



**Miljø- og
Fødevareministeriet**
Departementet

Høringsnotat

Eksport og Miljøtek
J.nr. 2018-9259
Ref. Kaasm
Den 4. februar 2019

Høringsnotat om lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven - skærpede miljøzoner for tunge køretøjer og varebiler

Lovforslaget er fremsat i forlængelse af regeringens Klima- og luftudspil og har til formål at forbedre luftkvaliteten i særligt de største byer i Danmark. Det foreslås konkret, at miljøkravene til dieseldrevne lastbiler og busser skærpes og at der samtidig indføres miljøkrav til dieseldrevne varebiler.

Lovforslaget gælder for de byer, som i dag har miljøzoner, dvs. København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense.

Lovforslaget har været i høring fra d. 7. december 2018 til d. 28. januar 2019.

Der er modtaget høringssvar fra:

- | | |
|--------------------------------------|------------------------|
| - DSB | - Københavns Kommune |
| - Forbrugerrådet Tænk | - Dansk Cyklistforbund |
| - Cirkusdirektørforeningen i Danmark | - KL |
| - Dansk Miljøteknologi | - DanskPersonTransport |
| - Nordjyllands Trafikselskab | - Danske Regioner |
| - Movia | |
| - Frederiksberg Kommune | |
| - Aalborg Kommune | |
| - Bryggeriforeningen | |
| - Trafikselskaberne | |
| - Midttrafik | |
| - De danske bilimportører | |
| - Dansk Arbejdsgiverforening | |
| - DI | |
| - ITD | |
| - DTL | |
| - Motorhistorisk forening | |
| - Det Økologiske Råd, DØR | |

Følgende havde ingen bemærkninger:

- DSB, Forbrugerrådet Tænk, Motorhistorisk forening og Dansk Arbejdsgiver forening.
- Forbrugerrådet Tænk ønsker ikke at tages til indtægt for forslaget, da de af hensyn til ressourcer ikke har haft lejlighed til at på det.
- Motorhistorisk forening noterer sig, at veterankøretøjer fortsat er undtaget og har derfor ingen kommentarer.

Samtlige høringssvar er vedlagt i deres fulde længde og ligeledes lagt på høringsportalen.dk. I nærværende høringssnotat er uddrag fra høringssvarene medtaget i forkortet udgave.

Høringsnotatet er opdelt i følgende otte emneafsnit

1. Ikrafttrædelses- og indfasningstid af reglerne, herunder fastsættelse af zonens udstrækning og transitruter
2. Regulering efter registreringsdato, herunder specialkøretøjer
3. Flere typer køretøjer – personbiler mv.
4. Flere byer, større fleksibilitet og grøn omstilling af transportsektoren
5. Eftermontering af partikelfiltre eller anden røgrensning, herunder EEV køretøjer
6. Dispensationsmuligheder
7. Håndhævelse, herunder digitalisering og udenlandske køretøjer
8. DUT

Miljø- og Fødevarerministeriets svar på indkomne høringssvar

Hovedparten af høringsparterne udtrykker generelt støtte til formålet med lovforslaget om at skabe renere luft og forbedre sundheden for danskerne.

Miljø- og Fødevarerministeriets svar

Miljø- og Fødevarerministeriet noterer støtten til lovforslaget.

Ad 1) Ikrafttrædelses- og indfasningstid af reglerne, herunder fastsættelse af zonens udstrækning og transitruter

Dansk Miljøteknologi, Det Økologiske Råd, Frederiksberg Kommune finder, at indfasningstiderne er for lange. Der peges på, at indfasningen af Euro 6 for lastbiler og Euro 5 for varebiler med fordel kan fremrykkes.

ITD finder forslaget for acceptabelt, mens Bryggeriforeningen, Midttrafik, Movia, DI og DTL finder indfasningstiderne bør være længere. DI foreslår mindst 14 måneder, mens DTL gerne havde set 2 år.

Aalborg Kommune ønsker en præcisering af reglerne om transitruter ved fastsættelse af den geografiske udstrækning af miljøzonen.

