.dk; sst@sst.dk; mail@synas.net; tekno@tekno.dk; info@teknologisk.dk; trm@trm.dk; info@uniscrap.dk; ww@wwf.dk; info@vestegnssamarbejdet.dk; info@affaldsinfo.dk; Info@okologi.dk; oem@oem.dk; miljoe@aalborg.dk; post@mtm.aarhus.dk; info@aa-mc.dk; 3f@3f.dk; 92grp@92grp.dk; copenhagen@dnv.dk; Danske Advokater - Ulrikke Krogbeck (foreløbig); Åå Frederiksberg Kommune; mna@teknikogmiljo.dk; Åå Forbrugerinformation; AAL - Aalborg hovedpostkasse; NYK - Nykøbing hovedpostkasse; ODE - Odense hovedpostkasse; RIN - Ringkøbing hovedpostkasse; RIB - Ribe hovedpostkasse; ROS - Roskilde hovedpostkasse; AAR - Aarhus hovedpostkasse; miljoe@gentofte.dk; teknisk@ltk.dk; teknikogmiljoe@rudersdal.dk; miljo@gladsaxe.dk

Cc: Christensen, Marianne

Emne: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Hermed fremsendes udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Lovforslaget opdaterer de gældende regler i miljøbeskyttelseslovens §§ 15 a - e for at reducere luftforureningen i byerne.

Forslaget indebærer bl.a.,

Kære Christian

EBST har ingen bemærkninger til denne.

Hilsen
Jette Storm

Direktionssekretariatet
Erhvervs- og Byggestyrelsen/Danish Enterprise and Construction Authority
Langelinie Alle 17
DK-2100 Kbh Ø
Tel. +45 35 46 60 00
Tel. dir. +45 35 46 66 21
E-mail jst@ebst.dk

Fra: - Erhvervs- og Byggestyrelsens officielle postkasse (EBST)

Sendt: 27. oktober 2009 08:52

Til: EBST Ministerbetjening (EBST)

Emne: VS: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Fra: Vind, Christian Leif Aarestrup [<mailto:clavi@mst.dk>]

Sendt: 26. oktober 2009 18:06

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ad@affalddanmark.dk; tli@a-inspektion.dk; lsr@atv.dk; mail@al-syn.dk; akf@akf.dk; info@applusbilsyn.dk; ae@ae.dk; at@at.dk; info@automiljo.dk; info@batteri.dk; bfr@benzinforhandler.dk; bm@bm.dk; hojbyautogen@mail.tele.dk; barjordtilbord@sala.dk; info@byoghavn.dk; blst@blst.dk; cad@cad.dk; co@co-industri.dk; coop@coop.dk; dakofa@dakofa.dk; daf@daf.dk; dmu@dmusport.dk; dn@dn.dk; Danmarks Statistik; da@da.dk; post@autogenbrug.dk; dah@dah.dk; dasu@dasu.dk; office@danskbiotek.dk; info@danskbyggeri.dk; db@byplanlab.dk; de@danskeenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; def@danskerhvervsfremme.dk; dgc@dgc.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; metal@danskmetal.dk; dansk.standard@ds.dk; mail@dansktotalsyn.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; fragt@fragt.dk; tec@danskehavne.dk; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; dbl@life.ku.dk; dsk@dsk.dk; info@ecocouncil.dk; dhi@dhigroup.com; Di@di.dk; dinex@dinex.dk; DMU@dmu.dk; dtl@dtl.eu; info@env.dtu.dk; dadl@dadl.dk; denmark@eminox.com; eof@oliebranchen.dk; info@energinet.dk; ens@ens.dk; mail@envina.dk; - Erhvervs- og Byggestyrelsens officielle postkasse (EBST); regelforenkling@eogs.dk; miljo@eurofins.dk; etc@etc.mim.dk; kontakt@falck.dk; fm@fm.dk; fbr@fbr.dk; info@forcetechnology.com; post@fabnet.dk; fri@frinet.dk; jf@greencities.eu; mail@fdkv.dk; fp@forsikringogpension.dk; fmn@fmn.dk; fr@friluftstraadet.dk; ftf@ftf.dk; fynbus@fynbus.dk; fstyr@fstyr.dk; info@genvindingsindustrien.dk; dogme@herning.dk; sekretariatet@greennetwork.dk; info.nordic@greenpeace.org; gronhverdag@mail.dk; info@gts-net.dk; hedeselskabet@hedeselskabet.dk; Hvr@hvr.dk; ism@ism.dk; info@miljoeogsundhed.dk; Ida@ida.dk; itd@itd.dk; jm@jm.dk; partnerskab@key2green.dk; kl@kl.dk; kemin@kemin.dk; info@kolonihave.dk; kk@kommunekemi.dk; - KS Konkurrencestyrelsens officielle postkasse; info@cancer.dk; miljoe@tmf.kk.dk; tmf@tmf.kk.dk; info@labvest.dk; info@lf.dk; mail@landdistrikterne.dk; info@praktiskoekologi.dk; lo@lo.dk; midttrafik@midttrafik.dk; Noah@noah.dk; MKN@MKN.DK; lek@millab.dk; milsyd@esbjergkommune.dk; De Økonomiske Råd; sum@sum.dk; vtu@vtu.dk; movia@moviatrafik.dk; nogu@nogu.dk; NKN@NKN.DK; info@nepenthes.dk; info@NTmail.dk; nmt.bkf@odense.dk; info@orbicon.dk; mail@purefi.dk; renosam@renosam.dk; info@sikkertrafik.dk; skm@skm.dk; sl@life.ku.dk; SNS@sns.dk; stm@stm.dk; sst@sst.dk; mail@synas.net; tekno@tekno.dk; info@teknologisk.dk; trm@trm.dk; info@uniscrap.dk; wwf@wwf.dk; info@vestegnssamarbejdet.dk; info@affaldsinfo.dk; Info@okologi.dk; - DEP Økonomi- og Erhvervsministeriets officielle postkasse; miljoe@aalborg.dk; post@mtm.aarhus.dk; info@aa-mc.dk; 3f@3f.dk; 92grp@92grp.dk; copenhagen@dnv.dk; Danske Advokater - Ulrikke Krogbeck (foreløbig); Åå Frederiksberg Kommune; mna@teknikogmiljo.dk; 1 - FS Forbrugerstyrelsens Officielle Postkasse; AAL - Aalborg hovedpostkasse; NYK - Nykøbing hovedpostkasse; ODE - Odense hovedpostkasse; RIN - Ringkøbing hovedpostkasse; RIB - Ribe hovedpostkasse; ROS - Roskilde hovedpostkasse; AAR - Aarhus hovedpostkasse; miljoe@gentofte.dk; teknisk@ltk.dk; teknikogmiljoe@rudersdal.dk; miljo@gladsaxe.dk

Cc: Christensen, Marianne

vil du sætte denne på 531-00277
Marianne

Fra: Frank, Jytte **På vegne af** MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Sendt: 27. oktober 2009 14:13
Til: Christensen, Marianne
Emne: VS: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Fra: Heidi Hilfling Thode [mailto:hth@vtu.dk]
Sendt: 27. oktober 2009 14:04
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Emne: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Kære Marianne Christensen

Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling har ikke bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

f. Thorkild Meedom, kontorchef
Heidi Hilfling Thode

Heidi Hilfling Thode
Sekretær

Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling
Juridisk Kontor
Bredgade 43, 1260 København K

Tlf. direkte: 3392 9896
E-post: hth@vtu.dk

Fra: Susanne Lehtonen Nielsen **På vegne af** D-DEP - enhedspostkasse
Sendt: 27. oktober 2009 08:17
Til: D-JUR - enhedspostkasse
Emne: Afventer TME: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Fra: Vind, Christian Leif Aarestrup [mailto:clavi@mst.dk]
Sendt: 26. oktober 2009 18:06
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ad@affald danmark.dk; tli@a-inspektion.dk; Lasse Skovby Rasmussen; mail@al-syn.dk; akf@akf.dk; info@applusbilsyn.dk; ae@ae.dk; Arbejdstilsynet; info@automiljo.dk; info@batteri.dk; bfr@benzinforhandler.dk; Beskæftigelsesministeriet; hojbyautogen@mail.tele.dk; barjordtilbord@sala.dk; info@byoghavn.dk; blst@blst.dk; cad@cad.dk; co@co-industri.dk; coop@coop.dk; dakofa@dakofa.dk; daf@daf.dk; dmu@dmsport.dk; dn@dn.dk; Danmarks Statistik; da@da.dk; post@autogenbrug.dk; dah@dah.dk; dasu@dasu.dk; office@danskbiotek.dk; info@danskbyggeri.dk; db@byplaniab.dk; de@danskenergi.dk; hoeringsager@danskerhverv.dk; def@danskerhvervsfremme.dk; dgc@dgc.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; metal@danskmetal.dk; dansk.standard@ds.dk; mail@dansktotalsyn.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; danske-biludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; fragt@fragt.dk; tec@danskehavne.dk; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; dbl@life.ku.dk; dsk@dsk.dk; info@ecocouncil.dk; dhi@dhighgroup.com; Di@di.dk; dinex@dinex.dk; DMU@dmu.dk; dtl@dtl.eu;

Christian Leif Aarestrup Vind
Miljøstyrelsen, Miljøteknologi
Strandgade 29
1401 København K

23.11.2009

Gladaxe Kommune har ikke nogen kommentarer til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Martin Kisby Willerup

*Gladsaxe Kommune
Vej- og Parkafdelingen
Rosenkæret 39
2860 Søborg*

*Direkte telefon: 39 57 58 69
e-mail: makiwi@gladsaxe.dk*

*Officiel post sendes til
e-mail: vejpark@gladsaxe.dk*

Hermed fremsendes udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Lovforslaget opdaterer de gældende regler i miljøbeskyttelseslovens §§ 15 a - e for at reducere luftforureningen i byerne.

Forslaget indebærer bl.a.,

- at flere byer kan indføre miljøzoner,
- at der kan etableres miljøzoner for varebiler, og
- at det bliver muligt at regulere anden forurening end partikler.

Se vedlagte høringsbrev for en nærmere gennemgang af lovforslaget og baggrunden herfor.

Høringsfristen er den **23. november 2009**.

<<Høringsbrev_rev.pdf>> <<Høringsliste_rev.pdf>> <<Bilag 1_udkast til lovforslag.pdf>>

Med venlig hilsen

Christian Leif Aarestrup Vind
Miljøstyrelsen, Miljøteknologi
Strandgade 29
1401 København K

Tlf. 72 54 44 05
Mail: clavi@mst.dk



Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
Att. Marianne Christensen og Christian Vind

Høringssvar om forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven om miljøzoner

Den 23. november 2009

KL kan generelt støtte, at indsatsen mod partikelforureningen styrkes, og lovforslaget indeholder én måde at gøre dette på, nemlig ved at indføre en udvidet mulighed for etablering af miljøzoner og deraf følgende krav til anvendelse af partikelfiltre på visse typer af køretøjer.

Jnr 10.08.02 P22
Sagsid 000210477

Ref MSE
mse@kl.dk
Dir 3370 3376

KL synes også, det er positivt, at ordningen med miljøzoner nu udvides til også at kunne omfatte varebilerne, som udgør en væsentlig kilde til luftforureningen.

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

Det kan dog vise sig problematisk, at kun de ældre varebiler er omfattet, i fald det ikke er tilstrækkeligt til at overholde EU's luftgrænseværdier. Såfremt det viser sig ikke at være tilstrækkeligt til at overholde EU's normer for luftkvalitet som krævet i 2011, skal KL opfordre til, at det overvejes at udvide ordningen til også at omfatte flere køretøjer (ældre dieseldrevne personbiler, minibusser mm.) og/eller at arbejde for at stramme Euronormerne eller partikelfiltrenes effektivitet for de omfattede køretøjer (dieseldrevne varebiler fra før 2002 og benzindrevne varebiler fra før 1995). I den forbindelse bør der generelt fokuseres der, hvor den største effekt kan opnås.

www.kl.dk

1/2

KL kan ligeledes støtte, at der åbnes op for at anvende andre tiltag for at opnå en renere luft end blot regulering af partiklerne.

Det er også positivt, at alle kommuner nu får muligheden for at indføre miljøzoner.

Det findes dog uhensigtsmæssigt, at kommunen for at have beføjelse til at anmode om indførsel af en miljøzone skal bekoste en undersøgelse af luftkvaliteten, der ifølge DMU på et møde i Miljøstyrelsen om luftkvalitet og

foreliggende forslag til ændring af miljøbeskyttelsesloven koster ml. 200.000-300.000. Denne udgift skal bekostes uden på forhånd at vide om ønsket om en miljøzone bliver opfyldt.

