

Notat

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen

Miljøteknologi  
J.nr. MST 502-00031  
Ref. March/CLF/JESTU

**HØRINGSNOTAT - Forslag til Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse  
(Udvidelse af miljøzoneordningen, krav om miljøzoner for udenlandske køretøjer, mulighed for tilbageholdelse af transportmidler m.v.)**

Lovudkastet blev sendt i høring 26. oktober 2010 med frist for at afgive høringssvar den 23. november 2010.

Udkastet er sendt i høring hos en bred kreds af myndigheder og organisationer. Miljøstyrelsen har modtaget 37 høringssvar. Elleve høringssvar (Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Energistyrelsen, Finansrådet, SKAT, Arbejdstilsynet, Rådet for Sikker Trafik, Odense Kommune, Gladsaxe Kommune og Dansk Arbejdsgiverforening) har ikke haft bemærkninger. Forbrugerrådet har ikke læst udkastet og kan ikke tages til indtægt for nogen bemærkninger.

Følgende høringssvar har fremsendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Danmarks Automobilforhandler Forening, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Sundhedsstyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Forsvarets Bygning- og Etablissementstjeneste, Danske Regioner, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Aalborg Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Falck, Energi- og Olieforum, Dansk Byggeri, Dansk Transport og Logistik (DTL), Applus+ Bilsyn, Dansk Industri (DI), Danske Busvognmænd, International Transport Danmark, Movia, Det Økologiske Råd (på vegne af Danmarks Naturfredningsforening, Miljøpunkt Nørrebro og Rådet for Bæredygtig Trafik), Dansk Miljøteknologi, Dansk Erhverv/Danske Speditører, Advokatrådet/Advokatsamfundet og Regin Jensen.

**1. Høringssvar til forslagene til ændring af § 15 a (Kommuner kan etablere miljøzoner for lastbiler/busser og varebiler. 14/7 måneders indfasningsfrist).**

Kommunernes Landsforening støtter generelt, at indsatsen mod partikelforurening styrkes, og at varebiler reguleres. KL opfordrer til, at der sker en regulering af flere typer køretøjer, hvis det foreslåede tiltag over for ældre varebiler ikke er nok til at overholde grænseværdien i 2011. Det er positivt, at alle kommuner får mulighed for at etablere miljøzoner. KL finder det u hensigtsmæssigt, at kommuner for at kunne få tilladelse fra ministeren til at etablere en ny eller udvidet miljøzone skal bekoste en undersøgelse for 200 – 300.000 kr. uden på forhånd at have sikkerhed for, at ønsket om en miljøzone bliver opfyldt. KL tager kraftigt afstand fra forslaget om, at miljøministeren skal give tilladelse til nye miljøzoner. KL opfordrer desuden til, at der indføres samlede regelsæt for trafikken i stedet for sektorlovgivning.

Dansk Miljøteknologi støtter, at flere kommuner får mulighed for at oprette miljøzoner, og at varebiler bliver omfattet. Det findes ikke rimeligt, at kommunerne skal søge om tilladelse for at kunne etablere en miljøzone, når den i øvrigt er sundhedsmæssigt velbegrunnet. Der er ikke fastsat en

nedre grænse for eksponering og sundhedseffekter for partikler – derfor bør ambitionsniveauet være højere end blot at overholde den hidtidige grænseværdi.

De Grønne Organisationer (Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Miljøpunkt Nørrebro og Rådet for Bæredygtig Trafik) ønsker miljøzoner med krav om lukkede partikelfiltre på alle dieselmotorer og dieselmaskiner, med krav om katalysatorer på benzinbiler og SCR på tunge dieselmotorer og dieselmaskiner, med emissions- og støjkrav til tohjulede motorkøretøjer og i alle større byer med alvorlige luftforureningsproblemer. Organisationerne finder det positivt, at ændringer i miljøzoner kan gennemføres på syv måneder.

Ålborg Kommune nævner, at bemærkningerne om kravene til en 4 ugers målekampagne for at vise, om der er overskridelser af grænseværdier, er en meget stor omkostning. Den mener, at det bør præciseres i bemærkningerne, hvorledes forudsætningen om overskredne grænseværdier for at opnå tilladelse til at etablere udvidede miljøzoner vil blive administreret.

