

== AKT 4055156 == [DSB - SV: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzo... ==

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Anne Sophie Thambour Joensen (astj@dsb.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863
E-mailtitel: SV: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)
Sendt: 18-12-2018 10:24:33
Bilag: Høringsliste.pdf; Høringsbrev.pdf; Udkast til lovforslag om miljøzoner.pdf;

Til rette vedkommende,

Tak for høringen. DSB har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Anne Sophie Thambour Joensen
Sekretariatsmedarbejder

DSB · Koncernsekretariatet · Telegade 2, 2630 Taastrup · CVR 25 05 00 53
Tlf. +4524680615 · E-mail astj@dsb.dk



Fra: Lars Hald [<mailto:lahal@mfvm.dk>]
Sendt: 7. december 2018 18:24
Cc: Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Miljø- og fødevareministeriet <mfvm@mfvm.dk>
Emne: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)

Til alle høringsparter

Vedhæftet findes:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevareministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 28. januar 2019, kl. 12.00**.

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Eksport og Miljøteknologi | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Eksport og Miljøteknologi | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Titel: Journalnummer 2018-14863
Sendt: 15-01-2019 14:23:41

Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler.

Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Claus Jørgensen
Projektleder

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7722 / cj@fbr.dk / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

**Forbrugerrådet
Tænk**
Danish Consumer Council

Fra: Lars Hald [<mailto:lahal@mfvm.dk>]
Sendt: 7. december 2018 18:24
Cc: Katja Asmussen; Miljø- og fødevareministeriet
Emne: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)

Til alle høringsparter

Vedhæftet findes:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevareministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 28. januar 2019, kl. 12.00.**

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Eksport og Miljøteknologi | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Eksport og Miljøteknologi | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk

Forbrugerrådet Tænk er en uafhængig medlemsorganisation, der arbejder for et Danmark, hvor alle forbrugere kan træffe et trygt valg. Få nyheder, informationer om test, tilbud og gode råd 1-2 gange om ugen. Tilmeld dig vores nyhedsbreve på taenk.dk/nyhedsbrev

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Martin Arli (martin@arli.dk), Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Klaus Jochumsen (klaus@arena.dk)
Titel: høringssvar fra Cirkusdirektørforeningen i Danmark, vedr. forslag til ændring om skærpelse af Miljøzonekrav til tunge køretøjer,
Sendt: 22-01-2019 10:30:20

Til Miljø og Fødevareministeriet
Eksport og Miljøteknologi
att. Lars Hald

På vegne af Cirkusdirektørforeningen i Danmark skal jeg hermed indgive cirkusbranchens høringssvar på ovenstående: Cirkusdirektørforeningen har ved en tidligere forhandling indgået aftale med ministeriet om en dispensationsordning, for cirkusbranchen som går ud på at der gives dispensation til cirkus under forudsætning af at der årligt udfases 10 % af vognparken eller at der eftermonteres filtre, ligeledes på 10% af det enkelte cirkus vognpark.

Der er tale om en dispensation fra partikelfilterkravet i miljøzonerne.

Aftalen er begrundet i økonomiske forhold samt at Cirkus i København såvel som i resten af Danmark har STOR offentlig interesse og betydning da der er tale om en mere end 250 år gammel kultur-tradition.

Vi går naturligvis ud fra at denne aftale fortsat er gældende. Skulle det modsatte være tilfældet skal vi venligst bede om en ny forhandling.

Med venlig hilsen / Best regards
Klaus Jochumsen

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Dansk Miljøteknologi (jj@danskmiljoteknologi.dk)
Titel: Journalnummer 2018-14863
Sendt: 28-01-2019 08:36:00
Bilag: Høringssvar.Miljøzoner.28.1.2019.pdf;

Se venligst vedhæftede høringssvar om miljøzoner.

Med venlig hilsen

Jørn Jespersen

Direktør

Dansk Miljøteknologi

21 49 13 83





*Brancheforeningen Dansk Miljøteknologi
28. januar 2019*

Høringssvar

Lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven *Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler*

Journalnummer 2018 - 14863

Et år længere at leve i. Det kan københavnernes i gennemsnit se frem til at få, hvis luftforureningen i hovedstaden nedbringes til samme niveau som på landet. Det viser ny forskning fra Københavns Universitet. Studierne viser, at borgerne også vil få flere sygdomsfrie leveår, inden de risikerer at få eksempelvis hjertekarsygdomme, KOL eller diabetes (Politiken 17. nov. 2018).

De nuværende 5 danske miljøzoner er forældede og stort set uden virkning på luftforureningen. Det skyldes, at de blot stiller krav om Euro 4, som er en standard tilbage fra 2005, og der kører næsten ingen busser og lastbiler tilbage fra den tid.

Luftforureningen med blandt andet partikler og NOx fra trafikken er det miljøproblem, som har den største sundhedsmæssige skadevirkning for den danske befolkning med sygedage, hospitalsindlæggelser og for tidlig død til følge.

Derfor hilser Dansk Miljøteknologi med tilfredshed, at regeringen nu foreslår en opdatering af kravene i miljøzonerne gennem lovforslaget om skærpede miljøzonekrav.

Ambitionsniveauet er imidlertid skuffende.

For Dansk Miljøteknologi spiller ny og forbedret miljø- og klimalovgivning en vigtig rolle som driver for teknologiudvikling og for muligheden af, at danske grønne virksomheder kan bruge hjemmemarkedet som udstillingsvindue for deres løsninger.

Regeringen siger i sit klima- og luftudspil, at den ønsker, at Danmark skal være verdensførende indenfor grønne løsninger. Den ambition bakker Dansk Miljøteknologi op bag, og den tilsiger efter vores opfattelse, at Danmark også er førende, når det kommer til at stille miljøkrav og indføre ny regulering.

Reguleringen skal naturligvis finde en balance mellem de erhvervs- og samfundsøkonomiske omkostninger på den ene side og de positive effekter for de grønne virksomheder på den anden. Det kræver, at man ved udformningen af ny lovgivning er opmærksom på såvel omkostninger som muligheden for at fremme ny danskudviklet cleantech. Balancen i dette lovforslag er imidlertid efter vores opfattelse skæv, da der tages mere hensyn til forureneren end til miljøet og sundheden.

Der er ifølge lovforslaget ingen positive effekter for erhvervslivet som følge af de skærpede krav. Det afspejler det manglende ambitionsniveau, og det demonstrerer også, at man ved vurdering af lovforslags erhvervsmæssige konsekvenser traditionelt kun ser på omkostninger og negative effekter.

Men ny miljø- og klimalovgivning kan som nævnt have store positive effekter for dansk erhvervsliv og samfundet i øvrigt, og det burde altid vurderes, hvordan disse effekter kan optimeres og indgå i forlaget.

Især når man som regeringen ønsker, at Danmark skal være verdensførende inden for grønne løsninger. Så må vi også gå i spidsen og stille krav om at bruge dem.

Vi foreslår, at de potentielt positive effekter af renere luft og strammere miljøzoner for danske cleantechvirksomheder og for turisme og international branding af Danmark belyses i forbindelse med behandlingen af lovforslaget.

Emissioner fra trafikken udgør som lovforslaget korrekt nævner en meget væsentlig andel af den samlede luftforurening, især i de tæt trafikerede gader i myldretiden om morgenen og til dels i eftermiddagstimerne. Derfor er der potentielt også en stor positiv effekt for menneskers sundhed ved at nedbringe emissionerne.

Formålet med lovforslaget burde være at nedbringe luftforureningen mest muligt, da der ikke eksisterer nogen nedre grænser for sundhedspåvirkning fra dieselpartikler og NOx.

Derfor undrer det Dansk Miljøteknologi, at der med lovforslaget ikke åbnes mulighed for, at flere danske byer kan beslutte at indføre miljøzoner, hvis de ønsker det.

Lovforslaget stiller som betingelse for, at en kommune kan søge om at etablere en miljøzone, at grænseværdien for partikler skal være overskredet. Men det er efter vores mening ganske uambitiøst, da grænseværdien udgør en maksimal tilladt værdi og ikke en anbefalet værdi.

Grænseværdier for luftforurening er IKKE fastlagt som sundhedsmæssige værdier, der sikrer befolkningens sundhed, hvis de overholdes, men som kompromisser mellem økonomi og sundhed.

Vi foreslår, at man åbner for, at kommuner med byer på over 25.000 indbyggere (alternativt 40.000) kan indføre miljøzoner, hvis kommunalbestyrelsen beslutter det, og at hele Storkøbenhavn kan gøres til en stor miljøzone.

Dansk Miljøteknologi har forståelse for, at ejere af køretøjer skal have et rimeligt varsel om skærpede miljøzonekrav, men vi mener, at de foreslåede indfasningsdatoer er for langsommelige. Hvis ejerne vurderer, at køretøjerne har en tilstrækkelig stor restlevetid, kan de eftermontere det nødvendige rensudstyr som retrofit.

Af hensyn til befolkningens sundhed bør man betydeligt hurtigere end foreslået overgå til krav om Euro 6 for at kunne køre i miljøzonerne.

Det skal bemærkes, at først med Euro 6 kommer der krav til reduktion af de ultrafine partikler, som mistænkes for at have særligt skadelige sundhedsmæssige effekter.

Vi foreslår, at der for lastbiler og busser stilles krav om, at fra 2020 må der kun køre køretøjer indregistrerede efter 1. januar 2014 (svarende til Euro 6).

Vi foreslår, at for varebiler rykkes indfasningsdatoerne til 2020 (Euro 5) og 2022 (Euro 6).

Dansk Miljøteknologi støtter, at der stilles de samme krav i alle miljøzoner.

Men vi er uforstående overfor, at ældre køretøjer fortsat må køre i miljøzonerne, hvis de har eller får eftermonteret et partikelfilter. Det vil betyde, at den reduktion i NOx-udledningen, som de nyere normer sikrer, ikke bliver realiseret for disse køretøjer.

Der er tale om betydelige forbedringer i NOx-emissionerne fra Euro 4 over Euro 5 og til Euro 6 køretøjerne.

For busser og lastbiler er tallene:

Euro 4 3,5 g/kWh

Euro 5 2,0 g/kWh

Euro 6 0,4 g/kWh

Der er således en reduktion i NOx-udledningerne på 89 % fra Euro 4 til 6. En reduktion, som ikke realiseres med det foreliggende forslag.

Samfundsøkonomisk taler meget for, at de sparede sundhedsmkostninger ved en reduceret NOx-forurening overstiger omkostningerne ved at fjerne NOx-en.

Det danske firma, Amminex, som producerer SCR-systemer, der kan eftermonteres på bl.a. lastbiler og busser har således opgjort, at prisen for at fjerne et kg. NOx gennem de systemer, som er påmonteret 300 bybusser i København har været 37 kr.

Mens det engelske miljøministerium har opgjort sundhedsudgifterne for et kg. NOx til sygedage, hospitalsindlæggelser og for tidlig død til mellem 208 og 906 kr. afhængigt af befolkningstætheden i det pågældende område.

Vi vil i øvrigt kraftigt opfordre til, at de danske beregningsmodeller opdateres, så de kommer til på linje med andre lande at indregne de fulde gevinster ved en øget NOx-reduktion.

Vi foreslår, at der stilles krav om fuld overholdelse af Euro 6 normen for såvel partikler som NOx – enten ved at køretøjerne er født med eller har fået eftermonteret et City-SCR renseudstyr med både partikelfilter og et SCR-reNSEUDstyr beregnet til bykørsel.

Arbejdsmaskiner og andre forurenende maskiner, som bruges i stort omfang i byerne, er ikke omfattet af dette forslag.

Det må vurderes, at der ligger et stort potentiale for reduktion af luftforureningen, hvis der stilles krav om nyeste teknologi også for arbejdsmaskiner.

Vi foreslår, at arbejdsmaskiner omfattes af lovgivningen om miljøzoner.

Der indføres med dette lovforslag en ny digital kontrol af køretøjernes overholdelse af miljøzonestovgivningen. Det støtter Dansk Miljøteknologi, og vi ser frem til, at der sikres en effektiv af håndhævelse af miljøzonereglerne.

***Med venlig hilsen
Jørn Jespersen
Direktør
Dansk Miljøteknologi***

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Susan Jensen (sj@NTmail.dk)
Titel: Journalnummer 2018-14863
Sendt: 27-01-2019 23:04:33
Bilag: NT høringssvar, Skærpelse af miljøzonekrav.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar fra Nordjyllands Trafikselskab til udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer.

Med venlig hilsen / Best regards

Susan Bundgaard Jensen
Projektleder

sj@NTmail.dk
Tel. + 45 7248 9216



Nordjyllands Trafikselskab
John F. Kennedys Plads 1R, 3. Sal
9000 Aalborg



Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

27/01/2019

Vedr.: Høringssvar om Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler

Miljø- og Fødevareministeriet har den 7. december 2018 fremsendt høringsbrev til Nordjyllands Trafikskelskab (herefter NT) vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer.

Med lovforslaget foreslås følgende stramninger for dieseldrevne busser:

- pr. 1. juli 2020: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. oktober 2009 eller senere.
- pr. 1. juli 2022: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. januar 2014 eller senere

I tilfælde af en tidligere 1. registreringsdato skal bussen have et partikelfilter eller opnå dispensation for at køre i en miljøzone.

Lovforslagets betydning for den nordjyske busflåde:

Pr 1. juli 2020, vil der i NT's område være følgende antal busser, indregistreret før 1. oktober 2009:

- 23 busser i kontrakt for Aalborg By
- 25 busser på regionale ruter, der anløber Aalborg Busterminal

En betydelig del af disse busser er indsat som dubleringsbusser med et begrænset antal køreplantimer.

Pr 1. juli 2022, vil der i NT's område være følgende antal busser, indregistreret før 1. januar 2014:

- 61 busser i kontrakt for Aalborg By
- 58 busser på regionale ruter, der anløber Aalborg Busterminal

Som tilfældet er for den planlagte stramning i 2020, vil en væsentlig del af de busser, der står til at falde for den fastsatte aldersgrænse i 2022, være dubleringsbusser med et relativt begrænset kørselsomfang.



For en række af de berørte busmodeller vil det ikke være muligt alene at eftermontere et lukket partikelfilter, idet der enten ikke er plads til partikelfilteret, eller at det ikke er teknisk muligt at kombinere et lukket partikelfilter med den eksisterende SCR-katalysator. Det kan derfor være nødvendigt at installere en kombinationsløsning med ny SCR-katalysator og et lukket partikelfilter.

En grøn omstilling af den nordjyske bustrafik

NT arbejder løbende med at reducere den kollektive trafiks klima- og miljøbelastning, og gennemfører i samarbejde med kommuner, regioner og entreprenører forsøg med fremtidens grønne løsninger i den kollektive trafik.

Som en væsentlig milepæl i indsatsen for en grøn omstilling, vedtog NT's bestyrelse i december 2018 en strategi for den grønne omstilling af den kollektive trafik, herunder bustrafikken. I den grønne strategi er der fastlagt følgende målsætninger for busserne:

Senest i 2025 skal:

1. Busserne på by- og regionalruter være fossilfri

Senest i 2030 skal:

1. Busserne på by- og regionalruter være emissionsfri
2. Busserne på lokalruter være fossilfri

For at muliggøre en fornuftig balance mellem grøn omstilling og økonomi, og dermed undgå uforholdsmæssigt store ekstraomkostninger, sker teknologiskiftet som hovedregel i forbindelse med genudbud af buskørslen. Det nuværende busmateriel vil dermed løbende blive udskiftet i takt med 1) at kontrakter udløber eller 2) at den enkelte bus falder for kontraktens alderskrav, hvorefter materiellet ikke blive levetidsforlænget. Det er derfor ikke sandsynligt, at det pågældende busmateriel vil køre i miljøzonen i Aalborg herefter.