Men KL kan ikke støtte de bestemmelser, der siger, at kommunen skal bede miljøministeren om lov til at indføre en miljøzone, uanset om det handler om udvidelser af de eksisterende miljøzoner til varebiler, eller etablering af miljøzoner i andre kommuner end de 5 store byer. KL har forstået det sådan, at reglerne foreslås indført for, at miljøministeriet kan være sikre på, at kommunerne kun indfører miljøzoner under inddragelse af de hensyn, der lovligt kan inddrages efter miljøbeskyttelsesloven i dette tilfælde – nemlig et miljømæssigt hensyn om at forbedre luftkvaliteten i forhold til de nævnte parametre i forslaget om ændring af lovforslaget (partikler, No2).

KL tager kraftigt afstand fra den opfattelse, at kommunerne ikke selv skulle være i stand til at administrere en lovgivning inden for rammerne af loven, og forventer, at Miljøstyrelsen/Miljøministeriet ændrer denne del af det foreslåede regelsæt. Miljøstyrelsen anmodes om at orientere KL om resultatet af høringen på dette punkt.

Samtidig skal KL opfordre ministerierne til i højere grad at indføre samlede regelsæt frem for sektorlovgivning. Kommunerne har brug for at dirigere trafikken af andre hensyn end blot partikler og NO2. Således er der også behov for at dirigere trængslen generelt, så en mindre udledning af CO2 opnås, eller så der kan tilbydes borgerne en bedre adgang til kollektive trafikløsninger, igen for at mindske udledningen af CO2 og generelt indrette byerne anderledes og mere hensigtsmæssigt i forhold til flere forskellige former for trafik (almindelig biltrafik, tung biltrafik, cykler, fodgængere).

KL er klar over, at dette forslag kræver koordinering med eksempelvis Klima- og Energiministeriet og Transportministeriet, men det ville give adressaten for lovgivningen et samlet og holistisk regelsæt, der dækker langt flere aspekter af trafikken end det foreslåede.

Det er altid vigtigt ved indførelse af nye regler, at der sikres en effektiv håndhævelse. Det er derfor positivt, at mulighederne for at håndhævelse reglerne i forhold til de udenlandske køretøjer bliver forbedret.

KL fremsender sit økonomiske høringssvar separat.

Med venlig hilsen

Marianne Elmvang

Til Miljøstyrelsen

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget Miljøstyrelsens mail af 26.10.2009 med udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

I mailen oplyses, at forslaget bl.a. indebærer, at flere byer kan indføre miljøzoner, at der kan etableres miljøzoner for varebiler, og at det bliver muligt at regulere anden forurening end partikler.

For at imødekomme intentionerne om, at flere kommuner kan indføre miljøzone foreslår Lyngby-Taarbæk Kommune at kravene til miljøzone generelt lempes.

Konkret foreslås det:

- At den arealmæssige definition af større sammenhængende byområder på 2 km² nedsættes til f.eks. 1 km²
- At kravet om årsdøgntrafik på ca. 500 lastbiler/busser nedsættes til f. eks. ca. 300 lastbiler/busser.
- At kravet om at grænseværdien for luftkvalitetens overskridelse nedsættes til en overskridelse på f. eks. 75 % af grænseværdien.

Vi anmoder om, at modtage en kvittering på modtagelsen denne bemærkning til lovforslaget.

Der tages forhold for, at kommunens Tekniske Udvalg og Miljøudvalg godkender ovennævnte bemærkninger når sagen fremlægges for disse udvalg den 8. og 9. december.

Vi vil efterfølgende oplyse om der er evt. ændringer.

Venlig hilsen

Erling Mønster

Lyngby-Taarbæk Kommune
Park- og Vejafdelingen
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby



Telefon: 45 97 30 00 (Rådhuset)

Telefon: 45 97 35 86 (Direkte)

E-post: parkvej@ltk.dk
em@ltk.dk

Sagsreference: 2009111402

MODT. I MST.

24 NOV. 2009



Falck

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Att.: Christian Leif Aarestrup Vind

Falck Danmark A/S
Documentation and Corporate Culture
Falck-Huset, Polititorvet
1780 København V
Tel 3345 6608
Fax 3332 3999
Web www.falck.dk

Forslag til lov om miljøzoner

23 november 2009

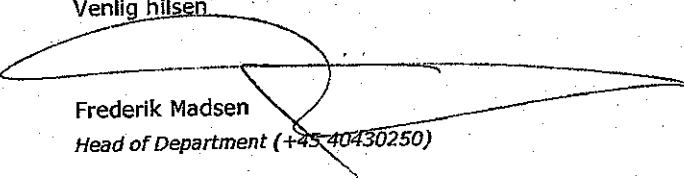
Falck anerkender med tak modtagelsen af styrelsens høringsmateriale af 26. oktober 2009.

Falck har forståelse for at der stilles nye og højere energi- og miljøkrav.

Falck anmoder imidlertid om undtagelse fra de skærpede regler for personbiler og varebiler, der indgår i et ambulance- og brand/redningsberedskab og dermed er indregistreret og/eller godkendt til udrykningskørsel, jf. Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 154 af 25. februar 2009.

Falck modtager gerne underretning om det videre arbejde med regelsættet.

Venlig hilsen


Frederik Madsen
Head of Department (+45 40430250)

Vind, Christian Leif Aarestrup

Fra: Pia Saxild [PS@fbr.dk]

Sendt: 18. november 2009 14:13

Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse

Emne: SV: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Claus Jørgensen
Miljøpolitisk medarbejder
Forbrugerrådet

TÆNK FORBRUGERRÅDET

Danish Consumer Council
Fiolstræde 17, Postboks 2188, 1017 København K, Danmark

Fra: Vind, Christian Leif Aarestrup [mailto:clavi@mst.dk]

Sendt: 26. oktober 2009 18:06

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ad@affald danmark.dk; tli@a-inspektion.dk; lsr@atv.dk; mail@al-syn.dk; akf@akf.dk; info@applusbilsyn.dk; ae@ae.dk; at@at.dk; info@automiljo.dk; info@batteri.dk; bfr@benzinforhandler.dk; bm@bm.dk; hojbyautogen@mail.tele.dk; barjordtilbord@sala.dk; info@byoghavn.dk; blst@blst.dk; cad@cad.dk; co@co-industri.dk; coop@coop.dk; dakofa@dakofa.dk; daf@daf.dk; dmu@dmsport.dk; dn@dn.dk; dst@dst.dk; da@da.dk; post@autogenbrug.dk; dah@dah.dk; dasu@dasu.dk; office@danskbiotek.dk; info@danskbyggeri.dk; db@byplanlab.dk; de@danskeenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; def@danskerhvervsfremme.dk; dgc@dgc.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; metal@danskmetal.dk; dansk.standard@ds.dk; mail@dansktotalsyn.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; danskebiludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; fragt@fragt.dk; tec@danskehavne.dk; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; dbl@life.ku.dk; dsk@dsk.dk; info@ecocouncil.dk; dhi@dhigroup.com; Di@di.dk; dinex@dinex.dk; DMU@dmu.dk; dtl@dtl.eu; info@env.dtu.dk; dadl@dadl.dk; denmark@eminox.com; eof@oliebranchen.dk; info@energinet.dk; ens@ens.dk; mail@envina.dk; ebst@ebst.dk; regelforenkling@eogs.dk; miljo@eurofins.dk; etc@etc.mim.dk; kontakt@falck.dk; fm@fm.dk; Forbrugerrådet; info@forcetechnology.com; post@fabnet.dk; fri@frinet.dk; jf@greencities.eu; mail@fdkv.dk; fp@forsikringogpension.dk; fmn@fmn.dk; fr@friluftsraadet.dk; ftf@ftf.dk; fynbus@fynbus.dk; fstyr@fstyr.dk; info@genvindingsindustrien.dk; dogme@herring.dk; sekretariatet@greennetwork.dk; info.nordic@greenpeace.org; gronhverdag@mail.dk; info@gts-net.dk; hedeselskabet@hedeselskabet.dk; Hvr@hvr.dk; ism@ism.dk; info@miljoeogsundhed.dk; Ida@ida.dk; itd@itd.dk; jm@jm.dk; partnerskab@key2green.dk; kl@kl.dk; kemin@kemin.dk; info@kolonihave.dk; kk@kommunekemi.dk; ks@ks.dk; info@cancer.dk; miljoe@tmf.kk.dk; tmf@tmf.kk.dk; info@labvest.dk; info@lf.dk; mail@landdistrikterne.dk; info@praktiskoekologi.dk; lo@lo.dk; midttrafik@midttrafik.dk; Noah@noah.dk; MKN@MKN.DK; lek@millab.dk; milsyd@esbjergkommune.dk; dors@dors.dk; sum@sum.dk; vtu@vtu.dk; movia@moviatrafik.dk; nogu@nogu.dk; NKN@NKN.DK; info@nepenthes.dk; info@NTmail.dk; nmt.bkf@odense.dk; info@orbicon.dk; mail@purefi.dk; renosam@renosam.dk; info@sikkertrafik.dk; skm@skm.dk; sl@life.ku.dk; SNS@sns.dk; stm@stm.dk; sst@sst.dk; mail@synas.net; tekno@tekno.dk; info@teknologisk.dk; trm@trm.dk; info@uniscrap.dk; wwf@wwf.dk; info@vestegnssamarbejdet.dk; info@affaldsinfo.dk; Info@okologi.dk; oem@oem.dk; miljoe@aalborg.dk; post@mtm.aarhus.dk; info@aa-mc.dk; 3f@3f.dk; 92grp@92grp.dk; copenhagen@dnv.dk; Danske Advokater - Ulrikke Krogebeck (foreløbig); åå Frederiksberg Kommune; mna@teknikogmiljo.dk; åå Forbrugerinformation; AAL - Aalborg hovedpostkasse; NYK - Nykøbing hovedpostkasse; ODE - Odense hovedpostkasse; RIN - Ringkøbing hovedpostkasse; RIB - Ribe hovedpostkasse; ROS - Roskilde hovedpostkasse; AAR - Aarhus hovedpostkasse; miljoe@gentofte.dk; teknisk@ltk.dk; teknikogmiljoe@rudersdal.dk; miljo@gldsaxe.dk

Cc: Christensen, Marianne

Emne: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Vind, Christian Leif Aarestrup

Fra: Line Hansen [lha@sum.DK]
Sendt: 19. november 2009 08:41
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Emne: VS: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Vedhæftede filer: Høringsbrev_rev.pdf; Høringsliste_rev.pdf; Bilag 1_udkast til lovforslag.pdf

Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse har ingen bemærkninger i anledning af den udsendte høring.

Med venlig hilsen

Line Hansen
Sekretariats center
Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
Tlf.: 72269000
Direkte tlf.: 72269352



Fra: DEP Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse
Sendt: 27. oktober 2009 08:14
Til: DEP-Lovhøringer
Emne: VS: Høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Fra: Vind, Christian Leif Aarestrup [mailto:clavi@mst.dk]
Sendt: 26. oktober 2009 18:06
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ad@affald danmark.dk; tli@a-inspektion.dk; lsr@atv.dk; mail@al-syn.dk; akf@akf.dk; info@applusbilsyn.dk; ae@ae.dk; at@at.dk; info@automiljo.dk; info@batteri.dk; bfr@benzinforhandler.dk; bm@bm.dk; hojbyautogen@mail.tele.dk; barjordtilbord@sala.dk; info@byoghavn.dk; blst@blst.dk; cad@cad.dk; co@co-industri.dk; coop@coop.dk; dakofa@dakofa.dk; daf@daf.dk; dmu@dmusport.dk; dn@dn.dk; dst@dst.dk; da@da.dk; post@autogenbrug.dk; dah@dah.dk; dasu@dasu.dk; office@danskbiotek.dk; info@danskbyggeri.dk; db@byplanlab.dk; de@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; def@danskerhvervsfremme.dk; dgc@dgc.dk; kontakt@dansklokalsyn.dk; metal@danskmetal.dk; dansk.standard@ds.dk; mail@dansktotalsyn.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; danskebiludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; fragt@fragt.dk; tec@danskehavne.dk; regioner@regioner.dk; info@dasp.dk; dbl@life.ku.dk; dsk@dsk.dk; info@ecocouncil.dk; dhi@dhigroup.com; Di@di.dk; dinex@dinex.dk; DMU@dmu.dk; dtl@dtl.eu; info@env.dtu.dk; dadl@dadl.dk; denmark@eminox.com; eof@oliebranchen.dk; info@energinet.dk; ens@ens.dk; mail@envina.dk; ebst@ebst.dk; regelforenkling@eogs.dk; miljo@eurofins.dk; etc@etc.mim.dk; kontakt@falck.dk; fm@fm.dk; fbr@fbr.dk; info@forcetechnology.com; post@fabnet.dk; fri@frinet.dk; jf@greencities.eu; mail@fdkv.dk; fp@forsikringogpension.dk; fmn@fmn.dk; fr@friluftsraadet.dk; ftf@ftf.dk; fynbus@fynbus.dk; fstyr@fstyr.dk; info@genvindingsindustrien.dk; dogme@herning.dk; sekretariatet@greennetwork.dk; info.nordic@greenpeace.org; gronhverdag@mail.dk; info@gts-net.dk; hedeselskabet@hedeselskabet.dk; Hvr@hvr.dk; ism@ism.dk; info@miljoeogsundhed.dk; Ida@ida.dk; itd@itd.dk; jm@jm.dk; partnerskab@key2green.dk; kl@kl.dk; kemin@kemin.dk; info@kolonihave.dk; kk@kommunekemi.dk;

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 Kbh. K

Tilsendt mst@mst.dk

Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

20. november 2009

I en skrivelse af 26. oktober 2009 – j.nr. MST-501-00164 – har Miljøstyrelsen anmodet om bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v. Ifølge forslaget vil der fremover på grundlag af en kommunalbestyrelsesbeslutning kunne etableres miljøzoner i alle større byområder med betydelig trafik i modsætning til i dag, hvor det kun er de 5 største bykommuner, der kan etablere miljøzoner.