*Miljøministeriets vurdering: Der kan indføres miljøzoner i sammenhængende byområder, hvor der er overskridelser af grænseværdierne for partikler og dermed tungtvejende miljø- og sundhedsmæssige hensyn at tage.*

*Koncentrationer af luftforurening bliver overvåget i de største danske byer (København/Frederiksberg, Odense, Århus og Aalborg). For langt de fleste af stofferne, omfattet af luftkvalitetsdirektiv 2008/50/EF, overholdes grænseværdierne. Nye målinger har vist, at Danmark fra 2008 har overholdt årsmiddelværdien og fra 2009 døgnmiddelværdien for partikler (PM<sub>10</sub>) i København, efter at der siden 2005 har været problemer med overholdelsen i visse af de store byer, navnlig København. Der er derfor ikke belæg for at antage, at partikelgrænseværdien skulle være overskredet i andre byer med mindre der er særlige lokale omstændigheder i topografi, beliggenhed, trafikafvikling mv. Miljøstyrelsen vurderer, at den nuværende overvågning er tilstrækkelig, og at det bør fastholdes, at de kommuner, der ønsker miljøzoner, selv må skaffe de oplysninger, der underbygger deres ønske.*

*Indførelse af miljøzoner er et indgribende tiltag. Indførelse af en miljøzone har betydning for andre end den pågældende kommunes borgere. Det vurderes derfor, at det bør fastholdes, at ministeren eller en af ministeren udpeget myndighed skal give forudgående tilladelse.*

*Med hensyn til en mere uddybende beskrivelse af de formelle krav til målinger, modelberegninger og overskridelser vil dette blive fastsat i en udmøntende bekendtgørelse i det omfang, det skønnes nødvendigt. Lovforslagets bemærkninger redegør for overvejelser om krav til dokumentation. Miljøstyrelsen vil bistå med vejledning til de kommuner, der måtte ønske det.*

Lyngby-Tårnbæk Kommune foreslår generelt, at det gøres nemmere at etablere en miljøzone. Det foreslås, at den arealmæssige definition af "større sammenhængende byområde" nedsættes fra 2 km<sup>2</sup> til eks. 1 km<sup>2</sup>, at kravet om årsdøgntrafik på ca. 500 lastbiler/busser nedsættes til eks. 300 lastbiler/busser, og at kravet om overskridelse af grænseværdien nedsættes til eks. 75 % af grænseværdien. Høringssvaret fra Lyngby-Taarbæk har forbehold for politisk drøftelse 8./9. december 2009. Miljøstyrelsen har ikke modtaget yderligere bemærkninger fra kommunen.

*Miljøministeriets vurdering: Reglerne fremgår af bekg. nr. 66 af 22/01/2007 om miljøzoner. Kravene til areal og trafikbelastning forventes ikke ændret, idet der kræves et geografisk område af en vis udstrækning og en vis trafikmængde, før en miljøzone har miljømæssig betydning.*

Energi- og Olieforum peger på, at der i flere byer er lagre på steder, som forventes at måtte falde inden for en miljøzone. Olieselskabernes køretøjer kører til og fra lagrene, men befinder sig kun kort tid inden for miljøzonen. Der anmodes om, at det fremmes at etablere transitruter, der ikke betyder, at kørsel er omfattet af miljøzonereglerne.

*Miljøministeriets vurdering: Regler om transitruter er fastsat i bekg. nr. 66 af 22/01/2007 om miljøzoner. De konkrete udformninger af transitruter foretages i dag af kommunalbestyrelsen, som har det nødvendige lokalkendskab. Miljøstyrelsen vurderer derfor ikke, at der er behov for ændringer.*

Dansk Industri har generelt forståelse for de sundhedsmæssige målsætninger med forslaget. DI mener, at luftforurening generelt som udgangspunkt bedst håndteres på EU-plan. Transportsektoren er langt fra den eneste kilde til partikelforurening i byerne. EU-reguleringen (EURO normer) har haft væsentlig større betydning for udledning af partikler end etablering af miljøzoner. DI er skeptisk over for at etablere miljøzoner i andre byer end de nuværende fem, før konsekvenserne i de eksisterende miljøzoner er evalueret. En udvidelse bør kun ske, hvor der gennem flere år kan dokumenteres problemer med at overholde EU's grænseværdier for luftkvalitet. Dette bør fremgå eksplicit af loven.