Der vil dermed være en uforholdsmæssig stor ekstraomkostning forbundet med at skulle have monteret partikelfiltre på et så stort antal busser, busser som i praksis kun skal køre i miljøzonen i en begrænset årrække. Det er derfor NT's vurdering, at de omkostninger, det fremsatte lovforslag vil resultere i, ikke vil være proportional med den miljøgevinst, man vil kunne opnå.

Med venlig hilsen

Susan Bundgaard Jensen

Projektleder

T: 72489216

M: sj@NTmail.dk

Til: Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Cc: Victor Hug (vih@moviatrafik.dk), Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk), 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark ' (mba@moviatrafik.dk), Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk)
Fra: Mads Lund Larsen (MLL@moviatrafik.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler
Sendt: 28-01-2019 08:07:20
Bilag: Høringssvar vedr.miljøzoner-664244_(1).docx;

Vedhæftet Movias høringssvar vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler

Med venlig hilsen

Mads Lund Larsen
Chefkonsulent
Direktionssekretariat, Stab og Kommunikation



Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby
Tlf. dir.: +45 36 13 15 05, Mobil: +45 40 70 36 48, MLL@moviatrafik.dk

Høringssvar



Til:

Miljø-og Fødevareministeriet

Kopi til:

Trafikselskaberne i Danmark

Dokumentnummer
583426

Dato
03 01 2019

Sagsbehandler:
VIH

Direkte: +45 36 13 16 30

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Høringssvar om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer

Miljø-og Fødevareministeriet har den 7. december 2018 fremsendt høringsbrev til Movia vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer. Det fremgår af lovforslaget følgende stramninger for dieseldrevne busser:

- pr. 1. juli 2020: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. oktober 2009 eller senere.

- pr. 1. juli 2022: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. januar 2014 eller senere.

I tilfælde af en tidligere 1. registreringsdato skal bussen have et partikelfilter eller opnå dispensation for at køre i en miljøzone.

Lovforslagets betydning for Movias busflåde den 1. juli 2020

Den 1. juli 2020 vil Movia have 58 busser, som er indregistreret før den 1. oktober 2009, og som kører indenfor miljøzonen i København. Heraf vil 20 busser ikke være udstyret med lukket partikelfilter.

Den 1. juli 2022 kan Movia have op til 212 busser, som er indregistreret før den 1. januar 2014, og som kører indenfor miljøzonen i København. Heraf kan op til yderligere 28 busser være uden lukket partikelfilter.

Data for de berørte busser fremgår af Tabel 1.

Tabel 1. Liste over busser berørt af skærpede miljøzonekrav

Linje	Euro-norm	Partikelfilter	1. indregistrering	Kontraktophør		Antal busser
				Tidligst	Senest	
14	EEV		10-2007	2021	2025	1
7A	EURO V	luftpakke, lukket partikelfilter	10-2007	2021	2023	4
200S	EEV		09-2008	2022	2024	16
7A	EURO V	luftpakke, lukket partikelfilter	10-2008	2021	2023	3
31, 33, 35	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	12-2008	2021	2023	9
77, 78	EEV	OEM, lukket partikelfilter	01-2009	2022	2028	1
71, 72, 74	EEV	OEM, lukket partikelfilter	01-2009	2022	2028	4
133	EEV		01-2009	2021	2023	2
350S	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	2009	2021	2022	5
133	EEV		02-2009	2021	2023	1
71, 72, 74	EEV	OEM, lukket partikelfilter	03-2009	2022	2028	2
10	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	09-2009	2021	2021	10
77, 78	EEV	OEM, lukket partikelfilter	10-2009	2022	2028	2
68	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	10-2009	2021	2023	14

250S	EURO V		04-2010	2021	2023	1
14	EEV		10-2011	2021	2025	2
6A	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	10-2011	2021	2023	21
7A	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	10-2011	2021	2023	8
26, 27	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	10-2011	2021	2023	14
1A	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	10-2011	2022	2024	1
22	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	11-2011	2021	2023	1
22	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	12-2011	2021	2023	7
7A	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	12-2011	2021	2023	1
150S	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	12-2011	2022	2024	1
31, 33, 35	EEV		02-2012	2021	2023	1
1A	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	03-2012	2022	2024	27
150S	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	03-2012	2022	2024	22
15E	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	03-2012	2022	2024	6
14	EEV		06-2012	2021	2025	1
250S	EEV		10-2012	2021	2023	13
7A	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	11-2012	2021	2023	6
1A	EEV	luftpakke, lukket partikelfilter	11-2012	2022	2024	1
250S	EEV		03-2013	2021	2023	6
14	EEV		03-2013	2021	2025	3
31, 33, 35	EURO VI	OEM, lukket partikelfilter	06-2013	2021	2023	3
7A	EURO VI	OEM, lukket partikelfilter	11-2013	2021	2023	1
14	EEV		12-2013	2021	2025	1

Omkostning ved tilpasning af busflåde til lovforslagets krav

For en række af de berørte busmodeller vil det ikke være muligt alene at eftermontere et lukket partikelfilter, idet der enten ikke er plads til partikelfilteret, eller at det ikke er teknisk muligt at kombinere et lukket partikelfilter med den eksisterende SCR-katalysator. Det kan derfor være nødvendigt at installere en kombinationsløsning med ny SCR-katalysator og et lukket partikelfilter.

Omkostning til tilpasning af Movias busflåde til lovforslagets krav er beregnet på baggrund af, at det vil være muligt uden behov for konstruktive tilpasninger at opnå dispensation til anvendelse af de berørte Euro VI-busser og busser, som i medfør af "ren luft-pakken" (samarbejde mellem Miljø- og Fødevareministeriet, Movia og København og Frederiksberg Kommune om eftermontering af partikelfilter og SCRT-katalysator på 300 busser i København) er udstyret med lukket partikelfilter. Af Movias busflåde er 9 busser, som indfrier EEV-miljønormen, udstyret med et lukket partikelfilter. For disse busser er omkostningerne til opgradering af busserne med nyt, lukket partikelfilter beregnet særskilt, idet det er uklart for Movia om de anvendte partikelfiltre indfrier lovforslagets krav til "effektivt partikelfilter".

Movia vurderer på baggrund af indhentede prisestimer fra leverandører af røggasrensningssystemer, at omkostningen for overholdelse af lovkravet pr. 1. juli 2020 ved eftermontering af partikelfilter/

partikelfilter og ny SCR-katalysator på de busser, som ikke er udstyret med lukket partikelfilter, vil være 3-5,8 mio. kr. samt en samlet omkostning til drift af røggassystemerne (service og meromkostning til additiv) på 0,6-2,5 mio. kr. i den resterende kontraktperiode.

Såfremt de berørte EEV-busser med lukket partikelfilter ikke kan opnå dispensation til anvendelse i miljøzonen, vurderer Movia, at de samlede omkostninger til installation af røggasrensningssystemer i alle berørte busser vil være 4,1-7,8 mio. kr. og at den samlede omkostning til drift af røggassystemerne i den resterende kontraktperiode vil udgøre 0,8-4,1 mio. kr.

Movia vurderer, at omkostningen for overholdelse af lovkravet pr. 1. juli 2022 ved eftermontering af partikelfilter/ partikelfilter og ny SCR-katalysator på de busser, som ikke er udstyret med lukket partikelfilter, vil være yderligere 2,7-8 mio. kr. samt en samlet omkostning til drift af røggassystemerne på yderligere 0,4-1,4 mio. kr. i den resterende kontraktperiode.

Såfremt de berørte EEV-busser med lukket partikelfilter ikke kan opnå dispensation til anvendelse i miljøzonen, vurderer Movia, at de samlede omkostninger til installation af røggasrensningssystemer i alle berørte busser i stedet vil være yderligere 3-8,6 mio. kr. og at den samlede omkostning til drift af røggassystemerne i den resterende kontraktperiode i stedet vil udgøre yderligere 0,5-1,8 mio. kr.

De samlede omkostninger til installation af partikelfilter/partikelfilter og ny SCR-katalysator for at imødekomme de skærpede krav til miljøzone kan altså udgøre 7,1-16,4 mio. kr. og de samlede driftsomkostninger i den resterende kontraktperiode kan udgøre 1,3-5,9 mio. kr.

Alle beløb er i 2019-priser inkl. moms.

Ikke-proportional omkostning

Det anvendte busmateriel vil ikke blive levetidsforlænget ved installation af røggasrensningssystemerne. Ved udløb af kontrakterne for busdriften vil busserne typisk have en alder af 10-12 år. Det vil ikke - eller kun i meget begrænset omfang - være muligt for busoperatøren efter kontraktudløb at genanvende busmateriellet, da busserne på dette tidspunkt er udtjente.

Det er Movias vurdering, at omkostningerne forbundet med lovændringen ikke er proportionale i forhold til det faktum, at operatørerne ikke kan anvende det berørte materiel efter udløbet af de pågældende kontrakter. Movia anbefaler, at der indarbejdes et hensyn hertil i dispensationsadgangen, således at der kan dispenseres for kravene i de tilfælde, hvor en virksomhed kan dokumentere, at de afholdte omkostninger ikke er proportionale.

Vedr. busser udstyret med OEM-monteret partikelfilter

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget 2.2.3 Lovforslagets udformning: "For tunge køretøjer er det kun Euro 6, der har fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at efter den 1. juli 2022 vil Euronorm 6 køretøjer registreret 1. gang før den 1. januar 2014 fortsat have adgang til miljøzonerne." Movia læser bemærkningen til lovforslaget således, at der vil blive givet dispensation til anvendelse af Euro VI-busser, der er indregistreret før 1. januar 2014, indenfor miljøzonen.

Movia gør opmærksom på, at visse af de berørte busser, som indfrier EEV-miljønormen er udstyret med lukket partikelfilter. Movia har ikke kendskab til, om disse partikelfiltre lever op til lovforslagets krav til effektive partikelfiltre. Det er endvidere uklart for Movia, om Miljø- og Fødevareministeriet påtænker at bevare det eksisterende krav til "effektive partikelfiltre" (dvs. reduktion af 80 % af partikelemissionen jf. BEK nr. 700 af 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.).

Kort implementeringsperiode

Det vil tage ca. 1 år at få tilpasset og implementeret de nødvendige røggasrensningssystemer. Tidsperioden for opnåelse af dispensation til drift efter 1. juli 2020 er dermed presset.

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Camilla Sloth Andersen (camilla.andersen@aalborg.dk)
Titel: Høringssvar fra Aalborg Kommune vedr. lovudkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav
Sendt: 28-01-2019 09:49:46
Bilag: Høringssvar vedr.docx;

Vedhæftet høringssvar fra Aalborg Kommune.

Med venlig hilsen

Camilla Sloth Andersen

Civilingeniør, Ph.D.
Aalborg Kommune
By- og Landskabsforvaltningen
Trafik og Veje
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
Tlf. 9931 2374, mobil: 2520 2374
e-mail: camilla.andersen@aalborg.dk
www.aalborgkommune.dk

EAN NR. 5798003743059



Hvis du giver personoplysninger i en sag ved kommunen, bliver de registreret.

På [kommunens hjemmeside](#) kan du læse om dine rettigheder som registreret, og hvordan kommunen behandler personoplysninger.



Miljø- og Fødevareministeriet
Departementet

Eksport og Miljøteknologi
J.nr. 2018-14863

25. januar 2019

Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler - Høringssvar fra Aalborg Kommune

Aalborg Kommune fremsender hermed høringssvar til udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler.

Aalborg Kommune bakker op om de skærpede krav til miljøzoner.

Aalborg Kommune har følgende bemærkninger:

- Igennem den eksisterende miljøzone i Aalborg er der i dag to transitruter. Ruterne er oprettet for at sikre adgang over Limfjorden for køretøjer, der ikke har mulighed for at passere gennem Limfjordstunnellen, f.eks. særtransporter. Derudover giver transitruterne også mulighed for passage af Limfjorden i de tilfælde Limfjordstunnellen er lukket, f.eks. pga. en trafikulykke. Behovet for transitrute gør, at nogle af de mest befærdede veje i midtbyen ikke er omfattet af reglerne for miljøzonen.
- Aalborg Kommune ønsker en præcisering, i den kommende bekendtgørelse, af mulighederne for at lade transitruterne være en del af miljøzonen. Transitruterne skal fortsat benyttes af køretøjer der ikke kan benytte Limfjordstunnellen samt af alle køretøjer i situationer hvor Limfjordstunnellen er lukket.
- Byrådet overvejer en ændring i den geografiske udstrækning af miljøzonen. Aalborg Kommune ønsker en præcisering af, hvornår det er muligt at ændre i den geografiske udstrækning.

Venlig hilsen

Svend Erik Pedersen
Stadsingeniør

Trafikplanlægning, BLF

By- og Landskabsforvaltningen
Stigsborg Brygge 5
9400 Nørresundby
9931 2000

Init.: CSA
EAN nr.: 5798003743059

Har du fået dette brev digitalt kan du svare ved at bruge "besvar"-knappen i Digital Post/eBoks. Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på aalborg.dk eller via Digital Post på borger.dk. Har du brug for hjælp til Digital Post kan du ringe til Den Digitale Hotline på 7020 0000

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Peter Fenger (pf@bryggeriforeningen.dk)
Titel: Høringssvar vedr. miljøzoner - journalnummer 2018-14863
Sendt: 28-01-2019 10:12:11
Bilag: Høringssvar vedr skærpelse af miljøzoner jan 2019.doc;

Til Miljø- og fødevareministeriet

Hermed følger Bryggeriforeningens høringssvar vedr. miljøzoner

Mvh

Peter Fenger
Chefkonsulent

Tel. (+45) 72 16 24 12
Mobil (+45) 20 86 05 06
pf@bryggeriforeningen.dk



BRYGGERIFORENINGEN
Danish Brewers' Association
Faxehus, Gamle Carlsberg Vej 16
1799 København V, Denmark
www.bryggeriforeningen.dk



Bryggeriforeningen

DANISH BREWERS' ASSOCIATION

Til Miljø- og fødevareministeriet

Sendt via email til: mfvm@mfvm.dk

Cc: lahal@mfvm.dk & kaasm@mfvm.dk

Valby, den 28. januar 2019

Bryggeriforeningens høringssvar vedrørende lov om ændring af lov om miljøzoner (skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler) - journalnummer 2018-14863

Miljø- og Fødevareministeriet har sendt forslag til lov om ændring af lov om miljøzoner i høring. Forslaget skærper miljøzonekravene til tunge køretøjer og varebiler.

Bryggeriforeningens støtter generelt op om sundhedshensynet bag forslaget, men bemærker samtidig, at mobilitet, herunder også mobiliteten i bykerne, er meget afgørende for virksomhederne. Miljøzonekrav har store konsekvenser for de virksomheder, der ligger i zonerne, og for de virksomheder, der har køretøjer med ærinde i zonerne.

Skærpede krav til miljøzoner bør derfor indføres med en passende overgangsperiode, så ejerne af køretøjerne kan nå at tilpasse sig de nye skærpede krav, herunder anskaffe sig nye køretøjer eller partikelfiltre.

Det er ligeledes vigtigt, at nye miljøzoner kun indføres, hvor konkrete målinger dokumenterer at grænseværdien for luftkvalitet er overskredet, og at målingen tilrettelægges, så vej- og byggearbejde mm. ikke påvirker målingerne.

Bryggeriforeningen anbefaler derudover, at erhvervene høres i forbindelse med forslag til nye miljøzoner, og at der går mindst 14 mdr. fra vedtagelse til ikrafttræden af en ny miljøzone, så virksomhederne kan nå at tilpasse sig de nye krav.

Med forslaget omfattes varebiler af miljøzonerne. Her er det ligeledes vigtigt med en lang overgangsordning, da varebiler ofte har en længere levetid end de store køretøjer, og da små- og mellemstore virksomheder ofte benytter varebiler til deres varetransport og formentlig ikke i samme grad er bekendt med miljøzonekravene.