Miljø- og Fødevarerministeriets svar

Miljø- og Fødevarerministeriet finder, at der skal være en balance mellem den tid erhvervet skal have til at indrette sig på nye krav og ønsket om, at miljøeffekten skal opnås hurtigst muligt. Lovforslaget indeholder derfor en trinvis indfasning af kravene og med en indfasningsperiode på 12 måneder fra lovforslagets ikrafttræden til den første skærpelse. Regler om transitruter fastsættes i en udmøntende bekendtgørelse, hvor ønsket fra Aalborg Kommune vil blive inddraget.

Høringssvaret giver på den baggrund ikke anledning til ændring af lovforslaget.

Ad 2) Regulering efter registreringsdato, herunder EEV køretøjer

DanskPersonTransport, ITD, DI, De Danske Bilimportører, Bryggeriforeningen finder, at adgangskrav baseret på registreringsdato kan føre til at køretøjsejere, der har investeret i en ny euronorm, før den blev obligatorisk, og som derfor falder for registreringsdatoen reguleres uforholdsmæssigt hårdt. Det påpeges, at de eksisterende miljøzoneregler baseret på euronormerne sikrer udledningsorienterede krav, der anses som mere sagligt.

Herunder peger DanskPersonTransport, Movia, Midttrafik, ITD, på EEV-godkendte tunge køretøjer (Enhanced Environmental Vehicles), der har udledningsgrænser svarende til en Euro 5-6, men som

blev markedsført tidligere. I forslaget er det ikke klart om et EEV køretøj med partikelfilter opfylder kravene.

ITD nævner, at såfremt registreringen i motorregistreret ikke er sikker bør det optimalt kunne løses ved det årlige periodiske syn, inden de anførte ikrafttrædelsesdatoer.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at 1. registreringsdato er en mere sikker oplysning i motorregistreret end Euronorm. I forhold til kravene i trin 2 i 2022 vil både Euro 6 lastbiler og busser og Euro 5 varebiler, der er solgt før skæringsdatoen, fortsat have adgang, da de har fabriksmonteret partikelfilter, og der vil derfor ikke være tale om, at køretøjer med en ny euronorm solgt før tid ikke får adgang til miljøzonerne.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændring af lovforslaget.

Ad 3) Flere typer køretøjer – personbiler

Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune, Dansk Miljøteknologi, DØR, De Danske Bilimportører og Dansk Cyklistforbund finder, at lovforslaget også bør omfatte personbiler. Flere peger på, at personbilerne er den største kilde til luftforurening, og at omkostningen for at omfatte disse er minimale.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Miljø- og Fødevareministeriet noterer sig, at særligt de ældste varebiler og tunge køretøjer bidrager med en stor del af luftforureningen. En del af formålet med lovforslaget er at sikre renere luft, uden at det rammer den enkelte borgers økonomi og hverdag unødigt. Regeringen ønsker en grøn omstilling af transportsektoren og har sat et mål om stop for salg af nye benzin- og dieslbiler fra 2030 og fra 2035 også stop for salg af plug-in hybridbiler. Her og nu er der bl.a. afsat 100 mio. kroner i finansloven for 2019 til midlertidigt at forhøje skrotningspræmien for gamle dieslbiler fra før 2006, for at understøtte en generel fornyelse af disse.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændring af lovforslaget.

Ad 4) Flere byer, større fleksibilitet og grøn omstilling af transportsektoren

Københavns Kommune, DØR, Dansk Miljøteknologi finder at flere byer burde have mulighed for at etablere miljøzoner. Københavns Kommune peger på, at der burde være forskellige krav i byerne alt efter luftforureningsniveau.

DI og DTL støtter, at det er overskridelser af partikelgrænseværdier der kan give flere byer mulighed for at etablere miljøzoner. ITD og Bryggeriforeningen støtter forslaget om ens implementering af reglerne i samtlige miljøzoner.

Københavns Kommune og DØR stiller forslag om nul-emissions-zoner med henblik på at skabe incitament til flere el-biler. Københavns Kommune ønsker endvidere større fleksibilitet for kommunerne til løbende kunne tilpasse miljøzonerne og hermed at kunne inddrage arbejdsmaskiner, motorcykler, knallerter og havnetrafik. At omfatte arbejdsmaskiner fremhæves også af Dansk Miljøteknologi. KL spørger til, om der er intentioner om at omfatte arbejdsmaskiner.