Beredskabsstyrelsen

Datavej 16
3460 Birkerød

Tlf. 45 90 60 00
brs@brs.dk
www.brs.dk

Baggrunden er, at regeringen i juni 2008 lancerede en strategi for ren luft for alle, hvorved målet er at sænke luftforureningen gennem en indsats rettet mod de vigtigste områder. Samtidig er målet, at Danmark overholder EU's grænseværdier for luftkvalitet.

Sagsnr.: 2009/013751
Sagsbehandler: jos/NBR

Under henvisning hertil kan det oplyses, at Beredskabsstyrelsen ikke har materielle bemærkninger til lovudkastet.

Fsv. hovedafsnit 3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige, underafsnit 3.1 Miljøzoner m.v. i de almindelige bemærkninger til lovudkastet kan det oplyses, at Beredskabsstyrelsen i sin vognpark råder over et antal ældre lastbiler, som i givet fald vil have behov for at få eftermonteret partikelfilter, såfremt disse skulle blive hjemmehørende (fysisk placeret) i de fremtidige miljøzoner. Udgifterne til en samlet eftermontering må – afhængig af, hvilke byer der på grundlag af en beslutning i kommunalbestyrelserne vil blive udlagt som miljøzoner – for det statslige redningsberedskabs vedkommende forventes at andrage et beløb på op til 7 mio. kr. fordelt over en årrække.

Det henstilles til Miljøstyrelsens overvejelse, om det nævnte beløb udgør en sådan størrelse, at det bør nævnes i det pågældende hovedafsnit i de almindelige bemærkninger til lovudkastet, og om det i øvrigt giver anledning til ændringer i den forbindelse.

Med venlig hilsen

Hans Hornemann



Miljøstyrelsen
mst@mst.dk

17. marts 2010

Bemærkninger til udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Energi- og olieforum har gennemgået udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v. og skal knytte en enkelt bemærkning til det.

I flere byer er der etableret lagre på steder, som må forventes at kunne falde indenfor en miljøzone, såfremt en sådan etableres i byerne. Benzin- og olieselskabernes køretøjer vil således befinde sig i miljøzonen i forbindelse med transport af produkter fra lagrene til miljøzonens grænse – og naturligvis under kørsel til lagrene. Den videre transport vil imidlertid ikke finde sted i en miljøzone og selskabernes køretøjer vil ikke have andre ærinder i miljøzonen; køretøjerne befinder sig således alene indenfor miljøzonerne over korte strækninger i korte perioder.

Energi- og olieforum skal på den baggrund foreslå, at muligheden for at indføre transit-ruter til og fra bestemte destinationer fremmes, således at transporter kendetegnet ved givne formål og destinationer, ledes ind og ud af miljøzonen via særlige ruter og ikke omfattes af krav som følger af etableringen af en sådan.

Med venlig hilsen

Michael Bacci

Notat

Vi samler byggeri, anlæg og industri

dansk byggeri

Miljøstyrelsen
Mst@mst.dk

20. november 2009
Dokumentnr.: 42302

Høringssvar vedr. lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner mv.

Dansk Byggeri har modtaget udkastet til lovforslag i høring og har følgende bemærkninger:

Dansk Byggeri har stor forståelse for behovet for at reducere luftforureningen i udvalgte byer og bydele. I den forbindelse er det vigtigt, at der er sikkerhed om effekten af de iværksatte tiltag, at man har et nogenlunde sikkert estimat over de samlede udgifter, og at udgifterne fordeles rimeligt.

Dokumentation for effekten

Dansk Byggeri savner dokumentation for effekten af påmontering af partikelfiltre. Det fremgår ikke af bemærkningerne til lovforslaget, hvad man opnår ved eftermontering af dette udstyr. Tværtimod lægges der op til at give ministeren hjemmel til at fastlægge krav om andet forureningsbegrænsende udstyr. Samtidig har undersøgelser fra udlandet sået tvivl om effekten af eftermontering af filtre.

De erhvervsdrivende skal ikke opleve, at miljømyndighederne om et år eller to melder ud, at partikelfiltre på varebiler alligevel ikke har den ønskede effekt, og at man nu skal til at bruge penge på en anden foranstaltning.

En økonomisk byrde

Ifølge høringsmaterialet mener Miljøstyrelsen, at miljøzoner for varebiler vil fremrykke en naturlig udskiftning af bilerne. Men i den aktuelle konjunktursituation, hvor kunderne udebliver, og hvor der er stor usikkerhed om fremtiden, vil mange små erhvervsdrivende have svært ved at udskifte deres bilpark. I bemærkningerne til lovforslaget står der da også, at nysalget af varebiler er faldet fra 5000 til 1300 pr. måned.

Mange vil ikke have noget valg - de vil være tvunget til at få eftermonteret partikelfilter. Og for en lille virksomhed med f.eks. 2 varebiler fra 2001 vil en ekstraudgift på 10-15.000 kr. være betragtelig. Da ejeren i sin tid erhvervede bilerne, var det i tiltro til, at de måtte køre på vejene. At det pludselig ikke længere er tilfældet, kan ikke være hans problem alene.

Samlede omkostning til eftermontering ikke estimeret

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at de samlede udgifter for de danske erhvervs-varebilejere forventes at løbe op i ca. 147 mio. kr. Det ville være ønskeligt med flere detaljer omkring denne beregning.

I de 147 mio. kr. indgår tilsyneladende ikke de samlede estimerede udgifter til eftermontering af partikelfilter. Med andre ord: Hvor mange biler skal udgiften på 5-7000 kr. for et partikelfilter ganges med, hvis man ønsker et billede af udgiften på landsplan?

Puljeordning til kompensation

Dansk Byggeri anbefaler, at erhvervs-varebilejerne kompenseres for udgiften, f.eks. i form af en tilskudspulje i stil med den, der blev etableret sammen med kravet om partikelfilter på lastbiler tilbage i 2004.

Mindst muligt administrativt bøv

Det er positivt, at ejere af varebiler, som ikke kræver eftermontering af partikelfilter, kan rekvirere miljøzonemærker skriftligt eller elektronisk ved medsendelse af registreringsattest. Dermed reduceres det administrative bøv i forbindelse med indførelse af miljøzoner for varebiler, hvilket er i overensstemmelse med regeringens målsætning om lettelse af erhvervslivets administrative byder.

Med venlig hilsen

Lars Høier

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
march@mst.dk; mst@mst.dk

Deres ref.:
MST-501-00164

Vor ref.: 09-165101-002

Dato: 23.11.2009

Udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Dansk Transport og Logistik (DTL) skal hermed afgive bemærkninger til det fremsendte udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

DTL ser med stor tilfredshed på, at udenlandske lastbiler/busser og varebiler skal have miljøzonomærke for at kunne køre i miljøzoner, og at der foreslås indført skærpede håndhævelsesmuligheder, navnlig at udenlandske køretøjer, der overtræder miljøzonerreglerne, kan tilbageholdes, indtil bøder eller sagsomkostninger er betalt.

DTL er helt enig, når det i lovforslagets bemærkninger hedder, at håndhævelsen har vist sig vanskelig over for udenlandske lastbiler og busser, og det kan betyde en konkurrencemæssig fordel i forhold til den danske vognmandsbranche.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at DTL har et konkret eksempel på Politiets manglende kontrol- og håndhævelsesindsats over for et udenlandsk køretøj, der den 22. maj forsøgte at svinge fra Rådhusstræde ned ad Brolæggerstræde. Efter DTLs vurdering var der både tale om en overtrædelse af miljøzonerreglerne og standsningsforbuddet i indre by for lastbiler med en tilladt totalvægt på over 18 tons. Et medlem af DTL fik kontakt til en tilstedeværende betjent, som beredvilligt fik fat i en kollega, der kunne optage rapport. Efter gentagne rykkere, fik DTL med brev fra politiet af 9. september 2009 meddelelse om, at "sagen beklageligvis ikke ses oprettet i politiets journalsystem", og at "der ikke på nuværende tidspunkt er mulighed for at en efterforskning vil kunne tilvejebringe det til en domfældelse fornødne bevis".

Vi er derfor enige i, at også det kommunale tilsyn får udvidede beføjelser til håndhævelse, dvs. f.eks. miljøtilsynet og parkeringsvagter. Det er dog en forudsætning, at de almindelige retssikkerhedsmæssige principper overholdes, og at der vil være en hensigtsmæssig klageadgang.

DTL er også enig i, at der indføres skærpede håndhævelsesmuligheder for affaldstransporter, der overtræder EU's transportforordning om import/eksport af affald.

Det er vigtigt, at fastholde lovforslagets krav om, at der i forbindelse med indførelse af miljøzoner i andre byer kræves en tilladelse fra miljøministeren, og at der kun gives tilladelse, hvis der er overskridelse af grænseværdi(er) for luftkvalitet.

Det er dertil afgørende vigtigt, at der fortsat 14 måneders indfasning for miljøzoner for første gang.

DTL er stærkt bekymret over, at det foreslås, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler til imødegåelse af forurening fra andet end partikler (for eksempel NO₂) og om krav om forureningsbegrænsende udstyr i bred forstand, dvs. ikke bare partikelfiltre.

Af lovforslagets bemærkninger fremgår det, at det ikke blot gælder partikler, men også andre stoffer, som der er eller bliver fastsat grænseværdier for, og at det giver mulighed for at tage højde for teknologiudvikling og andet udstyr end partikelfiltre. Der vil for eksempel kunne stilles krav om udstyr, der begrænser NO₂-forureningen (SCR-katalysatorer), hvis der på længere sigt opstår et behov for at skærpe miljøkravene yderligere i forbindelse med overskridelser af NO₂-grænseværdien for luftkvalitet. Videre står der i bemærkningerne, at det er hensigten, at en eventuel udmøntning af bemyndigelsen forudgående vurderes hensigtsmæssig i forhold til miljø og sundhed, teknik, økonomi m.v. samt, at den pågældende ordning ligger inden for EU-retlige og ekspropriationsretlige rammer.

På et møde i Miljøstyrelsen den 10. november spurgte DTL direkte til, om vognmandserhvervet risikerer at skulle afmontere og skrotte allerede monterede partikelfiltre (til f.eks. 60.000 kr. pr. styk) for at eftermontere et kombineret partikelfilter/SCR-katalysator (til f.eks. 120.000 kr. pr. styk). Det afviste Miljøstyrelsen umiddelbart og med henvisning til de ovenfor nævnte bemærkninger fra udkastet til lovforslag. Miljøstyrelsen lovede dog på mødet i det endelige lovforslags bemærkninger at præcisere dette.

På samme møde den 10. november i Miljøstyrelsen blev gennemgået en foreløbig evaluering af miljøzonerne. På mødet noterede vi os, at effekten af den hidtidige miljøzone i København/Frederiksberg af DMU vurderes til at være en forbedring af luftkvaliteten ved en reduktion af luftens indhold af PM_{2,5} med 2,5 pct. og PM₁₀ med 3,5 pct. efter stramningen af reglerne pr. 1. juli 2010. Det lyder umiddelbart som en meget lille forbedring af luftkvaliteten, taget de omkostninger i betragtning, som er pålagt transporterhvervet til anskaffelse af nye lastbiler og busser alternativt til eftermontering af partikelfiltre.