International Transport Danmark tilslutter sig forslaget om, at der kan etableres miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler i andre end de fem kommuner, såfremt konkrete målinger viser belæg for det, dvs. at der gennem længere tid forekommer overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet. Der bør foreligge en cost/benefitanalyse.

*Miljøministeriets vurdering: Luftforurening håndteres generelt på EU-plan. Euronormernes ikrafttrædelse samt nedbringelse af baggrundsforureningen har frem til og med 2008 vist sig ikke at give de fornødne reduktioner inden for luftkvalitetsdirektivets frister. Det har derfor været nødvendigt med en målrettet lokal indsats mod de mest trafikerede og tæt bebyggede områder med særlig fokus på København. Lovforslaget sikrer redskaber til at denne indsats kan udbygges, hvis det viser sig at være nødvendigt. En overskridelse af grænseværdierne for luftforurening med partikler i ét kalenderår er i sig selv en overtrædelse af luftkvalitetsdirektivet med mindre det kan påvises, at overskridelse skyldes helt særlige forhold (fx meteorologi).*

Advokatsamfundet foreslår at præcisere i den foreslåede nye § 15 a, stk. 3, at ministerens tilladelse til nye/udvidede miljøzoner gives, hvis der er overtrædelser af grænseværdier for luftkvalitet.

*Miljøministeriets vurdering: Forudsætningen er nu skrevet både i lovparagrafferne og i lovforslagets bemærkninger.*

## **2. Høringssvar til forslagene til ændring af § 15 b (Supplerende krav til lastbiler og busser; mærker til udenlandske køretøjer, generelle undtagelser)**

Forsvarets bygnings- og etablisementstjeneste finder, at forsvarets køretøjer generelt bør undtages og ikke alene når tilstedeværelsen i en miljøzone skyldes ekstraordinære begivenheder.

*Miljøministeriets vurdering: Undtagelsen for forsvarets køretøjer står i udkastets § 15 b, stk. 4. Den gældende bekendtgørelse om partikelfilter m.v. til lastbiler og busser fastsætter en særlig ordning for forsvarets køretøjer med hensyn til opfyldelse af partikelfilterkrav. Forsvar, politi og brandvæsen for eksempel skal opfylde de almindelige regler om partikelfilter. Der ses ikke af lighedsgrunde be-*

læg for at undtage (visse) statslige køretøjer udover de undtagelser, der allerede er i den eksisterende lov.

Falck beder om undtagelse for de skærpede krav for varebiler, der indgår i ambulance- og brand/redningsberedskab og dermed er indregistreret og/eller godkendt til udrykningskørsel.

*Miljøministeriets vurdering: Forsvar, politi og brandvæsen forudsættes at leve op til de almindelige regler om partikelfilter. Der ses ikke af lighedsgrunde belæg for at undtage (visse) statslige køretøjer. Modellen er lagt fast i § 15 b, stk. 4, der ikke er foreslået ændret, og hvorefter redningskøretøjer mv. kun i ekstraordinære tilfælde kan køre i miljøzoner. Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at ambulancer er indregistreret som personbiler og derfor ikke er omfattet af hjemlen til at regulere varebiler.*

Dansk Miljøteknologi bemærker, at loven indeholder et antal hjemler til ministeren og foreslår, at der skabes større sikkerhed for, hvordan de enkelte elementer vil blive administreret.

*Miljøministeriets vurdering: Det er udførligt i lovforslagets bemærkninger beskrevet, hvorledes de foreslåede hjemler vil blive udmøntet.*

### **3. Høringssvar til forslagene til ændring af § 15 c (dispensationer)**

Der har ikke været bemærkninger til denne paragraf.

### **4. Høringssvar til ændring af § 15 d (henlæggelse af opgaver til synshaller og en privat miljøzonomærkeorganisation)**

Ålborg Kommune henstiller til, at Miljøstyrelsen sammen med Vejdirektoratet tager initiativ til at udarbejde et generelt miljøzonestilt, således at der ikke pålægges kommunerne en unødigt udgift hver gang, der måtte ske en ændring i køretøjstype eller andre ændringer, der måtte udløse en udskiftning af skiltene.