I stedet for euronorm bliver datoen for 1. indregistrering afgørende for adgang til miljøzonerne. Dette bør ikke gå ud over de virksomheder, der har investeret i euro-5 eller euro-6 køretøjer. Det enkelte køretøjs faktiske udledning må være afgørende for adgangen til miljøzonerne.

Bryggeriforeningen hilser det velkomment, at miljøzonomærket afskaffes og erstattes af en digital kontrol.

Bryggeriforeningen støtter i øvrigt op om DI Transports ønsker om at undgå konkurrenceforvridning gennem ensartet kontrol, hensigtsmæssige dispensationsmuligheder samt deres ønsker om en mere flydende trafikafvikling og adgang til modulvognogtogsørstel til containerhavnen i Nordhavnen.

Med venlig hilsen

BRYGGERIFORENINGEN

Peter Fenger

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark ' (mba@moviatrafik.dk)
Titel: Høringssvar - miljøzonekrav til tunge køretøjer - journalnummer 2018-14863
Sendt: 28-01-2019 10:14:25

Trafikselskaberne i Danmark (brancheforening for de regionale trafikselskaber NT, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus, Movia og BAT) støtter op om lovforslagets fremme af sundhedsmæssige hensyn bag lovforslaget. Trafikselskaberne i Danmark bemærker dog, at skærpede krav til busser i miljøzonerne kan have den ikke-intenderede effekt, at det går ud over kvaliteten i den kollektive busstrafik i de største byer.

Det har bl.a. baggrund i, at der opereres med forholdsvis lange kontrakter i den kollektive busstrafik (op til 12 år), hvormed omkostningerne forbundet med lovændringen kan være ikke-proportionale i forhold til, at operatørerne ikke vil kunne anvende det berørte materiel efter udløbet af de pågældende kontrakter. Der anbefales derfor at indarbejde en dispensationsadgang.

Trafikselskaberne i Danmark bakker op om de fremsendte høringssvar fra hhv. NT, Midttrafik og Movia og henviser hertil for en uddybning af trafikselskabernes synspunkter samt forslagens økonomiske konsekvenser i de berørte byer

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Seniorkonsulent
Trafikselskaberne i Danmark

Mobil: 2320 6131
Mail: mba@moviatrafik.dk



TRAFIKSELSKABERNE

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: 'Rigmor Korsgaard (rko@aarhus.dk ' (rko@aarhus.dk), Ingerlise Kirkegaard (IK@busselskabet.dk (IK@busselskabet.dk), 'Martin Løv Simonsen' (sloma@aarhus.dk), 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark ' (mba@moviatrafik.dk), Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Thomas Dalgaard Mikkelsen (TDM@Middtrafik.dk)
Titel: Jeres sag: 2018-14863 - Høringssvar til udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler
Sendt: 28-01-2019 10:49:54
Bilag: Høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov om miljøbeskyttelse.pdf;

Til Miljø-og Fødevareministeriet

Hermed fremsendes Middtrafiks høringssvar vedr. forslag til ændring af lov om miljøbeskyttelse.
Venlig hilsen

Thomas Dalgaard Mikkelsen
Funktionsleder
Kontrakter og IT

87 40 83 64 •
tdm@midttrafik.dk



midttrafik

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
midttrafik.dk

Høringssvar

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00
Telefax 87 40 82 01

www.midttrafik.dk

Til:

Miljø-og Fødevareministeriet

Kopi til:

Trafiksekskaberne i Danmark
Aarhus Kommune
Busselskabet Aarhus Sporveje

Høringssvar vedr. forslag til ændring af lov om miljøbeskyttelse (skærpede miljøzonekrav til tunge køretøje)

Dato
27. januar 2019

Miljø-og Fødevareministeriet har den 7. december 2018 fremsendt høringsbrev til Midttrafik vedrørende udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpe af miljøzonekrav til tunge køretøjer.

Journalnummer
1-61-1-12

Kontaktperson
Thomas Dalgaard Mikkelsen

Mail
tdm@midttrafik.dk

Direkte telefon
87 40 83 64

Af lovforslaget fremgår følgende stramninger for dieseldrevne busser:

- Pr. 1. juli 2020: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. oktober 2009 eller senere.
- Pr. 1. juli 2022: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. januar 2014 eller senere.

I tilfælde af en tidligere 1. registreringsdato skal bussen have et partikelfilter eller opnå dispensation for at køre i en miljøzone.

Lovforslagets betydning for Midttrafiks busflåde

For bybusserne i Aarhus vil nedenstående antal busser falde for kravene til 1. registreringsdato:

- Pr. 1 juli 2020: 56 busser, hvor alle i dag er sat til udskiftning i perioden fra efteråret 2020 til 2021. Typemæssigt fordeler de 56 busser sig således:
 - o 19 euro V
 - o 33 euro EEV indregistreret før 1. oktober 2009
 - o 4 euro EEV indregistreret efter 1. oktober 2009.
- Pr. 1. juli 2022, 42 EEV-busser, hvor alle busser i dag er sat til udskiftning i perioden fra 2026-2028.

For de regionale busser vil nedenstående antal busser falde for kravene til 1. registreringsdato:

- Pr. 1. juli 2020: 8 busser, hvor alle i dag er sat til udskiftning inden udgangen af 2020.
- Pr. 1. juli 2022: 8 busser, hvor 4 busser i dag er sat til udskiftning inden udgangen af 2022, og hvor 4 busser i dag er sat til udskiftning ved udgangen af 2025.

Midttrafiks bemærkninger

Midttrafik bakker op om lovforslagets fremme af sundhedsmæssige hensyn bag lovforslaget. Midttrafik har på ovenstående baggrund dog følgende bemærkninger til lovforslaget:

- Lovforslaget tager ikke højde for, at busser med euronormerne 5, EEV og 6 kan være indregistreret før end euronormernes lovmæssige ikrafttræden.
- Afskrivningsperioden for en bus i Midttrafiks kontrakter er som udgangspunkt 12 år. Forslaget vil medføre førtidig, uhensigtsmæssig udskiftning af minimum 114 busser i Region Midt, primært Aarhus bybusser.
- Det kan i nogle tilfælde være fordelagtigt at levetidsforlænge busser ud over 12 år af hensyn til udskiftning til nye busteknologier (fx elbusser), der kræver mere planlægning og har længere leveringstid end dieselbusser. En vedtagelse af loven i sin nuværende form kan fjerne denne fleksibilitet.
- Busser med euronorm EEV kan for Aarhus bybussers vedkommende ikke få eftermonteret filter, der gør busserne i stand til at leve op til emissionskravene. Busserne skal derfor udskiftes til nyindkøbte busser. Det vurderes, at en førtidig udskiftning medfører en nettoudgift på over 30 mio.kr. Aarhus bybusser.
- Busselskabet Aarhus Sporveje, der betjener Aarhus bybusser, er offentlig ejet, og skal således indkøbe nye busser via EU-udbud. Dette forlænger indkøbsprocessen, og dermed en udskiftningsperiode som følge af lovforslaget. Med de forslåede frister i lovforslaget, vil det ikke være muligt for Busselskabet Aarhus Sporveje at leve op til kravene fra 1. juli 2020.

Venlig hilsen

Thomas Dalgaard Mikkelsen
Midttrafik

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: oki@bilimp.dk (oki@bilimp.dk)
Titel: VS: SVAR: Høring - ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpeelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863
E-mailtitel: VS: SVAR: Høring - ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpeelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)
Sendt: 28-01-2019 11:50:08
Bilag: Høringsliste.pdf; Høringsbrev.pdf; Udkast til lovforslag om miljøzoner.pdf;

Til
Miljø- og Fødevareministeriet

Høringssvar (jr. nr. 2018-14863):

Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpeelse af miljøzonekrave til tunge køretøjer og varebiler

De Danske Bilimportører fremsender hermed høringssvar til høring over ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpeelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler.

Vi har følgende bemærkninger til det foreliggende udkast:

De Danske Bilimportører kan generelt bakke op miljøzonekravene og om stramningen af kravene til emissionsnormerne, der skal gælde for lastbiler og busser i disse zoner. Vi kan ligeledes bakke op om udvidelsen af miljøzonekravene til også at omfatte varebiler.

Set i lyset af den generelle debat om kørselsrestriktioner i bl.a. København havde vi gerne set, at ændringerne til miljøbeskyttelsesloven havde givet mulighed for at fastsætte tilsvarende krav til personbiler. Det ville sikre, at kørselsrestriktioner også for personbiler baseres på bilernes emissionsnormer fremfor miljømæssigt irrelevante forhold, som det har været tilfældet med forslag om (øvrige) kørselsrestriktioner i Københavns kommune. Her har det være foreslået at forbyde kørsel med de nyeste og mindst forurenende dieslbiler og ikke de ældste og mest forurenende biler.

Euronorm bør være afgørende - ikke første registreringsdato

Vi bemærker således, at lovens § 15 b, stk. 1 og et nyt stk. 2 for varebiler foreslås affattet således, at det afgørende kriterium for kørselsrestriktionerne i miljøzonerne ændres til køretøjernes første registreringsdato i stedet for (som nu) køretøjernes typegodkendte Euronorm. Valget af første registreringsdato skyldes angiveligt hensynet til at gøre miljøzonereglerne klar til en fremtidig digital håndhævelse.

Den digitale håndhævelse forventes endvidere understøttet af særskilt lovforslag om digital og automatiseret kontrol, der forventes fremsat i folketingsåret 2019/20.

De Danske Bilimportører finder det uacceptabelt, at miljøzonekravene fastsættes på basis af første registreringsdato fremfor køretøjernes typegodkendte Euronorm, fordi det er emissionsnormen, der er afgørende for emissionerne. Selvom køretøjer indregistreret for første gang efter den foreslåede dato overvejende vil leve op til de emissionsnormer, der gælder fra disse datoer, vil det ikke være sagligt at lade registreringsdatoen være det afgørende kriterium af følgende årsager:

- For det første vil der være et stort antal køretøjer, der lever op til henholdsvis Euro 5 / V og Euro 6 / VI, men som er indregistreret før ikrafttrædelse af de respektive typegodkendelseskrav. Som det fremgår af bemærkningerne til forslaget indfases nye tekniske krav til typegodkendelserne hos bilfabrikanterne i god tid inden ikrafttrædelsen. Vi er dog ikke enige i, at dette forhold ikke skulle have stor betydning. Tværtimod risikerer man at straffe bilfabrikanterne for hurtig implementering og diskriminere et stort antal biler på usagligt grundlag.
- For det andet kan der fortsat registreres køretøjer efter disse datoer, uden at disse lever op til gældende emissionsnormer i kraft af tildelingen af dispensationer i henhold til artikel 27 i direktiv (EF) 2007/46. Disse kan udgøre et betydeligt antal på op til 30 pct. af registreringerne i det forudgående år op til ikrafttrædelsen af en ny Euronorm. Antallet af restkøretøjer til de seneste skærper af Euronormerne fremgår af Færdselsstyrelsens stelnummerlister med dispensationer.
- For det tredje finder vi det usagligt, at evt. (tekniske) mangler ved de digitale og automatiserede kontrolmuligheder skal være styrende for valg af kriterierne for kørselsrestriktionerne i miljøzonerne. Det må under alle omstændigheder være de saglige miljøkrav til selve køretøjernes emissioner, der skal være afgørende herfor. Den digitale / automatiske kontrol må om nødvendigt udsættes, såfremt den ikke kan leve op til dette.

Selvom det ikke umiddelbart er muligt at kontrollere køretøjets Euronorm via nummerpladen, når det gælder køretøjer indregistreret første gang inden indførelsen af det digitale motorregister (DMR) i 2012, bør det ikke medføre, at der indsættes usaglige kriterier for kørselsrestriktionerne. Den digitale håndhævelse bør i stedet først indføres, når alle køretøjer kan kontrolleres digitalt på saglig vis – dvs. fra indførelsen af krav om Euronorm 6 / VI pr. 1. juli 2022 jf. forslaget.

De foreslåede ændringer jf. forslaget § 1, nr. 8 og 9 bør derfor formuleres således, at pr. 1. juli 2020 vil der være krav om, at køretøjet er godkendt efter mindst Euro 5 / er forsynet med en Euro V motor – og pr. 1. juli 2022 vil der være krav om at køretøjet er godkendt efter mindst Euro 6 / er forsynet med en Euro VI motor.

Eftermonteret filter bør ikke ligestilles med fabriksmonteret

Det fremgår af forslaget § 1, nr. 8, 9, 11 og 16, at der gives mulighed for dispensation fra kravene vedrørende første registreringsdato for køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

Ifølge vore oplysninger kan det imidlertid være problematisk at sidestille eftermonterede filtre med fabriksmonterede filtre, der er udviklet og monteret af fabrikanterne og indgår som et led i køretøjernes typegodkendelse til opfyldelse af de krævede Euronormer. Efter vore oplysninger er eftermonterede filtre langt fra så effektive som de fabriksmonterede filtre.

Det vil derfor kræve en styrket indsats fra myndighedernes side at håndhæve den kontrol med og godkendelse af eftermonterede filtre, som der lægges op til med de foreslåede ændringer til lovens § 15 d jf. forslaget § 1 nr. 16.

Hvis ikke en sådan kontrol kan sikres, anbefaler vi, at muligheden for eftermontering bortfalder, og alene Euronormen fastholdes som afgørende kriterium for kørselsrestriktionerne.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent



De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger.

Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>

Sendt: 7. december 2018 18:24

Cc: Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Miljø- og fødevarerministeriet <mfvm@mfvm.dk>

Emne: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)

Til alle høringsparter

Vedhæftet findes:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevarerministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 28. januar 2019, kl. 12.00**.

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Eksport og Miljøteknologi | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Eksport og Miljøteknologi | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk

Til: Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: 'da@da.dk' (da@da.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpe af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863
E-mailtitel: SV: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpe af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)
Sendt: 10-12-2018 09:04:20

Kære Lars Hald

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 7. december 2018 vedrørende ovennævnte 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

Hjørdis de Stricker
Chefsekretær

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>
Sendt: 7. december 2018 18:24
Cc: Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Miljø- og fødevareministeriet <mfvm@mfvm.dk>
Emne: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpe af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)

Til alle høringsparter

Vedhæftet findes:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevareministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 28. januar 2019, kl. 12.00.**

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Eksport og Miljøteknologi | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Eksport og Miljøteknologi | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk

Til: kassm@mfvm.dk (kassm@mfvm.dk), Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: run@di.dk (run@di.dk)
Titel: Forslag til lov om ændring af miljøzoner - deres jnr. 2018-14863 (DI-2018-17657)
Sendt: 28-01-2019 11:39:36
Bilag: høringssvar miljøzoner.pdf;

Vedlagt følger hermed høringssvar fra DI Transport vedrørende ovennævnte lovforslag.

Mvh. Rune Noack

Rune Noack
Seniorchefkonsulent

(+45) 3377 4834
(+45) 4117 0083 (Mobil)
run@di.dk
transport.di.dk



Til Miljø- og Fødevarerministeriet

Danish Transport Federation

Høringssvar vedrørende forslag til ændring af lov om miljøbeskyttelse (skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler)

Miljø- og Fødevarerministeriet har fremsendt ovennævnte lovforslag i høring og DI Transport har på den baggrund følgende bemærkninger:

DI Transport støtter de sundhedsmæssige hensyn bag lovforslaget, ikke mindst i lyset af at de nuværende miljøzoner har fungeret uændret siden 2010. En stor del af partikelforureningen kommer dog fra andre kilder end transport.