Til gengæld blev det på mødet oplyst, at der er sket en noget kraftigere reduktion af indholdet af NO_x'er i luften, nemlig med 17 pct. Efter DTLs opfattelse skyldes det, at der i stort omfang er sket udskiftning af ældre køretøjer med Euro 4 eller Euro 5 lastbiler, hvor der er sket en væsentlig reduktion i udsendelsen af NO_x'er på hhv. 30 pct. og 60 pct. i forhold til Euro 3 og endnu mere i forhold til ældre køretøjer.

DTL mener i øvrigt, at det er kritisabelt, at der foretages så omfattende ændringer i lovgivningen om miljøzoner, inden at rapporten med evalueringen er udgivet, og DTL skal pege på, at der er forudsat en evaluering i den oprindelige lov om miljøzoner, jf. bemærkningerne

i lovforslaget (L 39 fra 2006/7) herom: "Det er hensigten, at miljøzoneordningen skal evalueres, når den har været i kraft en vis periode. Det nærmere tidspunkt for evalueringen vil således blandt andet afhænge af, hvornår kommunerne sætter miljøzonerne i kraft." Efter DTLs opfattelse bør en sådan evaluering som minimum omfatte miljø- og sundhedseffekter samt en evaluering af kontrol og håndhævelse.

For så vidt angår forslaget om varebiler, finder DTL det stærkt kritisabelt, at regeringen fremsætter forslaget på trods af de samfundsøkonomiske beregninger, som fremgår af Miljøstyrelsens notat af 7. oktober 2009, Samfundsøkonomisk analyse af "Effekter af miljøkrav på person- og varebilmarkedet", hvor der i konklusionen bl.a. står, at "den samfundsøkonomiske analyse har klarlagt hvilke omkostninger og gevinster, som de seks scenarier, af varierende krav til skærpelsen af luftemissionen, vil medføre. For samtlige scenarier gælder, at miljøeffekten er størst i de første år efter miljøzonens udvidelse, hvorefter effekten aftager kontinuerligt, men hurtigt. Alle scenarier giver et samfundsøkonomisk underskud."

DTL mener, at der ikke bør opkræves et gebyr til dækning af miljøministeriets administration og tilsyn. De samlede omkostninger for transporterhvervet som følge af lovgivningen om miljøzoner er i milliard-størrelse, og DTL finder det småligt at tilføje et gebyr for at skaffe staten en indtægt på ca. 4,8 mio. kr. det første år og herefter ca. 450.000 kr. om året.

Det havde derimod klædt regeringen, at udvide puljen med tilskud til partikelfiltre. Puljen er ved at løbe tør, og DTL har beregnet, at der kommer til at mangle 120 mio. kr. i tilskud. DTL skal fortsat opfordre regeringen til at genopfylde puljen, så alle på lige vilkår kan få et tilskud.

Afslutningsvis skal DTL på det kraftigste opfordre den danske regering til at arbejde aktiv for ensartede regler for miljøzoner i EU, og i det mindste, at der kommer til at foreligge et samlet overblik over de mange forskellige regler rundt om i EU-landene.

DTL har særskilt henvendt sig til Færdselsstyrelsen for at bede om en bedre vejledning om montering af partikelfiltre.

Med venlig hilsen

Ove Holm

Vind, Christian Leif Aarestrup

Fra: Leyla Hassanpour [lhas@odense.dk]

Sendt: 23. november 2009 12:32

Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse

Emne: Bemærkninger til udkast til forslag af den 26 oktober 2009

Her i Odense Kommune har vi ikke nogen bemærkninger til udkastet til lovforslaget om lov ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner

Vi er glad for de nye punkter i lovforslaget og ser frem til det.

Venlig hilsen

Leyla Hassanpour
Trafikplanlægger

Direkte telefon: 6551 25 74
Fax: 65 91 96 81

E-mail: lhas@odense.dk

Odense Kommune
By- og Kulturforvaltningen
Natur, Miljø og Trafik
Odense Slot
Nørregade 36-38
Postboks 740
5100 Odense C

<http://www.odense.dk>



Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
ATT.: Marianne Christensen

**Høring vedrørende ændring af lov om miljøbeskyttelse,
der vedrører miljøzoner mv.**

Finansrådet takker for det fremsendte udkast til ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner mv. og for muligheden for at fremsætte kommentarer til dette.

Finansrådet har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen

Niels Larsen

Direkte 3370 1073
nil@finansraadet.dk

23. november 2009

Finansrådets Hus
Amaliegade 7
1256 København K

Telefon 3370 1000
Fax 3393 0260

mail@finansraadet.dk
www.finansraadet.dk

Kontakt Niels Larsen
Direkte 3370 1073
nil@finansraadet.dk

Journalnr. 375/04
Dok. nr. 240677-v1

Hørings svar

Miljøstyrelsen har d. 26. oktober 2009 udsendt et høringsudkast til "Lovforslag om ændring af miljøbeskyttelseslovens regler om miljøzoner". Applus+ Bilsyn er godt tilfreds med, at loven omsider ændres for at forbedre luftkvaliteten i byerne. Det ligger fint i tråd med vores arbejde med at miljøsikre biler via forureningsmålinger ved syn. Applus+ Bilsyn giver nedenfor sine forslag til forbedring af loven.

Forslag 1: Miljøkrav til personbiler

Det undrer Applus+ Bilsyn, at personbiler slet ikke er omfattet af loven.

I Danmark er ca. 12,5 % af bilerne (250.000 biler) fra før katalysatorkravet blev indført i 1991. I de største danske byer er 7,5-10 % af benzinbilerne uden katalysator. Det svarer til ca. 30.000 biler i København. Benzinbiler uden katalysator forurener 7-8 gange mere med skadelige gasser end nyere benzinbiler. Samtidig har ældre benzinbiler 20 % større CO₂-udledning og ca. 7 gange flere alvorlige sikkerhedsfejl på bremses og styretøj sammenholdt med nyere benzinbiler.

I Berlin findes (som bekendt) miljøzoner med krav til alle køretøjskategorier og et alderskrav. Fra årsskiftet skal alle dieserbiler i Berlin således opfylde EURO 4 normen eller EURO 3 med partikelfilter. Ligeledes skal alle benzinbiler have en katalysator (se tabel).

		Miljøzonen i Berlin	
		Solgt efter	Alders og renskrav
Tunge køretøjer	Diesel	1. okt. 2006	2001 med partikelfilter
Varebiler	Diesel	1. jan. 2006	2001 med partikelfilter
	Benzin	1. jan 1993	1993 med katalysator
Personbiler	Diesel	1. jan. 2006	2000 med partikelfilter
	Benzin	1. jan 1993	1993 med katalysator

Derfor foreslår Applus+ Bilsyn, at loven ændres, så der også stilles krav om partikelfiltre på persondieserbiler og katalysatorkrav på benzinbiler dvs. ambitiøse miljøkrav ligesom i Berlin. Dels for at forbedre luftkvaliteten og dels for at undgå importen af gamle tyske biler.

Forslag 2: Miljøzoner i flere byer

Applus+ Bilsyn er tilfreds med, at der åbnes for, at flere byer kan indføre miljøzoner. Men kun byer, der overskrider EUs grænseværdier, kan indføre miljøzoner. Dette er ikke tilfredsstillende, da de forurenende biler fra de større byer derved blot eksporteres til byerne i forstæderne.

Derfor foreslår Applus+ Bilsyn, at byer over en vis størrelse skal kunne indføre miljøzoner.

I er velkomne til at kontakte undertegnede, såfremt I ønsker en uddybning.

De bedste hilsner

Arne Willerslev-Legrand

Direktør, Applus+ Bilsyn

Tlf. 3915 7001 / 4081 0288

Korsdalsvej 111, 2610 Rødovre

Vind, Christian Leif Aarestrup

Fra: Anne Katrine Salling [Ak.Salling@Skat.dk]

Sendt: 23. november 2009 13:06

Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse

Cc: Tina R Olsen; Mogens Andreasen

Emne: Høring over lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse der vedrører miljøzoner

09-177169

Til Miljøstyrelsen

SKAT har haft udkast til ændring af lov om miljøbeskyttelse der vedrører miljøzoner i høring.

SKAT har ingen bemærkninger hertil.

Med venlig hilsen

Anne Katrine Salling



SKAT

Økonomi og Kommunikation
Direktionssekretariat
Østbanegade 123, 2100 København Ø

E-mail: Ak.Salling@Skat.dk
Telefon: (+45) 72 37 05 18



Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt



Organisation for erhvervslivet

23. november 2009

RUN

Miljøstyrelsen
pr. mail: mst@mst.dk

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner mv.

DI har den 26. oktober 2009 modtaget forslaget til revision af reglerne om miljøzoner. DI har på den baggrund følgende bemærkninger til det fremsendte:

DI har generelt forståelse for de sundhedsmæssige målsætninger med forslaget. Det er umiddelbart DI's generelle opfattelse, at luftforureningen som udgangspunkt bedst håndteres på EU-niveau, hvilket også afspejler sig i, at op 45% af partikelforureningen langs gaderne kommer fra udenlandske kilder.

Endvidere er væsentlig at pointere, at transportsektoren langt fra er den eneste kilde til partikelforurening i byerne og det fremgår af Miljøministeriets "Strategi for ren luft" at "en stor del af bidraget langs trafikerede gader udgøres af ophvirvlet støv".

DI efterlyser på den baggrund en samlet cost-benefit-analyse af de initiativer, der kan være med til at forbedre luftkvaliteten i byerne, herunder de afledte konsekvenser for erhvervslivet.

EU har siden 1990 gentagende gange skærpet kravene til udledning af miljø- og sundhedsskadelige stoffer. Blandt andet er tunge køretøjers udledning af partikler skærpet, så alle nye køretøjer siden 2006 udleder 90% færre partikler end i 1990. Og med de kommende Euro6 normer reduceres partikeludledningen med 97%. EU-reguleringen har med andre ord haft væsentlig større betydning for udledningen af partikler end etableringen af miljøzoner.

DI er som udgangspunkt skeptiske overfor at etablere miljøzoner i andre byer end de nuværende fem kommuner, før konsekvenserne i de eksisterende miljøzoner er ordentlig evalueret. Udvidelse til flere byer vil være med til at øge erhvervslivets transportomkostninger. En eventuel udvidelse til flere byer bør kun ske, hvor der gennem flere år kan dokumenteres problemer med at overholde EU's grænseværdier for luftkvalitet. Dette bør eksplicit fremgå af loven.

Vedrørende udvidelsen af miljøzoner til også at gælde varebiler, så bør dette i første omgang kun gælde, der hvor der kan dokumenteres forsatte problemer med udledningen fra trafikken. Det er DI's vurdering, at der er store administrative og samfundsøkonomiske udgifter forbundet med at inkludere varebiler. Som konsekvens skal alle varebiler til både erhvervskørsel og privatkørsel have en miljøzonemærkat, hvis de kører ind i en miljøzone. Det vil koste dyrt i anskaffelse og i administration for virksomheder og private.

Derudover er DI skeptisk ved, at der med lovforslaget gives en generel bemyndigelse til at fastsætte regler for krav om forureningsbegrænsende udstyr i bred forstand. I stedet for nationalt at fastlægge krav til specifikt udstyr i køretøjer, bør man i stedet stille krav til udledningen, så man ikke låser sig fast på én teknologi. Sådanne krav bør som udgangspunkt fastlægges på EU-niveau, så der fx stilles ens krav til producenterne af køretøjer frem for forskellige nationale eller lokale regler og restriktioner.

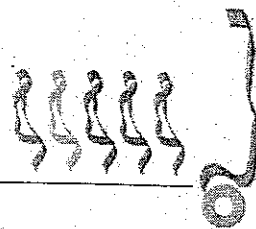
Som eksempel på forureningsbegrænsende udstyr nævner Miljøstyrelsen i bemærkningerne til lovforslaget krav om SCR-teknologi. Det vil være problematisk, da det ifølge styrelsens egne oplysning koste mellem 35.000-70.000 kr. pr. køretøj at eftermontere SCR (jf. Miljøprojekt 1293, maj 2009).

DI støtter, at der nu kommer krav om, at udenlandske køretøjer også skal have en miljøzonemærkat for at køre ind i zonerne. DI efterlyser dog, at der kommer fælles EU-regler på området og gensidig anerkendelse af miljøzonemærkater, så en tysk mærkat kan bruges i de danske miljøzoner og omvendt.