*Miljøministeriets vurdering: Der er behov for en langsigtet løsning med hensyn til skiltning. Miljøstyrelsen vil drøfte den fremtidige skiltning med Vejdirektoratet.*

### **5. Høringssvar til ændring af § 15 e (varebiler og miljøzoner)**

Københavns Kommune ser positivt på at medtage varebilerne i miljøzoneordningen. Kommunen er dog usikker på, hvor stor en reel miljøeffekt det har at eftermontere trevejs-katalysatorer på benzindrevne varebiler, da det allerede blev et krav i Danmark fra 1990, mens resten af EU fulgte med i 1995. Krav om trevejs-katalysator kan dog fremskynde udskiftningen af de ældste varebiler.

Med hensyn til dieseldrevne varebiler er det kommunens holdning, at varebiler skal følge de samme krav i miljøzonen som lastbiler og busser, således at også Euro 3 dieseldrevne varebiler monteres med et filter. Udkastet lægger dog ikke op til partikelfiltre på varebiler, som det kendes fra de tunge køretøjer, hvor filtrene fjerner op mod 90 % af partiklerne. Partikelfiltrene til varebilerne er i virkeligheden oxidations-katalysatorer, som kan fjerne 30 % af partiklerne. Kommunen henviser til, at udenlandske undersøgelser har vist, at disse filtre/oxidations-katalysatorer i realiteten kun ned-

bringer partikeludledningen med ca. 15 % efter længere tids anvendelse i praksis, samt at nogle af katalysatorerne slet ingen effekt har. Dertil kommer, at udstødningsgassen bliver iltet i oxidationskatalysatorerne således, at forholdsvis ugiftig NO omdannes til sundhedsskadeligt NO<sub>2</sub>, som København allerede har for høje niveauer af.

Dansk Industri mener, at udvidelsen af miljøzoner med varebiler i første omgang kun bør gælde der, hvor der kan dokumenteres fortsatte problemer med udledning fra trafikken.

Dansk Miljøteknologi tager afstand fra en godkendelse af åbne filtre til kørsel i miljøzonen med tilsvarende begrundelse som Københavns Kommune.

De Grønne Organisationer (Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Miljøpunkt Nørrebro og Rådet for Bæredygtig Trafik) understreger, at det er beklageligt, at åbne filtre med en effektivitet helt ned til 30 % nu kan typegodkendes i Danmark.

Dansk Erhverv, Dansk Byggeri og Danske Speditører er bekymret over, at effekten af partikelfiltrene har været omdiskuteret og finder det rimeligt, at effekten af partikelfiltrene er dokumenteret, før der stilles krav om disse.

*Miljøministeriets vurdering: Angående partikelfiltre og effektivitet kan der henvises til en schweizisk undersøgelse, der blev gennemført for de tyske miljømyndigheder i 2006, og som er blevet anvendt af Færdselsstyrelsen til at vurdere den kritik af filternes effektivitet, som er fremkommet i forbindelse med høringen af Færdselsstyrelsens bekendtgørelse, der skal udmønte filterkravene i L 24 (2009) om åbne partikelfiltre. Det fremgår af den schweiziske undersøgelse, at den gennemsnitlige reduktion af såvel partikelmasse som partikelantal for de afprøvede filtre er 25 og 55 %, og at der ikke kan konkluderes entydigt om filternes effekt på udslippet af NO<sub>2</sub>. Undersøgelsen viser også, at alle filtre på nær ét reducerer partikeludslippet med 30-60 % målt efter metoden i den tyske godkendelsesordning. Undersøgelsen gav anledning til, at filtre, der ikke levede op til kravene, blev taget af markedet. For uddybende bemærkninger om partikelfiltre henvises til Færdselsstyrelsens høringsnotat i forbindelse med bekendtgørelsen om krav til partikelfiltre i medfør af L 24 (2009).*

*Benzindrevne varebiler har en høj forurening pr. køretøj, og Miljøstyrelsen vurderer ikke, at der er miljømæssige begrundelser for at stille gamle benzindrevne varebiler uden katalysatorer bedre end ældre dieselvarebiler.*