Adgangen til mobilitet er afgørende for erhvervslivet, herunder også i byerne. Det er derfor afgørende, at skærpede krav i miljøzonerne er omkostningseffektive. For så vidt angår de skærpede krav, så støtter DI Transport, at der ikke indføres krav om SCR-katalysatorer. For det første er det ifølge DI Transports oplysninger på en række køretøjer ikke teknisk muligt at eftermontere SCR-katalystorer, og for det andet er det uforholdsmæssigt dyrt på de få køretøjer, hvor det kan lade sig gøre.

Kravene i miljøzonerne har store konsekvenser for både de virksomheder, der ligger inden for zonerne og virksomheder, der har køretøjer med dagligt ærinde inde i zonerne. Det er derfor afgørende at skærpede krav indføres med en passende overgangsperiode på 14 måneder, så ejerne af køretøjerne får tid til at tilpasse sig nye skærpede krav, herunder anskaffelse af nye køretøjer eller partikelfiltre. Dette var også tilfældet ved oprettelsen af de nuværende miljøzoner.

Det er derfor også afgørende, at eventuelle nye miljøzoner kun indføres, hvor der på baggrund af konkrete målinger er en dokumenteret overskridelse af grænseværdien for luftkvalitet. Denne periode bør være længere end de foreslået fire uger, da der kan være lokalt byggeri, vejarbejde eller andet der påvirker målingerne.

DI Transport foreslår endvidere, at der foretages en offentlig høring af transportbranchen m.fl. i forbindelse med forslag til nye miljøzoner, samt at der går 14 måneder fra at



beslutningen om at oprette en miljøzoner er endeligt godkendt og offentliggjort til det træder i kraft, så virksomhederne får tid til at tilpasse sig de nye krav.

DI Transport har noteret sig, at varebiler med lovforslaget vil blive omfattet af miljøzonerne. Her er det tilsvarende vigtigt med en lang overgangsordning for ejerne af køretøjet til at tilpasse sig de nye krav, hvilket er særligt relevant for varebiler, der ofte har en længere levetid end de store køretøjer, og fordi varebiler i vid udstrækning bruges af små- og mellemstore virksomheder, samt af private med gul/hvide papegøjeplader.

Det fremgår af lovforslaget, at det i stedet for euronorm er datoen for 1. indregistrering, der er afgørende for adgang til miljøzonerne. Det er for DI Transport helt afgørende, at den ændring ikke går ud over de virksomheder, der har været forudseende og investeret i henholdsvis et euro-5 eller et euro-6 køretøj før det blev obligatorisk. Det må være det enkelte køretøjs faktiske udledning, der er afgørende for om man lever op til adgangskravene i miljøzonerne.

DI Transport er positive over for at afskaffe miljøzonemærket og lade det erstattes af digital kontrol. Det er dog nødvendigt, at det også er muligt at kontrollere både danske og udenlandske køretøjer lige effektivt for at undgå konkurrenceforvridning.

Det er væsentligt, at der bliver en fleksibel dispensationsmulighed for specialkøretøjer, mv. Det kan være mobilkraner og særtransporter til byggepladser, hvor køretøjets afskrivning og levetid er længere end for almindelige lastbiler, samt studenterkørsel med ældre køretøjer.

DI Transport skal påpege, at der også er andre måder at reducere partikelforureningen fra trafikken, f.eks. ved en mere flydende trafikafvikling frem for start-stop-kørsel. Dette er også en af indsatsområderne i regeringen udspil om hovedstaden. Derudover vil bedre muligheder for at levere varer uden for myldretiden kunne reducere luftforureningen, ligesom Københavns Kommune kunne åbne for modulvogntog til containerhavnen i Nordhavn, der ville gøre kørsel til og fra havnen mere energieffektiv.

For så vidt angår de skærpede krav til busser i miljøzonerne, skal DI Transport bemærke, at forslaget formentlig vil øge omkostningerne til buskørsel, hvilket ikke må føre til dårligere kollektiv trafikbetjening med bus.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Lasse Kristoffersen (lk@itd.dk)
Titel: Journalnummer 2018-14863
Sendt: 28-01-2019 11:30:56
Bilag: Høring - MFVM - Skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler.pdf;

Hermed ITD's høringssvar vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler.

Med venlig hilsen

Lasse Raunholt Kristoffersen
Politisk konsulent

T: +45 7367 4524 | +45 4161 0036 | lk@itd.dk



■ **ITD** | Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Vesterbrogade 10 | 1620 København V | Danmark
T: +45 7467 1233 | F: 7467 4317
CVR: 40990917

[facebook](#) | [LinkedIn](#)



Miljø- og Fødevareministeriet

Att.: Lars Hald og Katja Asmussen
Slotholmsgade 12
DK-1216 København K

Sags-ID: 86063

Sagsbehandler: LK

Deres ref.: 2018-14863

Dato: 28-01-2019

Høring over udkast til lovændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler)

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917

Generelle bemærkninger

Der bliver allerede gjort meget i transport- og logistikvirksomhederne for at reducere branchens CO₂-aftryk og udledningen af skadelige stoffer. Eksempelvis kan det nævnes, at over 30 procent af den samlede danske lastbilflåde i dag består af Euro 6-køretøjer, mens mere end 65 procent af ITD-medlemmernes lastbiler lever op til de strengeste EU-krav¹.

ITD arbejder aktivt for at fremme en grøn omstilling af transportbranchen. Derfor støtter vi også grundlæggende op om at skærpe kravene til de lastbiler, busser og varebiler, der opererer i danske miljøzoner.

Særligt er ITD tilfreds med, at der overordnet er lyttet til foreningens bekymringer og opfordringer i relation til behandlingen af Beslutningsforslag 53 om opdatering af reglerne for miljøzoner i Danmark², herunder en rimelig indfasningsperiode og digital myndighedskontrol.

ITD hilser velkomment at afskaffe miljøzonemærket og erstatte det af digital kontrol. Men vi mener ikke løsningen med at overgå til registreringsdato frem for den registrerede Euronorm er retfærdig over for de virksomheder, der har investeret i miljøvenlige køretøjer, før krævet. Der kan således være tilfælde, hvor køretøjets faktiske Euronorm ikke fremgår af registreringsdatoen, da virksomhederne har indkøbt de nyeste Euronormer tidligere end skæringsdatoerne.

¹ Dette skal ses i lyset af den høje udskiftningsgrad i køretøjsflåden, der er kendetegnende ved international kørsel. For køretøjer, der fortrinsvist opererer lokalt, og hvor der tilbagelægges knap så mange kilometer, eller hvor der kan være tale om specialkøretøjer og -opgaver, vil udskiftningsgraden typisk strække sig over en længere periode

² ITD-henvendelse til Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg den 26. februar 2018, <https://www.ft.dk/samling/20171/beslutningsforslag/B53/bilag/1/1860415/index.htm>

Vi er opmærksomme på, at der kan være en væsentlig andel af køretøjerne i DMR, hvor registreringen af Euronormen mangler. Det bør optimalt kunne løses i forbindelse med de årlige periodiske syn inden de anførte ikrafttrædelsesdatoer. Alternativt bør systemet opbygges således, at først ligger Euronormen til grund for vurderingen og derefter registreringsdatoen, såfremt oplysninger på førstnævnte mangler. Det vil sikre, at virksomhederne får mulighed for at få opdateret deres oplysninger i tide.

ITD er derudover tilfreds med, at mobilkraner ikke indgår i nærværende lovudkast, da disse som bekendt er underlagt Tier-systemet. ITD vil dog gerne understrege, at det er vigtigt, at der gives dispensationsmulighed for specialkøretøjer, som for eksempel køretøjer indrettet til særlige opgaver og særtransporter til byggepladser og lignende. Specialkøretøjer har ofte en særlig dyr opbygning, der i sammenhæng med få kørte kilometer betyder længerevarende afskrivningsperioder.

ITD anser det som urealistisk, at eftermontere efterbehandlingssystemer på Euro 4-5 og 6-køretøjer, da det oftest kræver omfattende ændringer af motorstyresystemerne, ligesom SCR-katalysatorer eller andre omfattende systemer vil gøre ombygningen urealistisk omkostningstung.

ITD er enig i Miljø- og Fødevareministeriets vurdering om at skærpe miljøkravene til køretøjer direkte i loven for at sikre ens implementering i samtlige af de allerede etablerede miljøzoner. Dette vil sikre tilgængeligheden for erhvervslivet.

Endeligt vil vi gerne gøre ministerieriet opmærksom på, at man ligeledes bør forholde sig til EEV, der miljømæssigt ligger mellem Euro 5 og 6. I sammenhæng med nærværende lovændring anbefaler vi, at den sidestilles med Euro 5.

Bemærkninger til ændringsforslag

§1

I lov om miljøbeskyttelse, jævnfør lovbekendtgørelse nr. 1121 af den 3. september 2018, som ændret ved lov nr. [xx af yy.yy], foretages følgende ændringer:

Nr.1 § 15 a, ophævelse af 2.-4. pkt.:

ITD støtter ophævelsen af ovenstående punkter for at samle reglerne om etablering af miljøzoner i øvrige kommuner i en ny bestemmelse.

Nr. 2 § 15 a, stk. 2:

ITD er tilfreds med, at kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner efter forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren kan træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner, hvor der er betydelig trafik, og hvor grænseværdierne for partikelforurening er overskredet. For ITD er det afgørende, at det netop er grænseværdierne for forurening, der fremadrettet fastlægger muligheden for etableringen af en miljøzone – upåagt af indbyggertal. Vigtigt er endvidere, at de

samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzoner fortsat vil indgå i vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles.

Nr. 3 § 15 a, stk. 3:

ITD er tilfredse med, at kommunalbestyrelserne inden den 1. juli 2019 har mulighed for at ophæve de eksisterende miljøzoner uden forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren. Dette sikrer, at transport- og logistikvirksomhederne har mulighed for at indrette sig på de gældende regler frem til ikrafttrædelsesdatoen den 1. juli 2020.

Nr. 4 § 15 a, stk. 3:

ITD er tilfredse med, at miljø- og fødevareministeren skal godkende en eventuel udvidelse, indskrænkning eller ophævelse efter 1. juli 2020.

Derudover ingen bemærkninger.

Nr. 5 § 15 a, stk. 4 ophæves:

Ingen bemærkninger.

Nr. 6 § 15 a, stk. 5, som bliver stk. 4, ændres "stk. 1 og 2" til: "stk. 2":

Ingen bemærkninger.

Nr. 7 § 15 a, stk. 7, som bliver stk. 6, udgår "for lastbiler og busser" i 2. pkt., og 3. og 4. pkt. ophæves:

ITD er enige i ophævelsen, da der ikke længere er behov for differentierede regler for, hvornår en miljøzone får virkning.

Nr. 8 § 15 b, stk. 1:

ITD har i sin henvendelse til Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg den 26. februar 2018 opfordret til, at de skærpede miljøzonekrav til Euro 6 burde gælde fra juli 2023 af respekt for virksomhedernes langsigtede investeringshorisonter. Dette er fortsat ITD's position, men vi finder den foreslåede trinvisse indfasningsperiode for acceptabel, såfremt der tildeles dispensation for erhvervskøretøjer, hvor opbygningen koster mere end selve køretøjet (lastbiler med kraner, slamsugere, renovationskøretøjer etc.).

Det bør her ligeledes bemærkes, at ITD ikke er enige med Miljø- og Fødevareministeriet angående de beregnede omkostninger forbundet med eftermontering af forureningsbegrænsende udstyr jævnfør de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.2, som ifølge lastbilproducenterne er væsentligt højere, såfremt det omhandler eftermontering til at overholde Euro 6-kravene.

Af samme årsag eksisterer der i dag ingen fabrikscertificerede eftermonteringsløsninger. I den forbindelse vil ITD gerne gøre opmærksom på, at der kan være andre løsninger på markedet, men at fabriksgarantien på køretøjet i så fald risikerer at

bortfalde. I tilfælde af skader på køretøjet kan erstatningen således blive væsentlig mindre. Alternative løsninger vil derudover skulle undersøges nærmere i relation til både effektivitet, pris, løbende omkostninger, fabriksgaranti etc.

Endeligt vil vi gerne henvise til vores generelle bemærkninger, for så vidt angår ministeriets ønske om at overgå til registreringsdato frem for den registrerede Euronorm.

Nr. 9 § 15 b indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

ITD finder det positivt, at varebiler inddrages i lovudkastet, men har derudover ingen yderligere bemærkninger.

Nr. 10 § 15 b, stk. 2, som bliver stk. 3, ophæves:

Ingen bemærkninger.

Nr. 11 § 15 b, stk. 1:

Ingen bemærkninger.

Nr. 12 § 15 b, stk. 4 og 5 indsættes efter "stk.1, nr.1-3": "og stk. 2, nr. 1-4":

Ingen bemærkninger.

Nr. 13 § 15 b, indsættes som stk. 6:

ITD finder det særdeles positivt, at den grønne miljøzonemærkningsordning erstattes med en digital håndhævelse- og kontrolløsning for nationalt indregistrerede køretøjer gennem det digitale motorregister.

ITD finder det dog samtidigt beklageligt, at en lignende løsning ikke kan anvendes for udenlandske køretøjer. Derfor vil ITD endnu engang gerne benytte lejligheden til at anmode om, at man fra dansk side igangsætter et samarbejde på tværs af EU med henblik på en ensretning eller gensidig anerkendelse af de gældende miljøzonerregler. Divergerende regelsæt på tværs af de europæiske medlemslande er særligt problematisk for internationale transport- og logistikvirksomheder, der opererer i mange forskellige europæiske byer og derfor er underlagt en lang række varierende miljøkrav samt registrerings- og mærkningsordninger.

Nr. 14 § 15 c, stk. 1, indsættes efter "stk. 1, nr. 1 og 2": ", og stk. 2, nr. 1-3":

ITD er tilfreds med, at der fortsat er mulighed for at søge dispensation i forhold til de forslåede krav for lastbiler, busser og varebiler.

ITD henviser til bemærkningerne under ændringsforslag nr. 8.

Nr. 15 § 15 c, stk. 2, ændres "tidsbegrænsning og dokumentation" til:

"tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation":

ITD støtter ændringen.



Nr. 16 §15 d:
Ingen bemærkninger.

Nr. 17 §15 e ophæves:
Ingen bemærkninger.

Nr. 18 §79 b, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:
ITD støtter, at der gives hjemmel til at fastsætte regler om anvendelse af digital kommunikation i forbindelse med ansøgning og afgørelse om dispensation fra kravet om partikelfilter.

Nr. 19 79 b, stk. 1, nr. 14, der bliver nr. 15, ændres "nr.1-13" til: "nr. 1-14":
Ingen bemærkninger.

Nr. 20 §87, stk. 3, ændres "miljøzonemærke samt partikeludledning og effektivt partikelfilter" til: "krav til partikeludledning og partikelfilter":
ITD støtter ændringerne.

Nr. 21 §110, stk. 1, nr. 1, ændres "§15 b, stk. 2" til: "§15 b, stk. 1 og 2":
ITD er enige i, at overtrædelser ved kørsel i miljøzone i en varebil, som ikke overholder gældende krav, strafbelægges i overensstemmelse med lovens sædvanlige system.

Nr. 22 §11 b, stk. 1, nr. 1, ændres "§15 b, stk. 2" til: "§15b, stk. 1 og 2", og "§15 b, stk. 5, og §15 e" ændres til: "§15b, stk. 3, 5 og 6":
ITD finder det nødvendigt med en specificering, hvor politiet udelukkende får mulighed for at tilbageholde selve det motordrevne køretøj, indtil køretøjet eller dets forureningsbegrænsende udstyr er bragt i lovlig stand. Tilkoblede lasteenheder, fx trailere og lignende bør ikke være omfattet af denne sanktionsmulighed.

Dette bør naturligvis gælde, uanset hvor fører og køretøj er hjemhørende for at sikre, at der ikke diskrimineres på baggrund af nationalitet, samtidigt med at der tages højde for miljø- og sundhedsmæssige skadevirkninger som følge af manipuleret udstyr.