Med venlig hilsen

Rune Noack

DANSKE BUSVOGNMÆND



Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Sendt pr. mail mst@mst.dk og march@mst.dk

Dato 23. november 2009
Deres ref. MST-501-00164
Vores ref. k-lr

Danske Busvognmænds høringsvar: Forslag til Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Forureningsbegrænsende udstyr på visse køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.)

Danske Busvognmænd (DB) har modtaget forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelse i høring.

Her følger foreningens bemærkninger.

1. Flere kommuner får adgang til at etablere miljøzoner (Ny § 15a, stk. 2)

DB er enig i, at udvidelsen af adgangen til at etablere miljøzoner bør begrænses til større byområder med betydelig bus- lastbiltrafik og, hvor der er konstateret overskridelse af grænseværdierne for luftkvalitet.

2. Kommuner kan lade miljøzoner omfatte varebiler (Ny § 15a, stk. 3)

Foreningen har ingen bemærkninger til denne del af lovforslaget.

3. Frister for varsling af miljøzoner samt frist for varsling af udvidelse af miljøzoner til også at omfatte varebiler (Ny § 15 a, stk. 7)

DB er enig i, at fristen for varsling af nye miljøzoner som minimum bør fastholdes på de nuværende 14 måneder.

4. Mulighed for krav om andet forureningsbegrænsende udstyr til lastbiler og busser (§ 15 b, stk. 3, nyt 2. pkt.)

Det fremgår af bemærkningerne, at denne ændring sigter imod at skærpe reglerne om eftermontering af forureningsbegrænsende udstyr på tunge køretøjer. Der henvises til, at der i forbindelse med overskridelser af NO₂-grænseværdien for luftkvalitet kan opstå behov for at skærpe miljøkravene med udstyr, der begrænser NO₂-forureningen (SCR-katalysatorer).

Der vil efter DB's opfattelse være betydelige problemer forbundet med at ændre eller udvide kravene om forureningsbegrænsende udstyr til nye/andre teknologier end de nuværende partikelfiltre:

1) De nuværende miljøzoneregler har givet anledning til betydelig investeringer i transporterhvervet. Enten i form af eftermontering af partikelfiltre eller i form af fremskudte

nyinvesteringer. Disse investeringer er gjort med forventning om, at køretøjet vil kunne anvendes i miljøzonerne resten af sin levetid.

En eventuel efterfølgende ændring af de tekniske krav, der stilles til køretøjet (F.eks. krav om eftermontering af SCR-katalysator eller anden NO₂-begrænsende teknologi) bør derfor alene være gældende for køretøjer, der ikke i forvejen er blevet udstyret med forureningsbegrænsende udstyr (Partikelfilter) i henhold til den nugældende lovgivning. Alternativt vil busvirksomhedernes investeringer på cirka 75.000 kr. pr. partikelfilter være spildt. Montering af partikelfiltre på busser er dyrere end på lastbiler pga. forskelle i køretøjernes opbygning.

2) I december 2008 indførte Færdselsstyrelsen en principgodkendelsesordning for de såkaldte "Kombinationssystemer", som reducerer partikler (PM) og kvælstofilter (NO_x). DB er ikke bekendt med, at Færdselsstyrelsen har godkendt systemer efter denne ordning og heller ikke, at der skulle være sådanne eftermonterede systemer i brug på busser i Danmark. Efter foreningens kendskab er der altså endnu ikke dokumenterede teknisk, praktisk og økonomisk mulige løsninger på markedet. En eventuel skærpelse af kravene til det forureningsbegrænsende udstyr bør efter foreningens opfattelse kun komme på tale, hvis sådanne systemer rent faktisk er til rådighed for køretøjsejerne som en teknisk, praktisk og økonomisk mulig løsning.

3) Muligheden for en indførelse af nye krav til forureningsbegrænsende udstyr bør, som det anføres i bemærkningerne, også vurderes ud fra en EU-retlig og ekspropriationsretlig vinkel.

5. Bedre adgang til håndhævelse af miljøzonereglene overfor udenlandske chauffører og udenlandske køretøjer (Ny § 87a)

Miljøzonerne vil ikke få den ønskede effekt, hvis ikke alle de berørte køretøjer, herunder også de udenlandsk registrerede, lever op til de aktuelle krav. Det oplyses i bemærkningerne, at myndighederne har haft vanskeligt ved at håndhæve miljøzonereglene ved overtrædelse fra udenlandske lastbiler og busser.

Derfor er DB meget tilfreds med, at der nu indføres en forbedret hjemmel til at sikre håndhævelsen af miljøzonereglene også overfor de udenlandske køretøjer.

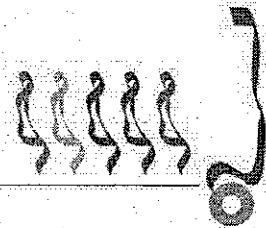
Det fremgår af bemærkningerne, at lovgiveren er opmærksom på, at en forbedret håndhævelse også er afgørende for at undgå konkurrenceforvriddning mellem danske og udenlandske transportvirksomheder.

6. Miljøzonemærkning for udenlandsk registrerede køretøjer (Ophævelse af § 15 b, stk. 6.)

Danske Busvognmænd kan varmt støtte forslaget om, at udenlandske køretøjers fritagelse for miljøzonemærkningen fjernes. Dette er helt i tråd med lovændringen omtalt under punkt 5 ovenfor.

7. Mulighed for elektronisk rekvirering af miljøzonemærker (Ændring af § 15 d, 2. pkt.)

Danske Busvognmænd har noteret sig, at der vil blive arbejdet på en digital løsning, der gør det lettere for danske og udenlandske køretøjsejere at erhverve et miljøzonemærke, når simple betingelser, der kan kontrolleres ved en papirkontrol, er opfyldt. Dette vil være en



kærkommen lettelse af de i forvejen betydelige administrative byrder for transporterhvervet, der er forbundet med miljøzoneordningen.

Øvrige betragtninger

Det nævnes, at der påtænkes opkrævet et gebyr på ca. 15 kr. til dækning af miljøministeriets administration og tilsyn i forbindelse med lovgivningen. De omkostninger ordningen pålægger transporterhvervet løber op i milliard-klassen. Danske Busvognmænd skal derfor opfordre til, at signaleffekten af det påtænkte gebyr overvejes. DB finder det upassende, at en ordning, der økonomisk er meget belastende for den enkelte erhvervsvirksomhed suppleres med et gebyr til dækning af centraladministrationens omkostninger, der i denne sammenhæng er marginale.

Derimod er nærværende lovforslag efter Danske Busvognmænds opfattelse en passende lejlighed for regeringen til at udvide puljen med tilskud til eftermontering af partikelfiltre. Det er vores forventning, at de skærpede krav i miljøzonerne pr. 1. juli 2010 vil betyde, at den eksisterende puljes midler udtømmes.

Dansk Transport og Logistik anslår, at der vil komme til at mangle et tre-chiffret millionbeløb i puljemidler. Danske Busvognmænd vurderer, at antallet af Euro 3 turistbusser i transporterhvervet alene udgør 500-600 køretøjer. Opgradering af disse busser udgør altså i sig selv et træk på puljemidlerne på mellem 7,5 mio. og 9 mio. kr.

Endelig kan behovet for ensartede regler for miljøzoner på tværs af EU's medlemsstater ikke understreges tydeligt nok.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Lasse Repsholt
Konsulent

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

E-mail: mst@mst.dk

Deres ref.: march

Vor ref.: maf

Vort j. nr.:

Dato: 23.11.2009

Vedr. høring om udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v - J.nr. MST-501-00164

ITD har modtaget høringsmateriale af 26. oktober 2009, hvor de gældende regler i lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner, foreslås opdateret med henblik på at reducere luftforureningen i byerne. Foreningen har følgende bemærkninger til forslaget:

ITD kan tilslutte sig forslaget om, at der kan etableres miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler i andre byer end København/Frederiksberg, Ålborg, Århus og Odense – såfremt konkrete emissionsmålinger viser et belæg herfor, dvs. at der gennem længere tid er forekommet og forekommer en overskridelse af EU's grænseværdier for luftkvaliteten. Endvidere bør der foreligge en cost-benefit analyse, der viser at der reelt opnås mere miljø og sundhed for de penge, der investeres i etableringen af nye miljøzoner samt investeringer i forureningsbegrænsende udstyr og nye køretøjer.

ITD finder det som udgangspunkt positivt, at der med forslaget åbnes op for, at varebiler kan blive omfattet af miljøzoneordningen. Sammen med dieselpersonbiler menes varebilerne at være den dominerende kilde til partikeludslip i byerne. ITD ser imidlertid gerne, at der fremskaffes dokumentation for, hvor stor en andel trafikken i det hele taget udgør af det samlede udslip af luftforurenende stoffer inden for såvel de etablerede miljøzoner som de miljøzoner der fremover planlægges etableret. Skal Danmark opfylde sine mål om ikke at overskride grænseværdierne for partikeludslip og fremover også NO₂ og eventuelt andre luftforurenende stoffer, er det relevant, at vurdere alle udslipkilder – udover fra trafikken - og implementere de løsninger, hvor der opnås mest miljø for pengene.

ITD har i tidligere høringer givet udtryk for foreningens grundlæggende opfattelse af at de emissionsbegrænsende krav, der stilles i en miljøzoneordning, bør rette sig mod udledningens størrelse/omfang og ikke med hvilken teknologi eller hvilket efterbehandlingsudstyr dette opnås. Miljøzoneordningen bør ikke ensidigt fokusere på anvendelsen/eftermonteringen af bestemte teknologier (partikelfiltre, SCR-katalysatorer el. lign.), men til stadighed være åben for nye og lige så effektive løsninger, der eventuelt måtte blive udviklet. Fx er partikelfiltre umiddelbart en effektiv løsning til at nedbringe udledningen af partikler, men det bør ikke hæmme udviklingen af nye og ligeså effektive alternativer. ITD er derfor noget betænkelig ved, at der med forslaget åbnes mulighed for, at miljøministeren kan stille krav om forureningsbekæmpende udstyr i bred forstand. Det danske er marked ikke ret stort i europæisk sammenhæng og dansk enegang, med nationale særregler, vil ikke fremme innovationen inden for dette område. Tværtimod vil det stille de danske



2.

vognmænd dårligere konkurrencemæssigt. ITD finder, at der i stedet bør arbejdes for at der stilles krav til selve udledningen på EU-niveau - hvilket i øvrigt gennem mange år effektivt er blevet praktiseret gennem den såkaldte Euro-norm.

Forslaget om at udenlandske lastbiler/busser og varebiler skal have miljøzonermærke for at kunne køre i miljøzonen synes umiddelbart rimeligt. Det er dog i denne sammenhæng vigtigt at sikre, at de udenlandske transportører vil blive informeret - tilstrækkeligt og på forhånd - om miljøzoneordningen og de krav, der stilles. Foruden en fair kontrolforanstaltning for såvel inden- som udenlandske transportører, skal det sikres, at de udenlandske transportører ikke udsættes for urimelige sanktioner på grund af manglende informationer/viden om ordningen.

ITD ser med tilfredshed på, at der tilsigtes at lave en digital løsning, der gør det lettere for såvel danske som udenlandske køretøjsejere at erhverve et miljøzonermærke, når simple betingelser, der kan kontrolleres ved en papirkontrol, er opfyldt - en praksis vi i dag ser anvendt i den tyske miljøzoneordning. Grundlæggende har ITD dog den holdning, at de danske myndigheder bør og skal arbejde hen mod, at sikre ensartede miljøreguleringer og miljøkrav i hele Europa. Det skal være krav, der er lette at administrere og praktisere for den enkelte transportør. I dag gælder der på miljøzone-området forskellige systemer fra land til land (og flere forskellige systemer ventes at følge efter i de kommende år). For de transportører, der bevæger sig rundt i Europa, virker det uigennemskueligt og bureaukratisk.

I den gældende miljøzoneordning, vil det fra 1. juli 2010 være et krav at Euro 3 lastbiler/busser skal forsynes med et partikelfilter for at måtte køre i zonen. Flere af ITD's medlemmer har overfor foreningen udtrykt en frustration over at skulle ud og investere i partikelfiltre - ikke mindst set i lyset af den aktuelle økonomiske krise - en krise, der desværre også er med til at bremse udskiftningen til nye og mere miljøvenlige lastbiler. Dette underbygges bl.a. af de seneste statistikker fra De Danske Bilimportører, der forudser endnu en lang periode uden bedring af situationen for salg af vare- og lastbiler. Fx lå lastbilsalget af lastbiler i oktober 2009 76,3% under salget i oktober i fjor, hvilket er et meget voldsomt fald. ITD vil i denne henseende gerne henlede opmærksomheden på behovet for en tilskudsordning, der giver mulighed for tilskud til eftermontering af partikelfiltre eller andre miljøforbedrende initiativer. Den hidtidige tilskudsordning for partikelfiltre på lastbiler og busser, der blev oprettet i 2004 med en ramme på 60 mio. kr. til partikelfiltre ophører desværre med udgangen af 2009. En ny tilskudsordning skal bidrage til endnu flere miljørigtige lastbiler, busser og varebiler i byerne.