#### Frederiksberg Kommune

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

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

*Miljøministeriets vurdering: Formålet med lovforslaget er at etablere en skærpet indsats over for luftforurening med partikler, således at der sikres redskaber til indgriben i forhold til eventuelle overskridelser af grænseværdierne for partikler. Lovforslaget betyder, at der kan fastsættes krav til alle varebiler afhængigt af behovet for en skærpet indsats af hensyn til grænseværdierne for partikelforurening.*

Applus+ Bilsyn undrer sig over, at personbiler ikke er omfattet af lovforslaget. Det foreslås, at der stilles krav om partikelfiltre på persondieselbiler og katalysatorkrav på benzinbiler dels for at forbedre luftkvaliteten, dels for at undgå import af gamle tyske biler.

*Miljøministeriets vurdering: De tyske og danske byer er vanskelige at sammenligne. Eksempelvis bidrager skibstrafikken målbart til partikelforureningen i København på grund af beliggenheden nær et af verdens mest trafikerede farvande. Den danske indsats over for partikelforurening omfatter derfor en bredere vifte af indsatser. Skatteministeriets tal for import og eksport af brugte personbiler viser, at der er sket en stigning i netto-eksporten af brugte personbiler i den periode, der har været miljøzoner for personbiler i Tyskland.*

Dansk Transport og Logistik mener, at det er stærkt kritisabelt, at regeringen fremsætter forslaget om varebiler på trods af de samfundsøkonomiske beregninger, som fremgår af Miljøstyrelsens notat af 7. oktober 2009, Samfundsøkonomisk analyse af "Effekter af miljøkrav på person- og varebilsmarkedet", der konkluderede, at miljøeffekten for samtlige scenarier er størst i de første år efter udvidelsen af miljøzonen, hvorefter effekten aftager kontinuerligt, men hurtigt. Alle scenarier giver et samfundsøkonomisk underskud.

*Miljøministeriets vurdering: Resultaterne i det omtalte notat af 7. oktober 2009 viser, at samtlige scenarier for en skærpelse af miljøzonen giver et samfundsøkonomisk underskud. Som det også fremgår af notatet, bygger resultaterne dog på en række antagelser, hvortil der er stor usikkerhed forbundet. En betydelig usikkerhed er miljøpriserne, der anvendes til værdisætning af de samfundsøkonomiske gevinster forbundet ved en reduktion af luftforureningen. De anvendte priser afspejler effekten af emissionen fra stationære kilder, da der på tidspunktet for notatets fremstilling ikke var udarbejdet og offentliggjort miljøpriser for emissionen fra mobile kilder, som forventes at være noget højere.*

Danmarks Automobilhandlerforening foreslår, at det fastsættes i lovforslaget, at varebiler med gul/hvide nummerplader og/eller varebiler, hvori privatkørsel er tilladt (klistermærkeordningen), undtages fra miljøzonekravene. Der betales en afgift for privatbenyttelse af køretøjet, hvorfor sådanne køretøjer i mange tilfælde sidestilles med personbiler.

*Miljøministeriets vurdering: Definitionen af varebiler, som følger af detailforskrifter for køretøjer, medtager alle køretøjer på gule og gul/hvide nummerplader. Det giver efter Miljøstyrelsens opfattelse den klareste afgrænsning. Det kan endvidere bemærkes, at det store antal varebiler, der er solgt til privat anvendelse siden 2000, som udgangspunkt er for nye til at være omfattet af de tekniske krav, men udelukkende vil være omfattet af mærkekravet.*

Regin Jensen kobler forslaget om skærpelsen af miljøzoner med krav til varebiler til registreringsafgiften, idet han fremfører, at han har betalt afgift under forudsætning af at kunne benytte sine va-

rebiler i hele Danmark i hele deres levetid. Han mener, at det er lovgivning med tilbagevirkende kraft, og at det vil medføre store udgifter for ham i ekstra skatter m.v.

*Miljøministeriets vurdering: Registreringsafgift og privatbenyttelsesafgift er skatter og ikke en regulering, der giver tilladelse til ubegrænset kørsel. Den foreslåede regulering er begrundet i miljøhensyn.*

## **6. Skærpet håndhævelse**

Ålborg Kommune nævner, at det bør præciseres hvilke køretøjer, der er omfattet af nye regler.