§2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2020, jf. dog stk. 2:
Ingen bemærkninger.

Stk. 2. § 1, nr. 3, træder i kraft den 1. maj 2019 og ophæves automatisk den 1. juli 2020.
Se tidligere bemærkninger.

Stk. 3. Loven finder tillige anvendelse for miljøzoner, som er etableret før lovens ikrafttræden.



Se tidligere bemærkninger.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lasse Raunholt Kristoffersen', is positioned above the printed name.

Lasse Raunholt Kristoffersen
Politisk konsulent, ITD

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Niels Bukholt (nbu@dtl.eu)
Titel: 2018-14863 høringssvar vedrørende miljøzoner
Sendt: 28-01-2019 11:52:39
Bilag: 19-417 Høringssvar vedrørende miljøzoner 232183_1_0.pdf;

K re Miljø- og F devareministerie

Hermed DTL – Danske Vognm nds høringssvar vedrørende miljøzoner.

Med venlig hilsen

Niels Bukholt
Chefkonsulent

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17
1270 København K
Tlf: 70159500
Mobil: 24429435
Mail: nbu@dtl.eu



Forsikringspartner for
DTL-Danske Vognmænd
H r mere på tlf. 70121232
Se mere på www.if.dk/dtl

Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Deres ref.: 2018-14863

Vor ref.: 19-417

Dato: 28.01.2019

Høringssvar vedrørende skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler

DTL – Danske Vognmænd skal takke for modtagelse af udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler.

De aktuelle regler om miljøzoner er blevet forældede og skal derfor enten ophæves eller tilpasses den teknologiske udvikling. I lyset af udfordringerne med luftforurening i de største byer er det forståeligt, at udkastet lægger op til en opdatering af regler til den teknologiske udvikling og de aktuelle euronormer.

Det undrer dog DTL, at forslaget helt forbigår muligheden for at understøtte såvel klima- som luftforureningsudfordringerne, da begge formål kunne have været understøttet ved at skabe bedre rammer om en grøn omstilling i transportsektoren. I stedet fokuseres der alene på at fremme en dyr og kortsigtet forceret udskiftning af lastbilparken, hvor dieslbiler vil blive byttet mod dieslbiler, eller opgradering af ældre lastbiler med mindre effektive motorer, da rammevilkårene er for dårlige i forhold til samtidig at skifte til grønnere drivmidler. Det vil binde lastbilparken til eksisterende drivmidler for 8-20 år alt efter lastbiltype eller som minimum fordyre en omstilling til grøn teknologi inden for denne periode.

DTL har samtidig noteret sig, at der ingen overskridelser er af EU-kravene om partikelforurening, hvilket taler for en implementering af reglerne, som tager et rimeligt hensyn til økonomien i transporterhvervet, da en forceret udskiftning eller opgradering af lastbilerne er dyr for den enkelte vognmand og i mange tilfælde må forventes at være væsentlig dyrere end forslaget beskriver, jf. nedenfor. Transportbranchen er samtidig presset ikke mindst af udenlandsk konkurrence, hvorfor en overvæltning af omkostningerne på transportkunderne ikke kan forventes at kunne ske i fuldt omfang.

Der skal samtidig gøres opmærksom på, at der allerede sker en betydelig udskiftning af lastbilparken med lastbiler, der overholder euronorm 6. I forhold til de almindelige lastbiler, som ikke allerede er udskiftet, er der nok en grund hertil som kunne være økonomisk eller bunde i begrænset brug af køretøjet. For lastbiler med specialopbygning er de simpelthen dyrere og har en længere afskrivningsperiode, hvorfor en forceret udskiftning vil ramme disse vognmænd ekstra hårdt.

I forhold til den konkrete udformning af ordningen, bifaldes det at der er tænkt i enkelhed og håndhævelse både for myndigheder og erhverv. Det er fint at lægge sig op ad datoerne for

registrering af køretøjet, samkøring med motorregistret, kontrol via nummerplader og afskaffelse af klistermærkerne.

Den foreslåede ordning for udenlandske køretøjer virker dog ikke overbevisende, og det er DTL's vurdering, at det i realiteten vil ende med, at udenlandske køretøjer vil køre frit ind og ud af miljøzonerne uden at overholde reglerne, og uden at der bliver grebet ind over for dem. Det vil medvirke til at presse en allerede presset dansk branche yderligere. Der opfordres derfor til at forbedre dette område med skrappe regler og eventuelt fastholdelse af miljøzonemærkerne over for denne gruppe.

I forhold til implementeringstakten er det som udgangspunkt i orden med en periode på 8 år som fra 2014-2022. Det havde imidlertid bare været noget andet, hvis reglerne også var annonceret i 2014, således at branchen havde haft en sådan periode at indstille sig på, som f.eks. i Sveriges implementering af miljøzoner.

Aktuelt er forslaget i høring og risikerer ikke at blive vedtaget inden et folketingsvalg, hvorfor der ikke er grundlag for investeringsbeslutninger i branchen endnu. Branchen har således tidligst fra en hurtig vedtagelse juni 2019 til juli 2020, dvs. 12 måneder til at indrette sig på kravene fsva lastbiler indregistreret før 2009. Det er ikke en gang tid nok til at få leveret en lastbil med opbygning fra bestillingsdagen. Det er ikke rimeligt.

DTL vil derfor foreslå en udsættelse af kravene med 2 år for at give bare en rimelig mulighed for at tage stilling til virksomhedens behov og muligheder og få truffet de rigtige beslutninger om eftermontering af filtre eller indkøb af nye lastbiler.

DTL har været i kontakt med diverse lastbilimportører om mulighederne for eftermontering af partikelfiltre. Tilbage meldingerne herpå varierer meget. For nogle lastbiler er eftermontering en mulighed, for andre er det en mulighed, men en dyr og dårlig løsning da motoren og filteret ikke vil kunne bringes til at fungere ordentligt sammen, hvor det vil kræve betydelig løbende vedligeholdelse, som langt vil overstige de i lovforslaget anførte omkostninger og måske også medføre en løbende øget forurening med andet end partikler. For andre er det simpelthen ikke en mulighed, hvorfor lastbilen må udskiftes.

Disse meldinger giver DTL grund til at efterlyse en bedre afklaring af mulighederne, og som det første en klar beskrivelse af kravene til filtrene og de konkrete godkendelser af disse, forud for fastsættelse af en tidsfrist, som så ikke bør være kortere end 2 år fra det endelige grundlag er på plads. Særligt set i lyset af de fraværende overskridelser af partikelforureningskravene, burde det være muligt at give branchen en rimelig overgang til de nye regler.

DTL havde håbet, at der ville have været indarbejdet en mere lempelig regel for specialkøretøjer i forslaget. Disse lastbiler er meget dyrere og holder længere end almindelige lastbiler. Samtidig kører de ikke så meget, men de benyttes over hele landet på grund af deres specialiserede opbygning. Umiddelbart lægger forslaget alene op til, at ejerne af disse lastbiler kan gå efter en konkret dispensation, såfremt eftermontering af filter ikke er muligt eller prohibitivt dyrt. Dette skaber betydelig usikkerhed, da den enkelte vognmand således ikke ved, om det bliver nødvendigt at skille

sig af med bilen, før end sagsbehandlingen af dispensationen er afsluttet. DTL vil foreslå, at der regnes på omfanget af forurening, som en generel undtagelse for specialkøretøjer ville medføre, og at der derefter tages stilling til en eventuel generel undtagelse for disse køretøjer. Alt andet lige vil forskellen i forureningsniveau set over tid frem til den naturlige udskiftning af disse køretøjer være marginal og på ingen måde stå mål med omkostningerne.

Nummerpladeskanningen giver jo også mulighed for at give dispensationer til få ganges anvendelse af bilerne inden for miljøzonerne og håndhævelse heraf. DTL vil gerne foreslå, at en sådan type dispensation medtages blandt dispensationsmulighederne, hvilket kunne medvirke til at lette overgangen for specialkøretøjerne.

Under alle omstændigheder giver den korte implementeringsfase anledning til et behov for en lang række dispensationer for den tid, der går med at få anskaffet nyt materiel, da perioden fra endelig afklaring af mulighederne for den enkelte vognmand til reglernes ikrafttræden bliver meget kort.

Såfremt der er nogen spørgsmål til ovenstående, står DTL naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Niels Bukholt

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Motorhistorisk Samråd (mhs@motorhistorisk.dk)
Titel: Høringssvar, udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven
Sendt: 28-01-2019 12:01:54
Bilag: MhS - Høringssvar - Miljøministeriet - Miljøzoner.pdf;

Til Miljø- og Fødevareministeriet

Modtag hermed vores høringssvar i forbindelse med Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler.

Med venlig hilsen

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder

Motorhistorisk Samråd

www.motorhistorisk.dk
Mail: mhs@motorhistorisk.dk
Tlf. +45 23 47 41 63



Sekretariatet

Postadresse:

Nærum Hovedgade 3
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63

Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 28. januar 2019

Side: 1/1

Miljø- og Fødevareministeriet

Eksport og Miljøteknologi

Miljø

Slotsholmsgade 12

DK 1216 København K

mfvm@mfvm.dk

Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler

Motorhistorisk Samråd vil med dette høringssvar takke for det tilsendte materiale, og for muligheden for at afgive svar i den nævnte høring.

Da vi ser at forslaget ikke ændrer ved den beskrivelse der er om brug af veterankøretøjer i miljøzonerne, kravene til køretøjerne og definitionen af et veterankøretøj i miljøzonestyrelsen, har vi ikke nogen kommentarer til høringen.

Brugen af veterankøretøjer i danske miljøzoner, er beskrevet i BEK nr 700 af 24/06/2011, hvor i der i §2 stk. 1, nr. 5 og 6 står:

5) Dansk veterankøretøj: Dansk indregistreret lastbil eller bus, der er indregistreret til veterankørsel.

6) Udenlandsk veterankøretøj: Udenlandsk indregistreret lastbil eller bus, der er indregistreret første gang mindst 30 år før det tidspunkt, hvor køretøjet anvendes i en miljøzone.

Endvidere beskrives den slag køretøjer i samme bekendtgørelses § 31.:

Stk. 1. Føreren af et dansk veterankøretøj skal ved anvendelse af køretøjet i en miljøzone kunne fremvise dokumentation for, at køretøjet opfylder betingelserne for at være veterankøretøj, på enten dansk, et af de nordiske sprog, engelsk, tysk eller fransk.

Stk. 2. Føreren af et udenlandsk veterankøretøj skal ved anvendelse af køretøjet i en miljøzone kunne fremvise dokumentation for, at køretøjet opfylder kravene for at være et udenlandsk veterankøretøj, på enten dansk, et af de nordiske sprog, engelsk, tysk eller fransk.

Vi har ikke yderligere at tilføje.

Med venlig hilsen

Steen Rode-Møller

Formand

Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Jeppe Juul (jeppe@ecocouncil.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 28-01-2019 12:01:56

28. januar 2019

Høringssvar

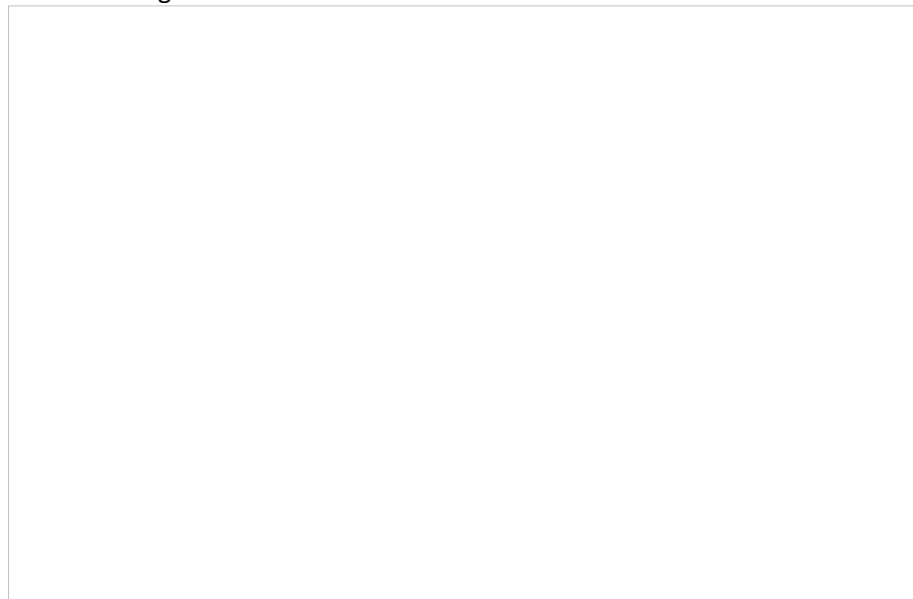
Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler

Vi skal indlede med at bemærke, at vi er glade for at kravene til miljøzonerne nu langt om længe skærpes. Samtidig skal vi udtrykke vores forundring over langmodigheden med ikrafttrædelse af de nye krav, og det absurde i at man undlader at stille krav til dieslbiler. På trods af, at regeringen har proklameret, at lovforslaget vil bringe reguleringen up-to-date er dette desværre meget langt fra tilfældet. Danmark vil være et af de eneste steder i EU hvor man har miljøzoner uden krav til den væsentligste del - dieselpersonbiler - og lovforslaget langt fra nok til at beskytte borgernes sundhed fra transportens luftforurening.

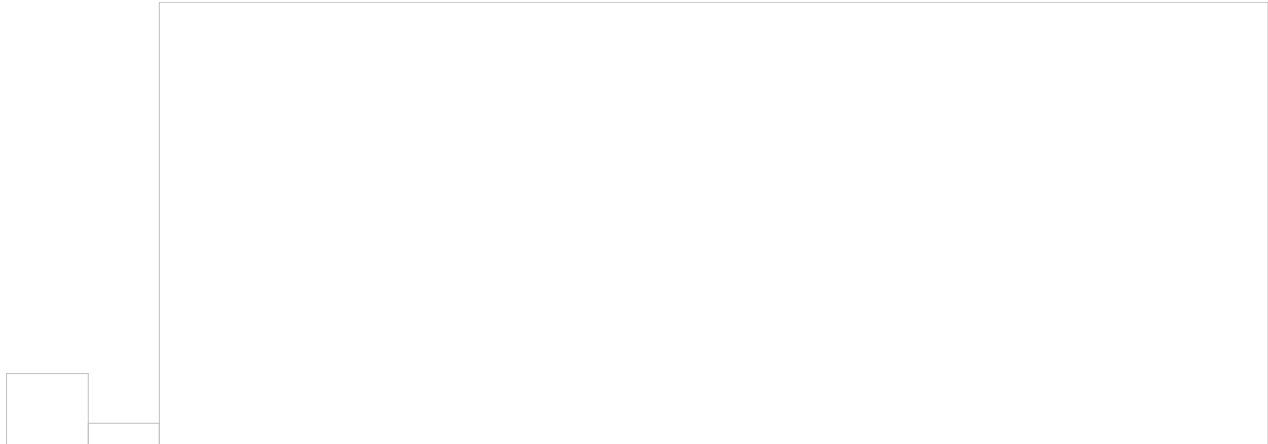
Vi vil i det efterfølgende uddybe de enkelte punkter.

Personbiler

Regeringen har valgt ikke at stille krav til dieslbiler på trods af, at det er den gruppe som er den største bidragsyder til NOx og NO2 på gadeplan (de røde felter i nedenstående figur). Ved ikke at stille krav tillader man med lovforslaget derfor en hvilken som helst gammel dieselbil uhindret at køre i en miljøzone hvis eksplicite formål er at begrænse luftforureningen.