Hvad angår eftermonteringen af partikelfiltre oplever flere af ITD's medlemmer en stor usikkerhed omkring hvilken type filtre de bør investere i, filtrenes virkningsgrad og om filtrene er godkendt til kørsel i miljøzoner i udlandet - og i denne henseende, hvordan opnås en sådan godkendelse. ITD skal derfor endnu engang kraftigt opfordre til, at der arbejdes for fælles EU-regler, eller i første omgang en gensidig anerkendelse af miljømærker (fx at de tyske miljømærker kan bruges i Danmark og omvendt). Indtil da er det ITD's opfattelse at der er behov for et større oplysningsarbejde, herunder også omkring Færdselsstyrelsens principgodkendelsesordning. ITD står selvfølgelig gerne til rådighed i sådan et oplysningsarbejde.

ITD henviser i øvrigt til DI's høringssvar.

ITD står gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående.

3...



3.

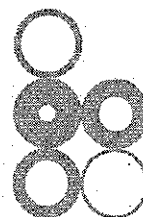
Med venlig hilsen

International Transport Danmark


Marianne Frank

Miljøstyrelsen
Mst@mst.dk

DANSKE
REGIONER



23-11-2009

Sag nr. 08/2796

Dokumentnr. 58944/09

Uffe Nielsen

Tel. 35 29 82 57

E-mail: uni@regioner.dk

Faglig og økonomisk-administrativ høring af udkast til forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (vedr. miljøzoner)

Miljøstyrelsen har d. 28-10-2009 sendt ovenstående bekendtgørelse i økonomisk og faglig høring.

Givet partikelforureningens betydning for folkesundheden i Danmark, finder Danske Regioner det positivt, at lovforslaget lægger op til at give udvidede muligheder for, at kommuner kan oprette miljøzoner.

Lovforslaget indebærer udvidede muligheder for, at kommuner kan etablere miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler. Hvis en kommune vælger at indføre skærpede miljøkrav for busser, kan dette medføre konsekvenser for miljøkravene for den kollektive bustrafik, der skal køre inden for miljøzonen. Dette vil ikke blot gælde for den kollektive bustrafik, som kommunen selv bestiller, men også for kollektiv bustrafik imellem kommuner. Dette gælder særligt for regionale ruter, der netop kører *imellem* kommuner, og som bestilles og finansieres af regionerne.

I det omfang de skærpede miljøkrav overstiger de krav, der af de enkelte regioner (via trafikselskabernes kontrakter med bus-operatører) i forvejen stilles til busser på disse ruter, forventes det derfor, at lovforslaget (gennem lovhjemmelen til udvidede miljøkrav hos kommunerne) vil medføre merudgifter for regionerne.

Danske Regioner gør derfor krav på DUT-kompensation som følge af lovforslaget, og vil senere vende tilbage med et overslag over det estimerede omfang heraf.

Med venlig hilsen

Uffe Nielsen

Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K.

Sagsnummer
95339-635299
THECA

Sagsbehandler MLL
Direkte 36 13 15 05
Fax
MLL@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

23. november 2009

Høringsvar vedr. lovændring om miljøzoner m.v.

Miljøstyrelsen har sendt forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse i høring.

Lovforslaget omfatter blandt andet adgang for flere byer til at indføre miljøzoner samt at sikre muligheden for at lade andre udslip end de gældende være omfattet af loven.

Movia har ikke bemærkninger til lovforslaget som sådan, men skal bemærke vedrørende de økonomiske konsekvenser for kommuner og regioner, at trafikselskabets kontrakter med busoperatørerne kan have varighed i op til 12 år. Det betyder, at busser i kontrakt kan pålægges at få eftermonteret emissionsbegrænsende foranstaltninger, hvilket kan forventes efterfulgt af krav om økonomisk kompensation fra operatørernes side. Det vil have en afsmittende effekt på omkostningerne til buskørsel, omkostninger som i sidste ende finansieres af kommunerne og regionerne. Denne effekt ses ikke omtalt i høringsmaterialet, men bør medtages for fuldstændighedens skyld.

Venlig hilsen

Dorthe Nøhr Pedersen



23.11.09

Hørings svar

Miljøstyrelsen har d. 26/10 2009 udsendt udkast til *Lovforslag om ændring af miljøbeskyttelseslovens regler om miljøzoner (§15a-e)* i høring. Nedenfor findes høringssvaret fra de grønne organisationer.

Ambitiøse miljøzoner

Den netop offentliggjorte luftkvalitetsplan er alt for uambitiøs, til at Danmark kan leve op til EUs grænseværdi for PM10. Derfor kræves en væsentlig stramning af miljøzonerne ud over det der er lagt op til i ovenstående lovforslag.

Undertegnede organisationer ønsker miljøzoner:

- 1) Med krav om lukkede partikelfiltre på alle dieselmotorer og dieselmaskiner.
- 2) Med krav om katalysatorer på benzinbiler og SCR på tunge dieselmotorer og dieselmaskiner.
- 3) Med emissions- og støjkrav til to-hjulede motorkøretøjer.
- 4) I alle større byer med alvorlige luftforureningsproblemer.

Derved vil den stærkt sundhedsskadelige luftforurening reduceres markant, og samtidig vil Danmark leve op til EUs basale grænseværdier for sundhedsskadelig luftforurening.

Det er dybt utilfredsstillende, at luftkvalitetsplanen primært har et snævert fokus på opfyldelse af EU's grænseværdi for PM10 - i stedet for at have fokus på at nedbringe forureningen med de stærkt sundhedsskadelige ultrafine partikler (PM 0,1). Det er befolkningens sundhed, der skal være i fokus og, ikke kun opfyldelsen af EU's grænseværdier.

Det er ikke tilfredsstillende, at kun byer, der overskrider EUs grænseværdier kan indføre miljøzoner, da PM10 grænseværdien *ikke* er et fornuftigt mål for den sundhedsskadelige luftforurening. De særligt sundhedsskadelige ultrafine partikler (PM 0,1) er derimod en god parameter for den sundhedsskadelige luftforurening. Derfor skal alle byer med stærkt forhøjede partikelkoncentrationer (PM 0,1) - f.eks. over 30.000 partikler/cm³ (gennemsnit ved veje med beboelse på hverdage mellem 8 og 9) - kunne indføre miljøzoner. Dette vil effektivt nedbringe sygdomme og død knyttet til trafikens luftforurening.

Endelig vil vi endnu engang understrege, at det er beklageligt, at åbne filtre med en effektivitet helt ned til 30 % nu kan typegodkendes i Danmark. Tidligere typegodkendelse kræver en reduktion på min. 80 %. Dette bør der holdes fast i - også til person- og varebiler. Lukkede filtre koster det dobbelte, men giver den tredobbelte partikelreduktion - også for særligt skadelige ultrafine partikler.

Endelig er det positivt, at ændringer i miljøzonerne nu kan gennemføres på 7 måneder, at der kan stilles miljøkrav mhp. at reducere forureningen med NO₂, og at kursen overfor udenlandske køretøjer skærpes.

Mvh. Kåre Press-Kristensen, Civilingeniør, Ph.D, Det Økologiske Råd, Blegdamsvej 4B, 2200 Kbh. N.
På vegne af Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Miljøpunkt Nørrebro og Rådet for Bæredygtig Trafik.



Brancheforeningen Dansk Miljøteknologi

23. november 2009

Høringssvar om ændring af regler vedrørende miljøzoner

Tak for muligheden for at kommentere lovforslaget.

Dansk Miljøteknologi kan støtte, at flere kommuner får mulighed for at oprette miljøzoner, og at varebiler bliver omfattet af reglerne for kørsel i miljøzonerne.

Danmark overskrider grænseværdierne for partikler, målt som PM(10). Og der er yderligere nye grænseværdier på vej for fine partikler PM(2,5).

I 2010 skærpes grænseværdierne for NO₂, og Danmark vil overskride grænseværdierne med mere end 50 % i de tungt trafikerede gader.

Der er altså brug for en markant styrket indsats for at reducere luftforureningen fra trafikken.

Det er derfor ikke tilstrækkeligt at satse på en overholdelse af PM(10), men der må også sættes ind over de ultrafine partikler og NO₂ i de tæt trafikerede byer. Der er ikke fastsat en nedre grænse for eksponering og sundhedseffekter for partikler, og derfor bør ambitionsniveauet være højere end blot at overholde den hidtidige grænseværdi.

Hensynet til befolkningens sundhed må sættes i centrum. Miljøstyrelsen anfører selv i udkastet til lovforslag, at "luftforurening vurderes i Danmark at give anledning til 3.400 for tidlige dødsfald, 160.000 astmatilfælde og omkring 2 mio. sygedage".

Alle initiativer som ud fra en cost-benefit betragtning giver et positivt bidrag må derfor som et minimum bringes i anvendelse.

Formålet med loven bør ikke være med nød og næppe at kunne overholde EU's grænseværdier, men at reducere luftforureningen mest muligt af hensyn til befolkningens sundhed.

Dansk Miljøteknologi bemærker, at loven indeholder til et antal hjemler miljøministeren, og vi foreslår, at der i forbindelse med vedtagelsen af loven skabes større sikkerhed for, hvordan de enkelte elementer vil blive administreret.

Alle kommuner bør efter vores opfattelse kunne beslutte at indføre miljøzone. Vi finder det ikke begrundet, og heller ikke rimeligt, at kommunerne skal søge tilladelse for at kunne etablere en miljøzone, når den i øvrigt er sundhedsmæssigt velbegrundet.

Dansk Miljøteknologi må på det skarpeste tage afstand fra en godkendelse af åbne filtre til kørsel i miljøzonen, som der tilsyneladende lægges op til i høringmaterialet, når der tales om filtre med en effektivitet på 30 - 50 %.

De såkaldt åbne filtre (PFF – Partial Flow Filters) har kun en effektivitet på 30 % i begyndelsen af deres levetid, og efter kørt tids anvendelse under almindelige driftsvilkår falder denne effektivitet betragteligt, ofte til 0.

Hertil kommer, at de åbne filtre øger udslippet af NO₂, så en dieselbil med et åbent filter monteret i mange tilfælde vil forurene mere end en dieselbil helt uden filter. Dette er dokumenteret af såvel udenlandske videnskabelige undersøgelser som af udenlandske erfaringer.

Hvis man på trods af dette alligevel vælger at godkende åbne filtre til kørsel i miljøzonen, vil miljøzonen være det rene blålys – oven i købet med en udgift til ejerne af bilerne, som alligevel ingen effekt vil have. Og Danmark vil under ingen omstændigheder kunne overholde blot grænseværdien for PM(10) og kan således se en EU-retssag i øjnene i den nære fremtid.

Dansk Miljøteknologi opfordrer til, at man i de kommende miljøzoner kræver eftermontering af effektive, lukkede (Full-flow-filtre) med en effektivitet på op til 99,9 % på alle varebiler. Det vil give et effektivt bidrag til reduktion af partikelforureningen i Danmark.

Vi opfordrer også til, at der ved opstilling af krav til partikelfiltre lægges vægt på en samtidig optimal lav udledning af NO₂.

Vi opfordrer endelig til, at kravene til eftermontering af effektive partikelfiltre fortsat gøres dynamiske, så de gradvist kommer til at omfatte flere klasser af Euro-normer, så alle varebiler efterhånden lever op til de højeste standarder.

Krav om effektive filtre, der virker, vil medføre større omkostninger, men de kan evt. delvist kompenseres gennem en støtteordning, som det ses ved lastbiler.

Når det drejer sig om NO₂-forureningen i vores byer, er det Dansk Miljøteknologis opfattelse, at man bør stille krav om SCR-katalysatorer og lukkede filtre for køretøjer over 18 tons totalvægt for at kunne køre i miljøzonen. Det vil med den lavest mulige økonomiske byrde ramme de væsentligste kilder til NO_x, herunder NO₂, forurening i byerne.

Filter og SCR systemer for denne type køretøjer er fuldt udviklet og virker i praksis.

Det vil ligeledes være hensigtsmæssigt at montere de samme filtre og SCR systemer på andre forureningskilder i bymiljøet, såsom entreprenørmaskiner, generatorer og havnefartøjer.