*Miljøministeriets vurdering: Med brug af definitionen af varebiler i Detailforskrifter for Køretøjer er det klart præciseret, hvilke køretøjer der vil kunne blive omfattet. Visuelt vil alle køretøjer på gule og gul/hvideplader blive omfattet.*

## **7. Høringssvar til økonomisk-administrative bemærkninger**

Danske Regioner bemærker, at hvis flere kommuner indfører miljøzoner, vil der komme ekstraudgifter for den kollektive trafik, der kører mellem kommuner, og som bestilles og finansieres af regionerne.

Movia bemærker, at trafikselskabets kontrakter med busoperatørerne kan have varighed op til 12 år. Busser i kontrakt kan blive pålagt at få eftermonteret emissionsbegrænsende foranstaltninger, hvilket kan forventes efterfulgt af krav om økonomisk kompensation fra operatørernes side. Dette vil have en afsmittende effekt på omkostningerne til buskørsel, omkostninger som i sidste ende finansieres af kommunerne og regionerne. Denne effekt bør medtages i bemærkningerne.

*Miljøministeriets vurdering: Lovforslaget ændrer ikke på regler for tunge køretøjer indregistreret i Danmark, der blev fastlagt i den første ændring af miljøbeskyttelsesloven om miljøzoner i 2006. De økonomiske konsekvenser for busdrift i danske byer afhænger af i hvilken udstrækning, der måtte blive etableret miljøzoner i yderligere byer.*

Dansk Transport og Logistik og Danske Busvognmænd mener, at der ikke bør opkræves gebyr.

*Miljøministeriets vurdering: Gebyret planlægges opkrævet i det omfang, at der indføres miljøzoner for varebiler, hvor der er tale om et betydeligt antal miljøzonemærker. Det opkræves med henblik på at dække omkostninger til trykning og administration af miljøzonemærkerne og information om ordningen og forventes i så fald kun at udgøre en mindre del af de samlede udgifter til erhvervelse af et miljømærke.*

Dansk Industri mener, at der er store administrative og samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med at inkludere varebiler. Som konsekvens skal alle varebiler til både erhvervskørsel og privatkørsel have et miljøzonemærke, hvis de kører ind i en miljøzone. Det vil koste dyrt i anskaffelse og i administration for virksomheder og private.

*Miljøministeriets vurdering: Miljøzonemærker på alle varebiler er nødvendigt for at sikre effektiv håndhævelse. Omkostningerne ved anskaffelse af mærker til de relevante varebiler er beskrevet i de økonomisk-administrative bemærkninger.*

## **8. Kommentarer til forslaget om ændring af § 9 q (producentansvaret for bilskrot)**

Økonomi- og Erhvervsministeriet bemærker, at kravet i § 9 q om informationsforpligtelse i forhold til købere af person- og varebiler vil medføre en administrativ byrde af beskedent omfang.

*Miljøministeriets vurdering: Udkastet til lovbemærkninger er justeret i overensstemmelse hermed.*

## **9. Andre elementer**

Ålborg Kommune henstiller, at Miljøministeriets information til udenlandske køretøjer om mærkningsreglerne får et bredere sigte end ved indførslen af miljøzoner. Kommunen beder om, at forventningerne til det kommunale tilsyn er tilpasset de faktiske muligheder og vil gerne inddrages i drøftelser.

Dansk Transport og Logistik opfordrer på det kraftigste regeringen til at arbejde aktivt for ensartede regler for miljøzoner i Europa eller i det mindste at skabe et samlet overblik over nationale regler.

International Transport Danmark ønsker ensartede miljøzonekrav og systemer i Europa, for eksempel gensidig anerkendelse af miljøzonemærker. Der peges på stor usikkerhed om hvilke filtre, der bør investeres i, når det gælder transport i Europa.

*Miljøministeriets vurdering: Miljøstyrelsen afstemmer i det løbende samarbejde med kommunerne forventningerne til det kommunale tilsyn. Der er ikke pt. drøftelser i EU om harmonisering af miljøzoneregler eller mærker.*