Forud for regeringens lovforslag, har DCE vurderet 5 forskellige mulige krav for Miljøministeriet. Det fremlagte lovforslag svarer i praksis til nedenstående scenarie D og er dermed et af de mindst ambitiøse af de undersøgte muligheder. Hvis man i stedet havde valgt at medtage dieslbiler (Scenarie B) havde man ifht. NOx opnået en 4 gange større procentvis ændring end end i dette lovforslag, ligesom effekten også havde været markant større på alle andre undersøgte parametre.



På baggrund af de betydelige sundhedsmæssige og samfundsøkonomiske omkostninger, der er forbundet med luftforureningen skal vi anbefale, at man gør som i Sverige og kræver **minimum Euro6 for dieselbiler i miljøzonerne fra 2022.**

Ikrafttrædelse erhvervskøretøjer

I forhold til erhvervskøretøjer har man i lovforslaget valgt en langsom ikrafttrædelse, hvilket underminerer sundhedsgevinsten ved reguleringen. ***Vi anbefaler, at man indfører krav til tunge køretøjer om Euro6 fra 1. januar 2021 (ligesom i Sverige), og stiller krav til varebiler om min. Euro5 i 2020 og Euro6 i 2022.***

Nul-emissionszoner

Vi skal endvidere anbefale, at man giver kommunerne lov til at etablere nul-emissionszoner i byerne fra 2024 (I Sverige er dette muligt fra 2022). Dette vil dels give mulighed for en markant sænkning af luftforureningen samtidig med at det også vil fungere som en stillezone.

Kommunerne

Set i lyset af den nyere viden vi har om luftforurening vil vi forslå, at kommunerne selv får retten til at beslutte om de vil indføre miljøzoner for at beskytte borgernes sundhed, u den at dette er noget der skal godkendes af staten.

MVH

Jeppe Juul
Det Økologiske Råd

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Nina Werge (E61E@kk.dk)
Titel: Høringssvar fra Københavns Kommune, journalnummer 2018-14863
Sendt: 28-01-2019 11:38:34
Bilag: 2018-14863 Høringssvar.pdf; 2018-14863 Teknisk høringssvar til ny miljøzonestrategi.pdf;

Kære Miljø- og Fødevareministerie

Vedhæftet er Københavns Kommunes høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler. Journalnummer 2018-14863

Med venlig hilsen

Nina Werge
Fuldmægtig
Overborgmesterens Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 2. sal, vær. 42
1599 København V

Direkte 5162 9897
E-mail e61e@kk.dk
EAN 5798009800206



KØBENHAVNS KOMMUNE

Til Miljø- og Fødevareministeriet

Januar 2019

Høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpe af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler

I København går vi foran på miljøområdet. Vi arbejder målrettet på, at København bliver verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025, og at luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes af den. Denne indsats og målsætning nyder erhvervslivet også godt af. Vi er godt på vej, men vi er ikke i mål endnu.

Vi har derfor med interesse læst regeringens lovforslag vedrørende skærpede miljøzoner. Det har længe været ventet, og vi finder det positivt, at regeringen skærper kravene i de eksisterende miljøzoner, så borgerne får mulighed for at få renere luft og hermed øget livskvalitet.

Alt for mange borgere i Hovedstadsområdet bliver syge eller dør for tidligt på grund af luftforurening. Det er en problematik, som skal tages meget alvorligt. Vi mener ikke, at de foreslåede stramninger af miljøzonen vil forbedre luftkvaliteten tilstrækkeligt. Vi ønsker derfor en mere ambitiøs lovgivning, som giver plads til, at kommunerne får mulighed for at stille yderligere krav, herunder til personbiler.

Vi ved, at især dieselpersonbiler forurener alt for meget. De er en af hovedårsagerne til astma og mange andre luftvejssygdomme. Vi bliver derfor også nødt til at sætte ind overfor personbiler. Vi er åbne for forskellige modeller, men har fokus på, at miljøzonen får en væsentlig effekt for den luft, københavnernes indånder. Prisen for at inddrage personbiler i zonen er minimal, da håndhævelsessystem og skiltning etableres, uanset om personbiler indgår i zonen eller ej.

Udover vores ønske om at inddrage personbiler, har vi følgende ønsker til den kommende miljøzone:

1. Miljøzonelovgivningen skal være dynamisk, så den automatisk skærpes nogle år efter emissionskravene til biler skærpes. Erfaringen fra de nuværende miljøzoner er, at de hurtigt bliver indhentet af den teknologiske udvikling, hvorfor der er behov for løbende at skærpe kravene.
2. Der er brug for, at der kan stilles forskellige krav i byerne, alt efter behov og niveau af luftforurening. Vi er derfor ikke enige i, at der skal stilles ens krav i alle miljøzonerne. Giver der i

- stedet et valg mellem f.eks. tre modeller, kan erhvervslivet og borgerne hurtigt indstille sig efter dette.
3. Det er vores opfattelse, at flere danske byer og kommuner efterspørger muligheden for at oprette en miljøzone. Vi foreslår derfor, at der gives mulighed for, at alle kommuner kan oprette en miljøzone. Dette vil forbedre luftkvaliteten yderligere, til gavn for hele Danmark.
 4. Der bør stilles krav om SCR-katalysatorer på opgraderede køretøjer. Dette vil give en miljøgevinst og være med til at styrke den førerposition, dansk erhvervsliv allerede har på filterområdet.

Vi bemærker med stor interesse, at regeringen i sit klima- og luftudspil ønsker 1 mio. elbiler i 2030. Det er et mål, vi støtter, men der mangler redskaber til at få det indfriet. Miljøzonestrategien er en oplagt løftestang til dette, men mulighederne mangler i regeringens lovforslag. Vi ønsker mulighed for at kunne indføre en nulemissionszone i København, for at skabe incitament til, at flere danskere køber en elbil. Nulemissionszoner er kendt fra blandt andet Sverige, hvor kommunerne allerede i 2020 vil få mulighed for at indføre et område, hvor kun el-, brint og gaskøretøjer må køre. Stockholm Kommune har allerede bebudet, at de vil etablere en nulemissionszone i et mindre område af byen. Dette gør, at man i Sverige allerede nu ser en effekt på elbilsalget. Staten og Københavns Kommune kunne i fællesskab præsentere en ny nulemissionszone på det kommende C40-topmøde i København og hermed vise, at Danmark går forrest, når det gælder klima og miljø.

Vores forvaltninger har udarbejdet et supplerende administrativt høringssvar med tekniske bemærkninger til den foreslåede lovgivning. Dette er vedlagt som bilag. Vi indgår gerne i dialog om de nærmere tekniske detaljer i dette, samt om implementeringen af den kommende miljøzone.

Med venlig hilsen

Frank Jensen
Overborgmester

Ninna Hedeager Olsen
Teknik- og Miljøborgmester

Vedlagt

- Administrativt høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tungkøretøjer og varebiler



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen

NOTAT

Til Miljø- og Fødevareministeriet

28. januar 2019

Administrativt høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler

Sagsnr.
2019-0016392

Dokumentnr.
2019-0016392-2

Miljø- og Fødevareministeriet har den 7. december 2018 sendt udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven i høring. Lovforslaget vedrører en skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer samt at indføre miljøzonekrav til varebiler.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har vedtaget ambitioner om at være verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025, og at luften skal være så ren, at borgernes sundhed ikke belastes. Desuden har Borgerrepræsentationen mere konkret vedtaget et ønske om skærpede miljøzoner for personbiler samt et ønske om intelligent roadpricing.

Københavns Kommune er positiv overfor, at regeringen fremlægger et forslag til at stramme og udvide kravene til køretøjer i miljøzonen. I forhold til vedtagelserne i Borgerrepræsentationen er forslaget imidlertid ikke ambitiøst nok. Lovforslaget bør derfor suppleres med krav til personbiler, ligesom kravene i loven bør være dynamiske, så de udvikler sig i takt med, at emissionskravene til biler strammes. I korte træk har Københavns Kommune følgende kommentarer til lovforslaget for miljøzoner:

1. Personbiler bør indgå i lovforslaget med særskilte emissionskrav.
2. Krav til lastbiler, busser og varebiler bør skærpes.
3. Der bør stilles krav om lukkede partikelfiltre på ældre køretøjer og opgraderede køretøjer skal have påmonteret virkende SCR-katalysator.
4. Mulighed for zoner med særlige krav indenfor miljøzonen bør indarbejdes i lovgivningen.
5. Kommentarer til digitaliseret håndhævelse.
6. Kommentar om økonomi.
7. Mulighed for at stille krav til arbejdsmaskiner, motorcykler, knallerter og havnetrafik

De enkelte punkter uddybes i det følgende:

1. Personbiler bør indgå i lovforslaget med særskilte emissionskrav
I 2014 bidrog personbilerne i København med i gennemsnit 48 % af trafikens koncentrationsbidrag af NO₂. Emissioner i og udenfor Københavns Kommune er ansvarlige for betydelige

sundhedsproblemer. Københavns Kommune anbefaler derfor, at kommunerne får mulighed for at etablere miljøzoner for både lastbiler, busser, varebiler og personbiler. Hermed øges effekten til gavn for borgernes sundhed. Københavns Kommune er åben for forskellige modeller, men har fokus på, at miljøzonen får en væsentlig effekt for den luft, københavnernes indånder. Københavns Kommune mener, at miljøzonen skal implementeres hurtigst muligt for alle køretøjstyper.

2. Krav til lastbiler, busser og varebiler bør skærpes

Ifølge lovforslaget skærpes kravene til køretøjerne frem til 2025. Herefter sker der ingen skærpelse. Erfaringerne fra den eksisterende miljøzone viser, at der er behov for en mere dynamisk tilgang, hvor kravene til køretøjerne skærpes med en forsinkelse i forhold til indførelsen af nye euronormer. Noget tilsvarende bør indføres i den nye miljøzonelovgivning.

Lovforslaget gælder kun de kommuner, som allerede har miljøzoner. Københavns Kommune vurderer, at miljøzonerne vil have større effekt, hvis flere kommuner får mulighed for at implementere miljøzoner. Det kunne eksempelvis gælde alle kommuner i Danmark eller som minimum alle kommuner, der grænser direkte op til miljøzoner i andre kommuner.

Et væsentligt argument i Miljø- og Fødevareministeriets lovforslag er hensynet til håndhævelse og erhvervslivet, hvorfor kravene til køretøjer er ens for alle kommuner med miljøzone.

Københavns Kommune har forståelse for ønsket om nem administration af miljøzonehåndhævelsen samt til ønsket om gennemskelige forhold for erhvervslivet og borgerne. Men da miljøforholdene er forskellige i de forskellige kommuner, vurderer Københavns Kommune, at det vil være oplagt med 3-4 miljøzonetyper, som kommunerne kan vælge imellem. Derfor vurderer Københavns Kommune, at miljøzonelovgivningen bør lægge sig tæt op ad den svenske model, som indeholder tre forskellige niveauer af miljøzoner, som kommunerne frit kan vælge imellem. En sådan opdeling vil gøre det overskueligt for virksomhederne og borgerne at gennemskue, hvilke krav der gælder hvor og samtidig give København og andre byer mulighed for at tage hensyn til de særlige udfordringer, der er i en by med en stigende befolkning samt forurenings- og trængselsudfordringer.

3. Der bør stilles krav om lukkede partikelfiltre på ældre køretøjer og opgraderede køretøjer skal have påmonteret virkende SCR-katalysator

Københavns Kommune finder det yderst problematisk, at det med lovforslaget bliver muligt fortsat at benytte ældre køretøjer, hvis de opgraderes med et åbent partikelfilter. Opgraderede køretøjer bør

opgraderes med både lukkede partikelfiltre og SCR-katalysator for at opnå tilstrækkelig miljøeffekt. Det skyldes, at:

- 1) Partikelfiltre reducerer alene partikelemissionerne og hermed ikke alle de andre sundhedsskadelige stoffer, som køretøjerne udleder. Hermed opgraderes de slet ikke til samme niveau som de køretøjer, der efter lovforslaget har lov at køre i zonerne uden opgradering. København har, i samarbejde med Miljø- og Fødevarerministeriet, gode erfaringer med at opgradere busser med NOx- og partikelfiltre (SCRT-filtre), hvilket både er billigt og yderst effektivt.
- 2) Åbne partikelfiltre reducerer ifølge Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ca. 30 % af partikelmassen, mens et lukket partikelfilter reducerer mindst 90 % af partikelmassen og partikelantallet. Et åbent partikelfilter er hermed ikke effektivt nok til reelt at reducere luftforureningen.

For at opnå den bedste luftkvalitet bør der stilles krav om, at opgraderede køretøjer, som er omfattet miljøzonen, ikke får lov til at køre i zonen, med mindre de har påmonteret lukkede partikelfiltre og SCR-katalysatorer, der som minimum sikrer emissioner svarende til den tilsvarende euronorm i lovforslaget. Konkret kan det gøres ved, at der i lovforslaget stilles krav om:

- 1) Eftermontering af SCRT-filtre på alle tunge køretøjer og varebiler, med mindre de overholder de generelle krav i miljøzonen. SCRT-filtret skal som minimum reducere motorens emissioner af partikler og NOx med 80 %.
- 2) Eftermontering af partikelfilter på alle personbiler, med mindre de overholder de generelle krav i miljøzonen. Partikelfiltret skal som minimum reducere emissionerne af partikelmasse og partikelantal med 90 %. Fra 2025 bør der endvidere stilles krav om tilsvarende NOx-reduktion, f.eks. ved SCR-katalysator.

Krav om lukkede partikelfiltre og katalysatorer i miljøzonen bør suppleres med krav om periodisk syn, f.eks. hvert andet år, hvor der måles for luftforurening i udstødningen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Trafikselskabet Movia for nyligt har indført ny metode for miljøsyn, herunder for kontrol af luftforurening i udstødningen, og at deres metode med fordel kan anvendes som inspiration til synsmetoden. Movia måler koncentration af NOx, partikelmasse og partikelantal og har allerede indgået aftale med synshaller om periodisk kontrol af busserne. Det er således allerede i dag muligt at kontrollere køretøjernes emissioner i autoriserede synshaller.

4. Mulighed for zoner med særlige krav indenfor miljøzonen bør indarbejdes i lovgivningen

Zoner med særligt ambitiøse krav, f.eks. mulighed for 0-emissionszoner, kan anvendes som løftestang til at nå regeringens mål om 1 mio. elbiler i 2030. De kan ligeledes bidrage til Københavns Kommunes mål om at blive CO₂-neutral i 2025 og til EU's langsigtede mål om fossilfri køretøjer i byerne i 2050.

En række byer i hele verden implementerer frem til 2030 nulemissionszoner i afgrænsede områder. Københavns Kommune og staten kunne f.eks. præsentere en sådan nulemissionszone i en afgrænset del af på det kommende C40-topmøde i København, hvis der gives mulighed for det i lovgivningen.

5. Kommentarer til digitaliseret håndhævelse

Københavns Kommune finder det positivt, at lovforslaget lægger op til en automatiseret håndhævelse, baseret på en digital aflæsning af nummerplader.

Dette vil bidrage til en langt mere effektiv håndhævelse end tidligere, hvor der var krav om miljøzonemærke, og hvor politiet skulle sikre, at kravene i zonen blev overholdt.

Københavns Kommune ønsker, at teknologien bag den digitale håndhævelse indrettes på en sådan måde, at den på et senere tidspunkt direkte kan anvendes i indførelsen af intelligent roadpricing.

Den digitaliserede håndhævelse vil blive understøttet af et særskilt lovforslag, som forventes fremsat i folketingsåret 2019/2020.

Københavns Kommune ønsker, at det kommende system indrettes på en måde, som sikrer, at hovedparten af køretøjer, som ikke lever op til krav i miljøzonen, opdages. Københavns Kommune anbefaler, at regeringen lader sig inspirere af miljøzonen i Bruxelles i forhold til effektiv håndhævelse.