Således vil Danmark formentligt kunne leve op til også de kommende grænseværdier for NO₂ og opnå en væsentlig forbedring af befolkningens sundhedstilstand.

Endelig skal Dansk Miljøteknologi opfordre til, at det sikres, at der vil ske en effektiv håndhævelse for såvel danske som udenlandske køretøjer af de kommende regler for miljøzoner.

*Med venlig hilsen
Dansk Miljøteknologi
Jørn Jespersen
Direktør*

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

23. november 2009

Høring: Lovforslag om ændring af miljøbeskyttelseslovens regler om miljøzoner m.v.

Dansk Erhverv og Danske Speditører har modtaget ovenstående høring og skal hermed fremkomme med bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv og Danske Speditører har miljøindsatsen højt på sin dagsorden, og glæder sig generelt over tiltag, der kan forbedre luftkvaliteten, så længe der er proportionalitet mellem indsats og virkning.

I denne forbindelse er det vigtigt for Dansk Erhverv og Danske Speditører, at der er ens vilkår for alle lastbiler, uanset oprindelsesland, således at der er tale om lige konkurrence. Dansk Erhverv og Danske Speditører støtter derfor både forslaget om, at udenlandske varebiler, lastbiler og busser omfattes af miljøzonomærkningsordningen for at kunne køre i miljøzoner og tiltaget med skærpede håndhævelsesmuligheder. I forlængelse heraf er det samtidig vigtigt at understrege, at Dansk Erhverv og Danske Speditører kraftigt opfordrer regeringen til at arbejde for ens regler for miljøzoner i EU, idet dette både vil skabe ens konkurrencevilkår i hele EU såvel som lette både administration og praktik i forbindelse med grænseoverskridende transport.

Dansk Erhverv og Danske Speditører glæder sig endvidere over, at det er hensigten, at opgaven med at distribuere miljøzonomærker og varetage papirkontrol udlægges til en privat organisation eller virksomhed og opfordrer ministeren til at lægge sig fast på, at det er måden at gøre det på.

Derimod savner Dansk Erhverv og Danske Speditører, at puljen med tilskud til partikelfiltre bliver udbygget. Den eksisterende pulje er tæt på at løbe tør og beregninger viser, at der vil komme til at mangle 120 mio. kr. i puljen. Dansk Erhverv anser det kun for rimeligt, at alle har lige mulighed for at få tilskud fra puljen.

Endvidere bekymrer det Dansk Erhverv og Danske Speditører, at effekten af partikelfiltrene har været omdiskuteret, således også i andre lande. Dansk Erhverv og Danske Speditører finder det rimeligt, at effekten af partikelfiltrene er dokumenteret, inden man i Danmark stiller krav, der har økonomiske konsekvenser for bilejerne.

I forlængelse heraf anser Dansk Erhverv og Danske Speditører det som en uheldig tendens at give ministeren hjemmel til at fastsætte yderligere regler, hvis område, omfang og konsekvenser er uspecificerede. Der er således tale om at give bemyndigelse til noget, hvis indhold ikke fremgår klart. Dertil risikerer man, med en så uklar bemyndigelse, at ejerne af varebiler investerer i partikelfiltre, hvorefter ministeren alene efterfølgende kan stille krav om anden eller yderligere form for eftermontering af dyrt udstyr.

Med venlig hilsen

Marie Louise Thorstensen
Politisk konsulent
Dansk Erhverv

Christoffer Susé
Sekretariatschef
Danske Speditører

Advokatrådet

ADVOKAT



SAMFUNDET

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98
FAX 33 36 97 50

mst@mst.dk

DATO: 24. november 2009
J.NR.: 04-014102-09-1394
REF.: rmm-hfe

Høring over udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner mv.

Ved e-mail af 26. oktober 2009 har Miljøstyrelsen anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har følgende bemærkninger:

Forslagets § 1, nr. 4

Det foreslås, at miljøministeren skal give forudgående tilladelse til, at en kommune kan bestemme, at miljøzoner også skal gælde for varebiler. Af de specielle bemærkninger til bestemmelsen fremgår, at baggrunden herfor er, at det bør sikres, at miljøzoner for varebiler kun indføres, når der er overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet.

Advokatrådet finder, at det kunne overvejes, at præcisere dette forhold i forslaget til § 15 a, stk. 3, således at det i lovteksten er præciseret, at dette forhold danner grundlag for ministerens administration af tilladelseskompetencen.

Forslagets § 1, nr. 9 og 14

Det foreslås, at § 15 b ændres, således at den nuværende reguleringsmulighed for partikelfiltre kan udvides til også at muliggøre krav om andet "forureningsbegrænsende udstyr". Ifølge de specielle bemærkninger til § 1, nr. 9 og 14 dækker dette begreb de eksisterende teknologier, partikelfiltre og katalysatorer, men kan rumme andet udstyr som følge af teknologiudviklingen.

Advokatrådet er enig i, at det er hensigtsmæssigt at skabe en bestemmelse, som sikrer en vis dynamik, således at lovændringer ikke er nødvendige ved enhver form for ny teknologi. Umiddelbart forekommer begrebet "forureningsbegrænsende udstyr" dog meget bredt formuleret, hvilket ikke er uden betydning henset til, at der med de foreslåede bestemmelser gives hjemmel til ved bekendtgørelse at indføre krav om

Advokatrådet

ADVOKAT 
SAMFUNDET

omkostningskrævende tiltag. Det anbefales derfor, at rækkevidden af begrebet søges afgrænset nærmere i lovtæksten.

Med venlig hilsen



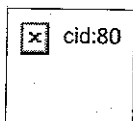
Rasmus Møller Madsen

Kære Christian

KL har ingen økonomiske bemærkninger til ændringen af miljøbeskyttelsesloven, hvad angår miljøzoner.

Mvh

Ditte



Ditte Løvenborg Pedersen

Tlf: 3370 3577

dip@kl.dk

KL- Økonomisk Sekretariat

Weidekampsgade 10

2300 København S



Miljøstyrelsen
Att.: Marianne Christensen
Strandgade 29
1401 København K

Kommentar fra Aalborg Kommune til Lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven

Aalborg Kommune har modtaget Lovforslag om ændring af miljøbeskyttelseslovens regler om miljøzoner (§15a-e) til høring.

Vi har følgende bemærkninger:

- Aalborg Kommune er generelt set positivt indstillede overfor, at det nu bliver muligt at inddrage varebiler i miljøzonen samt at håndhævelsesmulighederne forbedres gennem mærkningsordning for udenlandske køretøjer samt øgede beføjelser til politiet.
- Aalborg Kommune henstiller til, at der fra Miljøstyrelsens side i samarbejde med Vejdirektoratet tages initiativ til, at der udarbejdes et generelt miljøzonestilt, således der ikke pålægges kommunerne en unødigt udgift hver gang, der måtte ske ændringer i køretøjstype eller andre ændringer, der måtte udløse en udskiftning af skiltene.
- Aalborg Kommune finder formuleringerne omkring krav til overskredne grænseværdier upræcise i forhold til at miljøzonerne kan omfatte varebiler. Det bør præciseres:
 - hvilke grænseværdier er afgørende (ses der kun på partikler, hvilket fremgår nogle steder i bemærkningerne eller er overskridelser af NO2 også udløsende),
 - over hvor lang tid skal der have været konstateret overskridelser
 - hvordan skal det være opgjort.
- Aalborg Kommune finder det upræcist hvilke krav, der vil kunne komme til at gælde i miljøzonen i fremtiden. Vi medgiver, at det teknologiske udviklingspotentiale indenfor området ikke er kendt, men formuleringerne i lovforslaget og dets bemærkninger giver mulighed for både at stille en række nye krav i de etablerede miljøzoner, ligesom der er mulighed for slet ikke at gøre noget. Det bør fremgå, hvornår der ventes en skærpelse af kravene og hvad det kunne bestå i.
- Aalborg Kommune læser af lovforslaget, at Miljøministeriet varetager informationen for de udenlandske køretøjer. Vi henstiller til, at denne in-

20. november 2009

Init.: MKN
CVR nr.: 29 18 94 20
PBS nr.: 44199

Åbningstider:
Man-ons 9-15
Tor 9-17
Fre 9-14

Send så vidt muligt
elektronisk post til
Aalborg Kommune

formation får et mere bredt sigte end ved indførelsen af miljøzone for busser og lastbiler f.x. ved kontakt til danske virksomheder, der vurderes at have mange udenlandske leverandører.

- Aalborg Kommune noterer sig, at der gives mulighed for, at andre kommuner kan etablere miljøzoner. Vi gør opmærksom på, at de krav, der stilles til disse kommuner i forhold til en 4 ugers målekampagne er en meget stor omkostning. Til sammenligning laves der kun en egentlig målekampagne ét sted i København i forbindelse med Miljøstyrelsens evaluering af den eksisterende miljøzoneordning, mens der f.x. for Aalborg foretages en modelberegning p.b.a. målestation udenfor miljøzonen sammenholdt med detaljerede trafiktællinger i form af en nummerskrivningsanalyse.
- Aalborg kommune finder det vigtigt for miljømyndighedernes bidrag til kontrollen med overholdelsen af miljøzonen, at køretøjstyper og forudsætninger for, om et køretøj er omfattet eller ej, defineres så klart og éntydigt, at der hverken for miljøtilsynet eller virksomhederne er tvivl herom.

Det er positivt, at konstaterede mangler/usikkerhed vedr. adgang til undersøgelse af køretøjer afhjælpes.

For miljømyndighederne er det imidlertid også meget væsentligt, at Miljøministeriets udmeldinger om forventninger til den kommunale miljømyndigheds håndhævelse af miljøzonen i forbindelse med virksomheds-tilsyn er tilpasset de faktiske muligheder, som optræder i den konkrete tilsynssituation - herunder håndhævelse overfor "fremmede" køretøjer.

Aalborg kommune vil i den forbindelse gerne inddrages i drøftelser og overvejelser om miljømyndighedens håndhævelsesmuligheder og -forudsætninger. Dette kan formentlig hensigtsmæssigt ske som led i færdiggørelsen af lovforslaget, herunder eventuelt om formuleringen i lovforslaget eller bemærkningerne kan bidrage hertil.

Venlig hilsen

Malene Kofod Nielsen

Christian
Jeg kan ikke få Captia til at æde denne -
Kan du ?
Marianne

Fra: Rikke Dirren [mailto:ARD@Mil.dk]

Sendt: 26. november 2009 17:20

Til: Christensen, Marianne

Cc: mkr@mil.dk

Emne: SV: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Kære Marianne

Tak for det fremsendte.

Grundet den korte tidsfrist har min gennemgang af materialet ikke været så grundig, men vil dog alligevel kommenterer på høringen.

Umiddelbart vurderer FBE, at Forsvarets køretøjer sjældent vil være at finde i miljøzonerne. Det kan dog ikke udelukkes, særligt ikke nu, hvor de mindre kommuner også kan oprette miljøzoner, at der lejlighedsvis kan blive behov for, at Forsvarets køretøjer må bevæge sig ind i en miljøzone. FBE vurderer, at Forsvarets køretøjer som sådan burde være undtaget reglerne, og ikke kun når tilstedeværelsen skyldes, der er ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone. Den miljømæssige skadevirkning herved, vil formodentlig være meget begrænset, idet Forsvaret primært operer i landzoner.

Med venlig hilsen

Anna Rikke Dirren

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

TFL: 9924 1514

Mobil: 4132 4842

E-mail: ARD@Mil.dk

Fra: Christensen, Marianne [mailto:march@mst.dk]

Sendt: 26. november 2009 13:30

Til: ARD@mil.dk

Cc: Dierssen, Thomas Ralf; Vind, Christian Leif Aarestrup

Emne: VS: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Kære Rikke

Udkastet er sendt til Forsvarsministeriet. Så vidt jeg kan se på af vores journal har vi ikke (endnu) modtaget noget derfra.

Vi ændrer ikke noget på den gældende ordning for forsvarets biler.

Jeg forventer ikke, at I har noget til dette.

Hvis jeg ikke har modtaget noget inden i morgen klokken 12, går jeg ud fra at Forsvarsministeriet ikke har nogen bemærkninger.

Vi har en presset proces op til jul - derfor kort frist.

vh

Marianne

Marianne Christensen
Fuldm. cand. jur.