Frederiksberg Kommune peger på at samtænke tiltag i den grønne omstilling af transportsektoren og de 38 initiativer i regeringens Klima- og luftudspil for at fremme el-biler. DTL peger på, at miljøzoner fremmer udskiftning af dieslbiler med el-biler og finder dette er et kortsigtet og dyrt virkemiddel,

og at der burde skabes bedre rammer for en grøn omstilling af transportsektoren. DI peger på at andre løsninger, såsom flydende trafik, modulvogn tog til containerhavnen Nordhavn mv. kan understøtte formålet om mindre luftforurening. Dansk Cyklistforbund peger på, at miljøzoner ikke bør stå alene, men suppleres med bedre cykelinfrastruktur, herunder supercykelstier, som dog ligger uden for nærværende lovforslag.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Miljø- og Fødevareministeriet kan bemærke, at der er lagt op til ens krav i alle miljøzoner for at sikre lige konkurrencevilkår for erhvervet i de største danske byer. Der er store økonomiske udfordringer for erhvervet ved indførelse af miljøzoner, og derfor skal der være en god miljømæssig begrundelse for at skærpe kravene til dieselskøretøjer i byerne. Med regeringens klima- og luftudspil er der fokuseret på de største byer, hvor miljøzoner vil have størst miljømæssig effekt, da miljøeffekten er meget afhængig af tætheden i byerne. Ligesom tidligere er det fortsat de største byer, der selv vælger, om de vil indføre de miljøzoner, som staten sætter de tekniske rammer for.

Miljøzoner er ét blandt flere initiativer i regeringens Klima- og luftudspil, der understøtter en grøn omstilling af bilparken ved at tilskynde en generel fornyelse af erhvervskøretøjerne.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændring af lovforslaget.

Ad 5) Eftermontering af partikelfiltre eller anden røgrensning

Dansk Miljøteknologi, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune finder, at der bør være mulighed for at stille skrappe krav til eftermontering af røgrensningssystemer. Der peges på, at krav om åbne partikelfiltre til varebiler bør skærpes, og der bør ses på kombinationssystemer, hvor både partikelfiltre og SCR-katalysatorer indgår, så der også stilles krav om rensning for NOx. Dansk Miljøteknologi problematisere omkostningsberegningerne og finder ikke, at de positive effekter for danske partikelfilter producenter er medtaget.

KL, DanskPersonTransport, Movia, Midttrafik, NT, ITD og DTL problematisere omkostningsberegningerne og de tekniske muligheder ved at skulle eftermontere effektive partikelfiltre på euro 4 og 5 tunge køretøjer.

DI peger på, at det er afgørende, at der ikke indføres krav om SCR-katalysatorer.

De danske bilimportører finder, at et eftermonteret filter ikke bør kunne sidestilles med et fabriksmonteret, og påpeger, at der er brug for en særlig håndhævelse af eftermonterede partikelfiltre eller at eftermonteringsmuligheden helt bør udgå.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Miljø- og Fødevareministeriet noterer, at nye Euro 6 dieselskøretøjer, både varebiler, lastbiler og busser har en kombination af partikelfiltre og SCR, der både fjerner kvælstofoxider (NOx) og partikler. Med forslaget er der lagt op til, at miljøzoner, når kravene er fuldt indfaset, kun vil give adgang til køretøjer med en registreringsdato, der flugter med denne norm. Erfaringer viser, at de færreste vil vælge at eftermontere, men køber et nyere erhvervskøretøj, hvorfor miljøzoner er et effektivt virkemiddel til at reducere luftforureningen i byerne.

Nyere varebiler har et effektivt partikelfilter fra fabrikken, der fjerner 95-99 % af partiklerne. Disse filtre kan ikke eftermonteres på ældre varebiler. Med partikelfilterafgiften for varebiler er der krav om at eftermonterede partikelfiltre skal have en rensningseffektivitet på 30-50 %. Miljø- og

Fødevareministeriet lægger sig med miljøzonereglerne op ad det krav, således at der nationalt er ens krav vedrørende eftermontering af partikelfiltre til varebiler, der både giver adgang til miljøzoner og som gør, at bilejeren ikke skal betale partikelfilterafgiften.