6. Kommentar om økonomi

I lovforslaget er der lagt op til, at de nye krav automatisk gælder for de nuværende miljøzoner dog med mulighed for at udtræde af miljøzonenlovgivningen frem til 1. juli 2019. Uagtet at kommunerne får mulighed for at træde ud af miljøzonenlovgivningen, vurderer Københavns Kommune at kommunerne er berettiget til DUT-kompensation for omkostninger til etablering og løbende vedligeholdelse af zonen. Dette vil blive rejst gennem KL i de årlige DUT-forhandlinger.

7. Mulighed for at stille krav til arbejdsmaskiner, motorcykler, knallerter og havnetrafik

Københavns Kommune ser gerne, at miljøzonen også omfatter krav til knallerter og motorcykler. Krav til knallerter og motorcykler kan

f.eks. være krav om nulemission fra 2025. Det vil medvirke til både at reducere luftforurening samt generende støj i en by, hvor der bor og opholder sig mange mennesker.

Københavns Kommune opfordrer derudover regeringen til fremadrettet at udarbejde lovgivning, der muliggør, at der stilles emissionskrav, f.eks. efter EU's stagenormer, til arbejdsmaskiner samt indkøbskraftens erhvervstrafik. Der er især fra arbejdsmaskiner en betydelig udledning af NO_x, partikler samt CO₂.

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk), Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Lasse Repsholt (lre@danskpersontransport.dk)
Titel: Høringssvar: Ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863
E-mailtitel: Høringssvar: Ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)
Sendt: 28-01-2019 21:54:09
Bilag: Høringssvar Miljøzoner DPT den 28.01.2019.pdf;

Miljø- og Fødevareministeriet
Att. Lars Hald og Katja Asmussen
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Vedhæftet høringssvar fra Dansk PersonTransport vedr. lov om miljøbeskyttelse (miljøzoner).

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt
Sektorchef
Dansk PersonTransport / Danish Passenger Transport

Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K
Tel: +45 7022 7099
Mob: +45 2047 8003
lre@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Dansk PersonTransport

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>
Sendt: 7. december 2018 18:24
Cc: Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Miljø- og fødevareministeriet <mfvm@mfvm.dk>
Emne: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)

Til alle høringsparter

Vedhæftet findes:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevareministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 28. januar 2019, kl. 12.00.**

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Eksport og Miljøteknologi | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Eksport og Miljøteknologi | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk



Miljø- og Fødevareministeriet
Att. Lars Hald og Katja Asmussen
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv
DK-1364 København K

+45 7022 7099
info@danskpersontransport.dk
www.danskpersontransport.dk

Sendt pr. mail til mfvm@mfvm.dk med kopi til lahal@mfvm.dk og kaasm@mfvm.dk

København, 28. januar 2019
Deres reference: J.nr. 2018-14863

Vores reference:

Høringssvar: Udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler

Generelle betragtninger:

Dansk PersonTransport er enige i, at vejtransportbranchen og herunder busbranchen skal bidrage til at nå mere ambitiøse målsætninger i forhold til transportsektorens emissioner - både i forhold til klima og i forhold til luftkvaliteten i de største byer. Det fremlagte lovforslag vedrører sidstnævnte.

Dansk PersonTransport er derfor også enige i den baggrund og målsætning der ligger til grund for det fremsatte lovforslag. Til gengæld er virkemidlerne og den hastighed hvormed de indføres meget byrdefulde og ikke proportionelle set fra busbranchens synsvinkel.

De forudsætninger, der er lagt til grund for beregningen af de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet er – for så vidt angår busserne – mangelfulde på flere punkter:

- Levealderen for en typisk turistbus er 12 til 16 år. Grundet deres indretning, pris og driftsmønster har de en længere levetid end normen for lastbiler (Der er angivet i lovforslaget til 10 år). De nyeste busser vil være ni år gamle, når de omfattes af de nye miljøzoner krav om partikelfilter; altså lang tid før udløbet af deres sædvanlige levetid. I mange tilfælde vil det derfor ikke være realistisk og driftsøkonomisk forsvarligt at fremskynde udskiftningen af køretøjet, som det er forudsat i lovforslaget.
- Vi har derfor også i busbranchen erfaringer med opgradering af efterbehandlingssystemer på euro-4, euro-5 og EEV-busser som der også er henvist til i lovforslaget (Miljørapport 1795). Disse Erfaringerne fra projekt "Ren Luft" vedrører eftermontering af kombinationssystemer (partikelfilter og SCR-katalysator) og ikke partikelfiltre alene som vil være kravet i den nye miljøzone. I dette projekt blev budgetteret med en omkostning 75 mio. kr. til 300 busser eller med andre ord 250.000 kr. pr. bus. Hertil kommer løbende driftsomkostninger. Resultaterne fra eftermonteringen og den efterfølgende drift på de mange busser viser, at det er teknisk vanskeligt at gennemføre eftermonteringen på en virkningsfuld måde og, at det navnlig er vanskeligt at sikre effektivt drift med et eftermonteret partikelfilter.
- Vi har ikke kendskab til erfaringerne med eftermontering af partikelfiltre på euro-4 og eur-5 motorer (uden SCR), men må lægge til grund, at det under alle omstændigheder er teknisk kompliceret grundet den nødvendige integration med motorstyringen. Dertil kommer at montering på en bus er mere vanskelig, da

der er tale om en mere kompakt konstruktion, hvor der ikke nødvendigvis er fysisk plads til at eftermontere et system. Hvis en sådan ombygning overhovedet er praktisk og teknisk mulig, må omkostningerne derfor antages at være i den høje ende af det angivne interval på 40.000 til 80.000 kr.

På baggrund af ovenstående har Dansk PersonTransport beregnet omkostningerne for turistbusser alene til 34,4 mio. kr. under forudsætning af, at det er teknisk muligt kun at monteret et partikelfilter og 107,5 mio. kr. såfremt det er nødvendigt at eftermontere et komplet system.

Tabel: Omkostningerne ved miljøzonerne for turistbusser

		Euro-4	Euro-5
Dato		01.07.2020	01.07.2022
Antal busser			
	Turistbusser *	200	230
Omkostninger pr. bus (DKK)			
	Partikelfilter (DKK)	80.000	80.000
	Kombinationssystem (DKK)	250.000	250.000
Omkostninger i alt (DKK)			
	Partikelfilter (DKK)	16.000.000	18.400.000
	Kombinationssystem (DKK)	50.000.000	57.500.000

*** Baseret på oplysninger om nyregistrerede turistbusser i perioden 2006 til 2013 fra De Danske Bilimportører.

Foruden turistbusserne berøres busserne i den kollektive trafik i stort omfang, da både bybusser i miljøzonerne i Aalborg, Aarhus, Odense og København og regionalbusser, der anløber disse byer vil være omfattet af miljøzonernes regler. Movia har opgjort omkostningerne ved den nødvendige opgradering med partikelfiltre til op til 16,4 mio. DKK. Omkostningerne ved en fremskyndet udskiftning af bybusserne i Aarhus alene skønnes til mellem 28 og 33 mio. DKK. Dansk PersonTransport henviser derfor til høringsvar fra trafikselskaberne (NT, Midttrafik, Fynbus og Movia) og Trafikselskaberne i Danmark for så vidt angår konsekvenserne af miljøzonerne for den kollektive bustrafik.

Miljø- og fødevareministeriet bedes bemærke, at der til den kollektive bustrafik knytter sig en særlig problematik til busser, hvis restlevetid er tæt knyttet til og sammenfaldende med udløbet af en kontrakt. Her vil det være meget problematisk, hvis operatøren tvinges til at udskifte busser eller investere i efterbehandlingssystemer på et tidspunkt, hvor der f.eks. kun rester 2-3 år eller mindre af kontrakten.

Dansk PersonTransport foreslår følgende justeringer af det fremsatte lovforslag:

- at ikrafttrædelsesdatoerne forskydes med et år i forhold til det foreslåede til henholdsvis 1. juli 2021 (for euro 4) og 1. juli 2023 for euro 5).
- at kravene til køretøjerne, der befinder sig i miljøzonerne baseres køretøjets faktiske euro-norm og ikke datoen for første registrering. (Se punkt 2 nedenfor).
- at køretøjer med EEV-norm håndteres som var de euro 5 (Se punkt 2 nedenfor).

Til det fremsatte lovforslag har vi nedenstående, specifikke bemærkninger.

Danske Busvognmænd har følgende specifikke bemærkninger:

1. Punkterne 1. til 7 (Etablering, udvidelse og indskrænkning af miljøzoner)

Vi er enige i de foreslåede bestemmelser, der efter vores opfattelse letter og forenkler overgangen fra de nuværende regler om miljøzoner. Herunder betingelserne for kommunernes etablering, ophævelse og ændring af geografisk udstrækning af miljøzoner samt kravet om én miljøzone for alle køretøjer (busser, lastbiler og varebiler).

Vi er enige i, at den nye lovgivning om miljøzoner uden videre skal gælde for eksisterende miljøzoner, og at det skal være ensartede miljøzoner i alle berørte byer.

2. Punkt 8 vedr. § 15 b, stk. 1

Dansk PersonTransport anbefaler, at de to datoer hhv. 1. oktober 2009 og 1. januar 2014 erstattes af et specifikt krav til euronorm hhv. minimum euro 5 og minimum euro 6.

- Miljøzonekrav baseret på euro-normen i stedet for datoer sikrer en saglig og relevant håndtering af alle køretøjer.
- Standarderne for hhv. euro 5 og euro 6 blev indført 12 måneder før de nævnte datoer. Det forekommer derfor, at køretøjer er blevet registreret med en nyere Euro-norm end den, registreringsdatoen indikerer/kræver. Den foreslåede implementering af miljøzonens krav baseret på datoen for første registrering kan derfor straffe køretøjsejere, der har registreret køretøjer med bedre euro-normer, end reguleringen påkrævede på tidspunktet for indregistrering.

Et stort antal busser er indrettet og registreret med normen EEV (Enhanced environmentally friendly vehicle). Dansk PersonTransport foreslår, at køretøjer med denne norm omfattes af den samme skæringsdato som euro 5-køretøjer.

Det foreslås, at skæringsdatoerne for indførelsen af de nye krav rykkes med et år til hhv. 1. juli 2021 fsva. euronorm 4 og til 1. juli 2023 fsva. køretøjer med euronorm 5.

Vi mener ikke, at ovenstående justeringer udgør nogen hindring for en effektiv formidling og forståelse af miljøzonens reglerne og, at der gennemføres en digitalisering af håndhævelsen.

3. Punkt 9 vedr. § 15b (miljøzonekrav til varebiler)

Dansk PersonTransport er enig, at de målsætninger, der ønskes opfyldt med miljøzonerne alene kan opfyldes, hvis også varebiler omfattes af miljøzoneordningen. Ingen bemærkninger til de konkrete bestemmelser.

4. Punkt 11 vedr. § 15b, stk. 3

Miljø- og fødevareministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om partikelfiltre og deres godkendelse er i dag udmøntet i *bekendtgørelse om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.*

Det er Dansk PersonTransports opfattelse, at partikelfiltre også fremadrettet bør kunne anvendes på baggrund af en dokumenteret præstation i forhold til modtryk, reduktion af partikelemission og røggastæthed (som i dag). Det

bør sikres, at der kan foretages en effektiv kontrol af partikelfiltrene i forbindelse med det periodiske syn af køretøjet.

Det bør overvejes om den nuværende principgodkendelsesordning for partikelfiltre kan udfases.

5. Punkt 13 vedr. § 15b, stk. 6 (Ny bestemmelse om udenlandske køretøjer)

Dansk PersonTransport er enig i, at ejere af udenlandsk registrerede køretøjer ikke kan pålægges godkendelse af partikelfiltre efter danske regler. Det er til gengæld vigtigt af hensyn til miljøzonens effekt på luftkvaliteten og af konkurrencehensyn for transportørerne, at der sker en effektiv kontrol og håndhævelse af miljøzonens materielle krav til euro-normer på de udenlandsk registrerede køretøjer.

Det er i den forbindelse vigtigt, at Miljø- og fødevareministeriet afsætter de nødvendige ressourcer til at sikre, at udenlandske køretøjsejere bliver bekendte med de danske miljøzoneregler, og på hvilken måde de kan dokumentere, at deres køretøjer lever op til kravene vha. registreringsattest eller erklæring fra sagkyndig virksomhed.

Dansk PersonTransport skal gentage tidligere opfordringer til, at den danske regering arbejder for, at der gennemføres en ensretning og/eller gensidig anerkendelse af alle miljøzoner i EU.

6. Punkt 14 vedr. § 15c, stk. 1 (Dispensation)

Dansk PersonTransport er tilfreds med, at de nuværende muligheder for at søge dispensation føres videre. Vi skal i den forbindelse pege på, at nogle køretøjsejere kan være kontraktligt forpligtet til at drive bustrafik i indenfor miljøzoner på en måde, der forhindrer dem i på en teknisk, miljømæssigt og/eller økonomisk forsvarlig måde at udskifte busserne eller eftermontere partikelfiltre. I sådanne tilfælde bør det være muligt at dispensere fra miljøzonens krav i en kortere perioden på 2 – 3 år.

7. Punkt 16 vedr. § 15d (Regler om godkendelse af køretøjer)

Dansk PersonTransport er enig i, at synsvirksomhederne – som i dag – skal foretage godkendelsen af køretøjerne. Foreningen støtter også en ordning, der fremadrettet ikke indebærer en mærkningsordning, men alene baserer sig på registreringer i DMR (Det Digitale Motorregister) og et digitalt håndhævelsessystem. Det vil kræve, at synsvirksomhederne ajourfører registreringerne i DMR både i forhold til køretøjernes euro-norm og i forhold til monterede partikelfiltre.

Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Sektorchef

lre@danskpersontransport.dk, tlf. 2047 8003

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Trine Stig Mikkelsen (tsm@cyklistforbundet.dk)
Titel: Høringssvar fra Cyklistforbundet vedr. lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (2018-14863)
Sendt: 28-01-2019 17:11:54
Bilag: Cyklistforbundets høringssvar vedr. lovforslag om miljøzoner.pdf;

Hermed fremsendes Cyklistforbundets høringssvar vedr. Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler).

Med venlig hilsen

Trine Stig Mikkelsen
Udviklingskonsulent

tsm@cyklistforbundet.dk
M +45 40 70 83 58



Cyklistforbundet
Rømersgade 5
DK-1362 København K

T +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk



Danmark har brug
for flere cyklister
KLIK OG VÆR MED



Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Sendt pr. mail til mfvm@mfvm.dk
lahal@mfvm.dk og kaasm@mfvm.dk

Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

28. januar 2019

Cyklistforbundets høringssvar ifbm. Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler). Journ. nr. 2018-14863

Luftforurening koster ifølge Nationalt Center for Miljø og Energi det danske samfund 29 mia. kroner i helbredsomkostninger hvert år, og det skønnes, at 4.000 danskere dør for tidligt som følge af luftforurening. Skadelige partikler og NOx-gasser i luften er skyld i luftvejssygdomme, lungekræft og hjertekarsygdomme. Især børn og ældre rammes.

Derfor hilser Cyklistforbundet lovforslaget om skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler velkomment. At miljøzonekravene skærpes er et vigtigt skridt på vejen, men Cyklistforbundet ser gerne, at man går endnu videre og giver kommunerne mulighed for også at begrænse udledningen fra dieseldrevne personbiler i miljøzonerne.

Cyklistforbundet opfordrer til, at miljøzonekravene ikke står alene, men at de suppleres af andre foranstaltninger i byzoner for at sænke luftforurening.