Miljøteknologi
Direkte tlf. nr. 72 54 43 86
march@mst.dk

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
DK-1401 København K
www.mst.dk

Officielle mails bedes sendt til mst@mst.dk

Fra: Dierssen, Thomas Ralf **På vegne af** MST - Captiateam
Sendt: 26. november 2009 12:54
Til: Christensen, Marianne
Emne: VS: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Med venlig hilsen
Thomas Dierssen
Captia-team

Fra: Rikke Dirren [<mailto:ARD@Mil.dk>]
Sendt: 23. november 2009 16:48
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Emne: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Til miljøstyrelsen
Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste (FBE) har ikke modtaget ovennævnte udkast til høring. Er det muligt at FBE kan få tilsendt skrivelsen evt. med en mindre dispensation fra høringsfristen hvis det er nødvendigt.

På forhånd tak

Med venlig hilsen

Anna Rikke Dirren

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

TFL: 9924 1514
Mobil: 4132 4842
E-mail: ARD@Mil.dk

lægger du den i Captia
marianne

Fra: Rikke Dirren [mailto:ARD@Mil.dk]

Sendt: 29. november 2009 12:35

Til: Christensen, Marianne

Emne: SV: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Kære Marianne

Tak for dit svar.

Reguleringen jeg henviser til findes i § 15 b, svaret gør vel ikke, i det mit spørgsmål netop gik på, om forsvarrets køretøjer som sådan ikke burde være omfattet undtagelsen, ikke kun i de særlige tilfælde § 15 b opregner, særligt med henvisning til, at Forsvarets kørsel i byzoner er meget begrænset. Men jeg kan forstå på din mail, at MST ikke ønsker en sådan udvidelse af bestemmelsen.

Med venlig hilsen

Anna Rikke Dirren

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

TFL: 9924 1514

Mobil: 4132 4842

E-mail: ARD@Mil.dk

Fra: Christensen, Marianne [mailto:march@mst.dk]

Sendt: 27. november 2009 08:56

Til: Rikke Dirren

Emne: SV: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Svaret er at finde i § 15 b, stk. 4, der ikke ændres.

vh

Marianne

Fra: Rikke Dirren [mailto:ARD@Mil.dk]

Sendt: 26. november 2009 17:20

Til: Christensen, Marianne

Cc: mkr@mil.dk

Emne: SV: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Kære Marianne

Tak for det fremsendte.

Grundet den korte tidsfrist har min gennemgang af materialet ikke været så grundig, men vil dog alligevel kommenterer på høringen.

Umiddelbart vurderer FBE, at Forsvarets køretøjer sjældent vil være at finde i miljøzonerne. Det kan dog ikke udelukkes, særligt ikke nu, hvor de mindre kommuner også kan oprette miljøzoner, at der lejlighedsvis kan blive behov for, at Forsvarets køretøjer må bevæge sig ind i en miljøzone. FBE vurderer, at Forsvarets køretøjer som sådan burde være undtaget reglerne, og ikke kun når tilstedeværelsen skyldes, der er ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone. Den miljømæssige skadevirkning herved, vil formodentlig være meget begrænset, idet Forsvaret primært operer i landzoner.

Med venlig hilsen

Anna Rikke Dirren

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

TFL: 9924 1514
Mobil: 4132 4842
E-mail: ARD@Mil.dk

Fra: Christensen, Marianne [mailto:march@mst.dk]

Sendt: 26. november 2009 13:30

Til: ARD@mil.dk

Cc: Dierssen, Thomas Ralf; Vind, Christian Leif Aarestrup

Emne: VS: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Kære Rikke

Udkastet er sendt til Forsvarsministeriet. Så vidt jeg kan se på af vores journal har vi ikke (endnu) modtaget noget derfra.

Vi ændrer ikke noget på den gældende ordning for forsvarets biler.

Jeg forventer ikke, at I har noget til dette.

Hvis jeg ikke har modtaget noget inden i morgen klokken 12, går jeg ud fra at Forsvarsministeriet ikke har nogen bemærkninger.

Vi har en presset proces op til jul - derfor kort frist.

vh

Marianne

Marianne Christensen

Fuldm. cand. jur.

Miljøteknologi

Direkte tlf. nr. 72 54 43 86

march@mst.dk

Miljøstyrelsen

Strandgade 29

DK-1401 København K

www.mst.dk

Officielle mails bedes sendt til mst@mst.dk

Fra: Dierssen, Thomas Ralf **På vegne af MST - Captiateam**

Sendt: 26. november 2009 12:54

Til: Christensen, Marianne

Emne: VS: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Med venlig hilsen

Thomas Dierssen

Captia-team

Fra: Rikke Dirren [mailto:ARD@Mil.dk]

Sendt: 23. november 2009 16:48

Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse

Emne: Miljøstyrelsens høring om udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Til miljøstyrelsen

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste (FBE) har ikke modtaget ovennævnte udkast til høring. Er det muligt at FBE kan få tilsendt skrivelsen evt. med en mindre dispensation fra høringsfristen hvis det er nødvendigt.

På forhånd tak

Med venlig hilsen

Anna Rikke Dirren

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

TFL: 9924 1514

Mobil: 4132 4842

E-mail: ARD@Mil.dk

Vind, Christian Leif Aarestrup

Fra: Lisa Bjergbakke [lbj@ENS.DK]

Sendt: 13. november 2009 10:58

Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse

Emne: Vedr. lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner

For en god ordens skyld skal jeg hermed meddele, at Energistyrelsen ikke har bemærkninger til ovenstående.

Lisa Bjergbakke

Fuldmægtig

Energieffektivisering

Direkte tlf.: 3392 6794

E-post: lbj@ens.dk

Klima- og Energiministeriet

Energistyrelsen

Amaliegade 44, 1256 København K

Tlf: 33926700, e-post: ens@ens.dk, hjemmeside: www.ens.dk

Høringssvar fra Sundhedsstyrelsen på høring af forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.

Luftforurening fra trafik og især partikler har, som det fremsendte høringsmateriale også omtaler, en veldokumenteret væsentlig skadelig indflydelse på folkesundheden, og der kommer fortsat ny viden om hvordan partiklerne kan skade helbredet. Samtidig er dette et område, hvor der er potentiale for forebyggelse. Sundhedsstyrelsen hilser derfor alle forslag, der kan føre til en bedre luftkvalitet velkommen, specielt i betragtning af, at Danmark ikke overholder grænseværdierne.

Fra et folkesundhedssynspunkt er der brug for et forslag, der begrænser befolkningens udsættelse for luftforurening mest muligt og hurtigst muligt.

Det kan undre, at man anvender formuleringen, at kommunerne kan "få lov til" at etablere miljøzoner, hvis de dokumenterer en overskridelse af grænseværdierne. Ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt bør der sættes noget i værk, når der er overskridelse af grænseværdierne.

Sundhedsstyrelsen har bemærket, at man i forslaget ikke har forholdt sig til, hvordan man vil vurdere bidraget til partikelforureningen fra brændeovne, som efter Sundhedsstyrelsens oplysninger ikke er ubetydeligt.

I det fremsendte materiale står der flg.:

"Ved en restriktion for varebiler som foreslået for udmøntning i en bekendtgørelse, udstedt af miljøministeren efter den foreslåede ændrede § 15 e, reduceres luftforureningen med partikler med 1,2 µg/m³. Denne reduktion er nok til at undgå omkring 500 tabte leveår."

Sundhedsstyrelsen vil spørge hvordan man er kommet frem til, at der kan spares 500 tabte leveår ved nedsættelse af partikelforureningen med 1,2 µg/m³? Herunder hvor mange mennesker har man antaget vil have gavn af denne nedsættelse af luftforureningen?

M.v.h.

Anne Fabricius
Embedslæge
Embedslægerne Hovedstaden
Sundhedsstyrelsen

Lis Keiding
Afdelingslæge
Center for Forebyggelse
Sundhedsstyrelsen

23. November 2009
j.nr. 7-302-01-8/24
LKE,ANF

**Center for Forebyggelse
Sundhedsstyrelsen
Islands Brygge 67
2300 København S.**

Tlf. 72 22 74 00

Fax 72 22 74 11

E-post info@sst.dk

**Dir. tlf. 72 22 77 42
E-post cff@sst.dk**



Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K.

Vedr. Udkast til luftkvalitetsplan om partikler i København og Frederiksberg. Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelsesloven, der vedrører miljøzoner m.v.

Frederiksberg Kommune har modtaget ovennævnte forslag i høring. Kommunen har følgende bemærkninger:

Frederiksberg Kommune er generelt positiv overfor forslagene, som samlet vil medvirke til at styrke indsatsen overfor især partikelforurening, som er den mest problematiske luftforureningsparameter i tæt befolkede byområder som Frederiksberg.

Efter at der, med de eksisterende miljøzoner, er sat krav til partikelforurening fra de tunge køretøjer (lastbiler og busser), er varebilerne nu den væsentligste partikelforurenende trafikkilde. Den foreslåede indsats overfor partikelforurening omfatter alene ældre dieseldrevne varebiler fra før 2002 og benzindrevne varebiler fra før 1995. I forbindelse med lovforslaget er der foretaget beregningerne, der viser at de af EU opsatte grænseværdier for partikler forventes lige at kunne overholdes i 2011. Såfremt dette alligevel ikke er tilfældet, bør det efter Frederiksberg Kommunens opfattelse overvejes at inddrage øvrige køretøjer - f.eks. minibusser og ældre dieseldrevne personbiler. En mulighed er også at skærpe kravene til de omfattede køretøjers Euronorm eller til filtrenes effektivitet. Yderligere tiltag bør i den sammenhæng prioriteres ud fra en cost/benefit betragtning, som sikrer, at samfundet får mest muligt miljø for pengene.

Frederiksberg Kommune skal i den sammenhæng påpege vigtigheden af, at lovgivningen indeholder mulighed for at skærpe kravene eller inddrage nyere køretøjer, hvis de foreslåede tiltag ikke fører til overholdelse af grænseværdierne.

Frederiksberg Kommune finder ligeledes, at der er behov for en styrket indsats overfor kvælstofilter (NOx). Der er derfor positivt, at loven udvides til også at omfatte indgreb overfor andet end partikelforurening. I forbindelse med lovforslaget har miljøstyrelsen oplyst, at der ultimo 2010 udar-

23. november 2009
Sagsbeh: nkj/re
Sagsnr.:1147-61166
Dokument: 1147-831488

By- og Miljøområdet
Bygge, Plan og Miljø
Rådhuset
2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

Telefon 3821 4076
Telefax 3821 4525
bpm@frederiksberg.dk

bejdes en statslig strategi for reduktion af NO₂-luftforurening. Frederiksberg Kommune kan i den sammenhæng anføre, at kommunen i 2010 forventer at udarbejde en lokal strategi for reduktion af luftforureningen, også indeholdende overvejelser om NO₂. Kommunen skal derfor foreslå, at man i forbindelse med den statslige strategi overvejer koblingen mellem lokale og nationale handlemuligheder, for at sikre den bedst mulige effekt. Kommunen indgår gerne i en drøftelse med styrelsen omkring lokal strategi/national strategi optimering.

Håndhævelsen af reglerne i den nuværende miljøzone har vist, at især håndhævelsen overfor de udenlandske køretøjer er vanskelig. Lovforslagets tiltag omkring obligatorisk miljømærkning af alle køretøjer (også udenlandske), samt politiets mulighed for at tilbageholde køretøjer, indtil bøden er betalt, betragter Frederiksberg Kommune således som hensigtsmæssige.

Økonomi – herunder DUT-udligning.

Udgifterne til oprettelse af en miljøzone også omfattende varebiler i København og Frederiksberg anslås ifølge lovforslaget at koste ca. 6 mio. kr. Dertil kommer kommunale udgifter til partikelfiltre etc. til varebiler. For Frederiksberg anslår kommunen denne udgift til ca. 125.000 kr. Kommunen finder det generelt meget betænkeligt, at forventede ekstraudgifter til kommunerne – som normalt udlignes via det såkaldte DUT-princip, ikke her foretages, da kommunerne ifølge loven "valgfrit" indfører miljøzonen. Reelt må denne "valgmulighed" – specielt for Frederiksberg Kommune – hvor grænseværdierne for partikler er overskredet, anses som hypotetisk. Såfremt Frederiksberg og København ikke benyttede sig af "valgmuligheden" om at indføre miljøzoner, ville staten pådrage sig en traktkrænkelssag, hvilket alt andet lige må antages at medføre krav om tiltag, som ville medføre statslige udgifter af mindst tilsvarende størrelse. Lovgiver undgår således med denne "valgfrie konstruktion" den traditionelle DUT-udligning. Frederiksberg Kommune har derfor anmodet sin forhandlingsberettigede organisation (KL) om at indgå i en nærmere diskussion af dette forhold.

Med venlig hilsen

Niels Kaalund
Civilingeniør

Kopi:

Kommunernes Landsforening
Københavns Kommune
Århus Kommune
Odense Kommune
Aalborg Kommune