Miljø- og Fødevareministeriet anser det for teknisk muligt at eftermontere partikelfiltre såvel som kombinationsløsninger på tunge køretøjer. Der er blandt andet eftermonteret kombinationssystemer på 300 busser i København som en del af luftpakken fra 2014. Men der er stor prisforskel på at skulle eftermontere et partikelfilter og et kombinationssystem. Cowi har angivet gennemsnitspriser for eftermontering af partikelfiltre og kombinationssystemer. For tunge køretøjer er prisen for et partikelfilter angivet til ca. 50.000 kr., mens et kombinationssystem ligger på omkring 120.000 kr. Hertil kommer driftsomkostninger. I en samlet betragtning af erhvervsøkonomi, bilernes alder, når kravene træder i kraft og ud fra erfaringer, der viser, at 10-25 % eftermontere partikelfiltre, er der i forslaget lagt op til at fortsætte med den hidtidige eftermonteringsmulighed af partikelfiltre.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændring af lovforslaget.

Ad 6) Dispensationsmuligheder, herunder specialkøretøjer

Cirkusdirektørforeningen, DanskPersonTransport, Trafikselskaberne, Movia, Midttrafik, NT, Bryggeriforeningen, DTL, ITD og DI peger på nødvendigheden af en dispensationsordning. Særligt specialkøretøjer og EEV – busser fremhæves.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Miljø- og Fødevareministeriet gør opmærksom på, at der i lovforslaget bemærkninger er peget på at der med de foreslåede skærpselser kan være et fornyet behov for at kunne dispensere fra reglerne, idet nye grupper af køretøjer omfattes. For at sikre ens landsdækkende sagsbehandling og lige vilkår lægges der med forslaget op til, at Miljøstyrelsen fortsat skal behandle dispensationssager.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændring af lovforslaget.

Ad 7) Håndhævelse, herunder digitalisering og udenlandske køretøjer

Bryggeriforeningen, Dansk Miljøteknologi og DanskPersonTransport støtter digital håndhævelse.

De Danske Bilimportører og ITD finder, at såfremt euronormregistreringen i DMR er for usikker, bør en digitalisering af håndhævelsen afvente således, at reglerne kan basere sig på euronormerne.

Frederiksberg Kommune, DanskPersonTransport er overodnet positive overfor en digitalisering, men pointerer, at kontrollen overfor udenlandske køretøjer bør sidestilles med de danske.

Københavns Kommune finder, at den digitale håndhævelse bør indrettes på en sådan måde, at den på et senere tidspunkt kan anvendes til indførelse af intelligent roadpricing.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Miljø- og Fødevareministeriet noterer støtten til at overgå til et digitalt håndhævelsessystem og notere sig tilkendegivelser af, at udenlandske køretøjer bør sidestilles med danske. Dette vil blive taget med i udarbejdelse af et kommende lovforslag, der vil sætte den konkrete ramme for den automatiske digitale håndhævelse.

Miljø- og Fødevareministeriet har bevidst valgt at lade reglerne overgå fra euronormer til registreringsdato dels på grund af den nuværende registreringssikkerhed for dansk registrerede køretøjer og dels for let at kunne håndtere udenlandske køretøjer i et digitalt kommende system.

Miljø- og Fødevareministeriet finder, at intelligent roadpricing falder udenfor lovforslagets formål.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændring af lovforslaget.

Ad 8) DUT

Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og KL påpeger, at forslaget vurderes at give Kommunerne berettigelse til DUT kompensation, hvilket vil blive rejst i de årlige DUT forhandlinger.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Kommunalbestyrelserne i de nuværende miljøzoner kan med forslaget vælge at nedlægge deres eksisterende miljøzone, hvis kommunalbestyrelsen ikke ønsker de skærpede krav til tunge køretøjer og miljøzonekrav til varebiler

Øvrige kommuner kan kun etablere miljøzoner såfremt EU's luftkvalitetsgrænseværdier for partikler over overskredet. Det forventes ikke at være tilfældet, da der i Danmark ikke har været overskridelser siden 2008.

Idet kommunerne med lovforslaget ikke pålægges nye krav, er det Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at den reviderede lov kan optages som udgiftsneutral på lov & cirkulæreprogrammet for 2018-19.

Høringssvarene giver på den baggrund ikke anledning til ændring af lovforslaget.