Investeringer i cykelinfrastruktur giver store samfundsmæssige gevinster. For eksempel fastslår en samfundsøkonomisk analyse foretaget af det økonomiske konsulenthus Incentive, at supercykelstierne i hovedstadsområdet har et samfundsøkonomisk afkast (intern rente) på 11%. Det gør supercykelstierne til et af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Både samfundsøkonomisk og forhold til luftforurening og klima er der god fornuft i, at vi som samfund investerer i netværk af supercykelstier omkring de store byer og dermed gør det attraktivt at vælge cyklen frem for bilen. Det giver levende byer – og ikke mindst byer man kan leve i.

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: suskra@aarhus.dk (suskra@aarhus.dk), Aziz@aalborg.dk (Aziz@aalborg.dk), Greta Nedergaard (grnede@tmf.kk.dk), Mikkel Krogsgaard Niss (B47R@kk.dk), 'EG5U@kk.dk' (EG5U@kk.dk), Jørgen Abildgaard (Z33R@kk.dk), Carsten Krogh Jensen (carsten.krogh@aalborg.dk), Kommunernes Landsforening (KL) (kl@kl.dk), regionh@regionh.dk (regionh@regionh.dk), Martin Thomsen (mtho@odense.dk), chr@odense.dk (chr@odense.dk), Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Niels Kaalund Jensen (nije01@frederiksberg.dk)
Titel: VS: Høringssvar miljøzone Frederiksberg Kommune - (2018 - 14863)
Sendt: 29-01-2019 11:16:38
Bilag: Høringsvar 2 tilrettet.pdf;

Til Miljø- og Fødevareministeriet

Frederiksberg Kommunes endelige høringssvar.

Evt. spørgsmål kan rettes til undertegnede.

Mvh

Niels Kaalund
Civilingeniør

Fra: Niels Kaalund Jensen
Sendt: 28. januar 2019 09:34
Til: 'mfvm@mfvm.dk' <mfvm@mfvm.dk>
Cc: 'lahal@mfvm.dk' <lahal@mfvm.dk>; 'Katja Asmussen' <kaasm@mfvm.dk>
Emne: Høringssvar miljøzone Frederiksberg Kommune - (2018 - 14863)

Til Miljø- og Fødevareministeriet

Frederiksberg Kommunes høringssvar bliver politisk behandlet i aften – 28. januar. , og kan ses på vedlagte link.

Den endelige høringssvar vil blive fremsendt umiddelbart derefter.

Evt. spørgsmål kan rettes til undertegnede.

<https://www.frederiksberg.dk/dagsorden-til-monet-i-og-miljoudvalget-2018-21-den-28-januar-2019-kl-1700-i-udvalgsvaerelse-1>

Venlig hilsen

Niels Kaalund Jensen
Civilingeniør/Miljøkonsulent

F R E D E R I K S B E R G
K O M M U N E



Tlf. 3821-4076

Vej, Park og Miljø
By-, Kultur- og
Miljøområdet
Frederiksberg Rådhus
Smallegade 1
DK - 2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

Frederiksberg Kommune

F R E D E R I K S B E R G
K O M M U N E



Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmen 2
1216 København K
mfvm@mfvm.dk

29. januar 2019

Sagsbeh.: NKJ

J.nr.: 09.10.04-G01-1-18

Niels Kaalund Jensen (nije01)

Høring af ændring af miljøbeskyttelsesloven – skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler (MFVM, j. nr. 2018-14863).

Frederiksberg Kommune har modtaget "Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler" med høringsfrist til den 28. januar 2019. Frederiksberg Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende bemærkninger:

Frederiksberg Kommune er generelt positivt indstillet overfor forslaget. Frederiksberg Kommune udpegede i 2008 sammen med Københavns Kommune den første miljøzone i Danmark. De af Staten fastsatte krav i zonen er ikke blevet ændret/skærpet siden 2010. Værdien af den nuværende zonen – hvor op til 13 år gamle tunge dieselkøretøjer kan køre uden krav – er således miljømæssigt stærkt begrænset. Der er derfor behov for at revitalisere miljøzonen med skærpede krav især overfor den sundhedsskadelige partikelforurening.

Forslagets ambitionsniveau – skærpelse af normer og krav til varebiler

Forslaget omfatter en gradvis skærpelse af kravene i zonen, således at køretøjerne i zonen efterhånden skal leve op til mindst Euronorm 6 eller have godkendt partikelfilter. Kommunen finder det positivt, at lovforslaget gradvis skærper kravene til køretøjerne i zonen og nu også omfatter varebiler. Det er dog kommunens opfattelse, at forslaget på varebilsområdet, med fordel kunne være mere ambitiøst. Forslaget, i sin nuværende form, betyder at op til 13-15 år gamle varebiler med Euronorm 4 vil kunne køre lovligt i zonen helt frem til 2022. For varebiler sker der et betydeligt fald i partikeludslippet ved overgangen fra Euronorm 4 til 5, hvorfor man efter kommunens opfattelse, med fordel kunne overveje om indfasningen af Euronorm 5 varebiler kunne ske hurtigere.

Personbiler bør medtages miljøzoneordningen

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget, at trafikens bidrag til partikelforureningen fordeler sig således; Den tunge trafik står for ca. 12 %, diesel-drevne varebiler for ca. 30 % og personbiler ca. 58 %. Beregninger i tilknytning til lovforslaget fra DCE (Nationalt Center for Energi og Miljø) viser, at såfremt forslaget også omfattede krav til personbiler - f.eks. til og med Euronorm 4 - vil reduktionen af partikelforureningen fra trafikken være større end det nuværende forslags 25 % - anslået af DCE til knap 60 %. Et forslag om personbiler vil berøre flere køretøjer - anslået af COWI til ca. 20.000 personbiler.

Vej, Park og Miljø

Frederiksberg Rådhus
2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

Telefon: 38212121

E-mail: nije01@frederiksberg.dk

Telefontid

Mandag-Torsdag: 10-14

Fredag: 10-13

Selvbetjening

www.frederiksberg.dk

Personlig henvendelse

Kun efter aftale

Det er derfor ud fra en samlet afvejning Frederiksberg Kommunes opfattelse, at forslaget med fordel kunne udvides til også at omfatte krav til personbiler. Frederiksberg Kommune skal derfor opfordre til, at der på baggrund af en nærmere teknisk, miljømæssigt og økonomisk analyse, udarbejdes et konkret forslag til miljøzone, der også omfatter krav til personbiler.

Koblingen til fremme af den "grønne transport"

Regeringen foreslog i efteråret 2018 med sit Klima- og Luftudspil 38 grønne initiativer til gavn for drivhusgasudledningen og luftkvaliteten. Forslagene omfatter blandt andet et forslag om stop for salg af nye benzin- og dieslbiler i 2030 og intentioner om op til 1 mio. elbiler i 2030. Erfaringen fra den nuværende miljøzone tilsiger, at skærpede krav i miljøzonen medfører en hurtigere udskiftning af køretøjer end normalt, og dermed fremmer nye køretøjer med mere moderne teknologier. Miljøzonens krav og tidshorisonen for implementeringen kunne derfor, efter Frederiksberg Kommunens opfattelse, med fordel samtkendes med overgangen til det "grønne transport" samfund – brug af fossilfrie køretøjer mv.

Samspil med øvrige luftforureningsindsatser

Luftforureningen i byerne består af en langt række kilder og er i høj grad også udefrakommende. Det er derfor, efter Frederiksberg Kommunens opfattelse vigtigt, at miljøzonen ikke står alene, men at bekæmpelse af luftforureningen omfatter en lang række øvrige initiativer. Af de 38 initiativer anført i Klima- og Luftudspillet har Frederiksberg Kommune særligt noteret sig følgende øvrige indsatser; Højere skrotningspræmier for ældre dieselkøretøjer, en indsats med ældre brændeovne med blandt andet skrotningspræmier, slut med NOx-snyd, fremme af grønne taxier og busser samt initiativer til fremme af det fossilfri transportsamfund. Frederiksberg Kommune forventer i 2019 at udarbejde en ny strategi til bekæmpelse af luftforurening. Det er her vigtigt, at staten ved implementeringen øvrige initiativer er opmærksom på, at fastsætte rammer, der giver kommunerne optimale mulighed for at fremme bekæmpelsen af luftforurening, også i den lokale planlægning.

Krav om åbne filtre på varebiler

Lovforslaget betyder at varebiler omfattes af miljøzonen. Varebilerne kan enten opfylde kravene via motornormen – euronormen – eller ved at påmontere et godkendt partikelfilter. Kommunen finder det her betænkeligt, at man for varebiler accepterer åben filter som godkendte filter. Åbne filter har lav effektivt – en rensningsgrad på 40-50 %, og virker slet ikke på de sundhedsskadelige ultrafine partikler. Kommunen er opmærksom på, at der er tekniske forhold, der kan nødvendiggøre brug af åbne filter, men finder generelt, at man bør overveje skærpede krav, hvor det er muligt.

Håndhævelse – udenlandske køretøjer

Håndhævelse af de nye skærpede forventes understøttes af et særskilt lovforslag om digital og automatiseret kontrol blandt andet via brug af DMR (Det digitale Mortorregister). Brug af obligatorisk miljøzonenmærkat udgår hermed. Kommunen er overordnet positivt indstillet overfor en digitalisering og automatisering af kontrollen, men finder det betænkeligt at de udenlandske køretøjer nu helt undtages fra mærkning og registrering. Kontrollen og vanskeligheder med at opkræve bøder overfor udenlandske køretøjer, er allerede i den nuværende ordning mangelfuld, og risikere såfremt der ikke findes en effektiv kontrolordning, efter kommunens opfattelse, at blive yderligere forringet.

Økonomi – DUT

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at kommunerne forventes at anvende ca. 15 mio.kr. til skiltning, informationskampagne etc. På mødet den 17. dec. 2018 oplyste ministeriet, at man ikke forventede at lovforslaget medførte kompensation til kommunerne, da kommunerne – som en del af lovforslaget – "bare kunne melde sig ud af miljøzoneordningen". Forslaget var dermed frivilligt for kommunerne, og derfor ikke omfattet af de almindelige DUT-udligningsprincipper mellem Stat og Kommune. Frederiksberg Kommune finder det stærkt betænkeligt, at man med denne form for lovgivningsmæssigt "frivillighed" kan undgå de sædvanlige udligningsprincipper, og skal konkret forslå at miljøzoneordningen gøres obligatorisk for kommunerne, med tilhørende DUT-kompensation. Frederiksberg Kommune skal desuden pege på, at kommunen har en helt særligt beliggenhed – midt i Københavns Kommune – som reelt vil gøre det umuligt for kommunen at melde sig ud af miljøzoneordningen. Alene af den grund bør der ske kompensation.

Frederiksberg Kommune står naturligvis til rådighed for en drøftelse af ovenævnte synspunkter.

Venlig hilsen

Jan Bøge Sørensen
Vej-, Park- og Miljøchef

/

Niels Kaalund Jensen
Civilingeniør/Miljøkonsulent

CC:
Kommuneres Landsforening (KL)
Københavns Kommune
Århus Kommune
Odense Kommune
Aalborg Kommune
Region Hovedstaden

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Henrik Severin Hansen (hsh@regioner.dk), 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark ' (mba@moviatrafik.dk), Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk), Charlotte Weber (CWEB@kl.dk), 'annette.vognbjerg@holstebro.dk' (annette.vognbjerg@holstebro.dk), 'Vibeke Toftegaard' (viban@aarhus.dk)
Fra: Tom Elmer Christensen (TOEC@kl.dk)
Titel: KL ønsker at trække høringssvar sendt d.d. kl 9.15 om miljøzoner tilbage
Sendt: 29-01-2019 11:51:55
Bilag: Høring - Miljøzonekrav til tunge køretøjer.docx;

Samtidig fremsendes nyt høringssvar fra KL.

KL er blevet bekendt med betydelige omkostninger for de offentligt ejede trafikselskaber ved omstilling til de nye miljøkrav. Dette forhold er nu behandlet i vedlagte høringssvar, og KL beder på dette grundlag om en økonomisk høring af lovforslaget.

Med venlig hilsen

Tom Elmer Christensen
Specialkonsulent
Teknik og Miljø/ KL
T: 3370 3012
M: 2120 8889



Fra: Tom Elmer Christensen
Sendt: 29. januar 2019 09:15
Til: 'mfvm@mfvm.dk' <mfvm@mfvm.dk>
Cc: 'lahal@mfvm.dk' <lahal@mfvm.dk>; 'kaasm@mfvm.dk' <kaasm@mfvm.dk>; Charlotte Weber <CWEB@kl.dk>; 'annette.vognbjerg@holstebro.dk' <annette.vognbjerg@holstebro.dk>; 'Vibeke Toftegaard' <viban@aarhus.dk>
Emne: Høring af lovforslag om miljøzonekrav til tunge køretøjer

Hermed KLs høringssvar

Med venlig hilsen

Tom Elmer Christensen

Specialkonsulent
Teknik og Miljø



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3012
E TOEC@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk



Miljø- og Fødevareministeriet

Høring - Miljøzonekrav til tunge køretøjer

KL takker for modtagelse af høringsbrev af 7. december 2018 om miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler.

KL noterer sig lovforslagets særlige bestemmelser for Aalborg, Aarhus, Odense, Frederiksberg og København, samt at flere kommuner kan etablere miljøzoner, når ønsker er behandlet i Miljøstyrelsen.

KL er blevet bekendt med, at de offentligt ejede trafikselskaber kan få ikke ubetydelige økonomiske udfordringer med miljøkravene, der vil gælde for den eksisterende og kontraktbundne busflåde. KL kan ikke af høringsmaterialet se, om Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har medregnet de økonomiske konsekvenser for trafikselskaberne i de 166 mio. kr., der er nævnt under de erhvervsøkonomiske konsekvenser. Eksempelvis har Movia 20 busser, der i 2020 ikke opfylder kravet om lukket partikelfilter, og 28 busser, der i 2022, der vil være uden partikelfilter. Om, og i hvilken udstrækning, busserne kan få monteret partikelfilter er endnu uklart. Alene for Movia kan de tekniske løsninger let overstige 10 mio. kr.

KL ønsker oplyst om ministeriet er bekendt med de ekstra omkostninger for trafikselskaber, regioner og kommuner, som lovforslaget medfører. På den baggrund forventer KL at lovforslaget sendes i økonomisk høring.

Lovforslaget omfatter ikke emissioner fra tunge maskiner, betonblandere, kraner og lifte på byggepladser. Har ministeriet planer om regulering af disse maskiner?

Med venlig hilsen

Tom Elmer Christensen
Specialkonsulent
KL/Teknik og Miljø

Dato: 29. januar 2019

Sags ID: SAG-2019-00258
Dok. ID: 2707019

E-mail: TOEC@kl.dk
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 1

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk), Katja Asmussen (kaasm@mfvm.dk), Lars Hald (lahal@mfvm.dk)
Fra: Henrik Severin Hansen (hsh@regioner.dk)
Titel: 2018-14863 Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863
E-mailtitel: 2018-14863 Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)
Sendt: 30-01-2019 08:54:03
Bilag: Høringsliste.pdf; Høringsbrev.pdf; Udkast til lovforslag om miljøzoner.pdf; signaturbevis.txt;

Danske Regioner har modtaget høringsbrev vedr. udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler.

På baggrund af at trafiksekskaberne må forventes at få meromkostninger på baggrund af lovforslaget, skal Danske Regioner anmode om at forslaget kommer i økonomisk høring.

Jeg skal beklage den forsinkede besvarelse.

Med venlig hilsen

Henrik Severin Hansen
Chefrådgiver

Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)

Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35298257
M 21152933
E hsh@regioner.dk

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>
Sendt: 7. december 2018 18:24
Cc: Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Miljø- og fødevareministeriet <mfvm@mfvm.dk>
Emne: Høring over udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, MFVM jr. nr. 2018-14863 (MFVM Id nr.: 4033556)

Til alle høringsparter

Vedhæftet findes:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevareministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 28. januar 2019, kl. 12.00.**

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Eksport og Miljøteknologi | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Eksport og Miljøteknologi | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk