

Ændringsforslag til L 191 – Forslag til ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler)

Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Af ..., tiltrådt af ...

Til § 1

»1) Nr. 2 affattes således:

»2. § 15 a, stk. 2, affattes således:

Kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner kan træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de i § 15 b, stk. 3-5, nævnte køretøjer.« «

[Etablering af miljøzoner i øvrige kommuner uden krav om tilladelse fra miljø- og fødevareministeren og uden krav om overskridelse af grænseværdier for partikelforurening]

»2) Nr. 10 affattes således:

»10. § 15 b, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes:

Stk. 3. For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 7-9:

1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2014 eller senere.

2) Køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

Stk. 4. For varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 7-9:

1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret forureningsbegrænsende udstyr, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere.

2) Fra og med den 1. juli 2022 skal der på køretøjet være monteret forureningsbegrænsende udstyr, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2016 eller senere.

3) Køretøjer med forureningsbegrænsende udstyr skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

Stk. 5. Personbiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, skal i en miljøzone, jf. § 15 a, fra og med den 1. juli 2022 være monteret med et partikelfilter. Personbiler skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

Stk. 6. Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om partikelfiltre og forureningsbegrænsende udstyr, herunder om krav til effektivitet, dokumentation for udledning og fastsættelse af kontrolværdi for partikel- og NOx-udledningen. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at partikelfiltre og forureningsbegrænsende udstyr skal være af godkendt type.

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 7 og 8.« «

[Tidligere ikrafttræden af kravene til tunge køretøjer og varebiler og indførelse af miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler med krav om partikelfilter på alle dieselpersonbiler. Ændring af eftermonteringskravet for ældre varebiler til forureningsbegrænsende udstyr og ikke kun partikelfilter, hvis varebilen ikke overholder registreringskravet]

»3) *Nr. 15* affattes således:

»15. § 15 d affattes således:

§ 15 d. Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om en miljøzonemærkeordning. Ministeren kan herunder fastsætte regler om udformning, udstedelse, anbringelse, inddragelse og registrering af miljøzonemærker. Ministeren fastsætter herudover regler om tilsyn, kontrol, revision og digital indberetning i bestemt form.

Stk. 2. Miljø- og fødevareministeren fastsætter endvidere regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og forureningsbegrænsende udstyr, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og om kontrol af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og forureningsbegrænsende udstyr.

Stk. 3. Miljø- og fødevareministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge beføjelser til at

1) vurdere, om et køretøj opfylder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2,

2) udstede, anbringe, inddrage og registrere miljøzonemærker,

3) føre kontrol med og foretage revision af den i stk. 1 nævnte ordning,

4) vurdere, om de i § 15 b, stk. 3, nr. 1, og stk. 5, nævnte krav er opfyldt i forhold til eftermonterede partikelfiltre,

5) vurdere, om de i § 15 b, stk. 4, nr. 1 og 2, nævnte krav er opfyldt i forhold til forureningsbegrænsende udstyr,

6) kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter og af forureningsbegrænsende udstyr og

7) godkende køretøjer med eftermonteret partikelfilter og forureningsbegrænsende udstyr, inddrage godkendelser og registrere godkendte køretøjer.

Stk. 4. Afgørelser om miljøzonemærker, godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og forureningsbegrænsende udstyr, samt inddragelse af godkendelse, der er truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til miljø- og fødevareministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.« «

[Udvidelse af ordningen for godkendelse og kontrol, så den også gælder for varebiler med eftermonteret forureningsbegrænsende udstyr. Personbiler vil kunne godkendes og kontrolleres som køretøjer med eftermonteret partikelfilter]

Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringsforslaget indebærer, at andre kommuner end Aalborg, Aarhus, Frederiksberg, København og Odense vil kunne træffe beslutning om etablering af en miljøzone uden miljø- og fødevareministerens forudgående tilladelse og uden krav om, at grænseværdier for partikelforurening er overskredet.

Det vil således med ændringsforslaget alene bero på kommunalbestyrelsens egen beslutning at etablere en miljøzone. Høring over og geografisk afgrænsning m.v. af miljøzonen vil følge reglerne i miljøzonebekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1323 af 21. december 2011 om miljøzoner.

Til nr. 2

Ændringsforslaget indebærer en skærpelse af kravene til tunge køretøjer og varebiler.

For tunge køretøjer indebærer ændringsforslaget, at der fra den 1. juli 2020 vil være krav om, at køretøjet skal være monteret med et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2014 eller senere (svarende til Euro 6). Dermed vil der ikke være noget trinkrav til tunge køretøjer i 2022, som ellers indeholdt i det fremsatte lovforslag.

Ændringen forventes at medføre, at flere køretøjsejere vil montere partikelfiltre på deres Euro 5 lastbiler. Euro 4 lastbiler forventes udskiftet til Euro 6 lastbiler. Det får en økonomisk konsekvens

for erhvervet, da køretøjsejerne tidligere end foreslået i det fremsatte lovforslag skal investere i partikelfilter eller udskiftning af køretøj.

For varebiler indebærer ændringsforslaget, at der fra den 1. juli 2020 vil være krav om, at køretøjet skal være monteret med forureningsbegrænsende udstyr, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere (svarende til Euro 5). Fra den 1. juli 2022 vil der med ændringsforslaget være krav om, at køretøjet skal være monteret med forureningsbegrænsende udstyr, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2016 eller senere (svarende til Euro 6). Dermed vil der ikke være noget trinkrav for varebiler i 2025, som ellers indeholdt i det fremsatte lovforslag.

Ændringsforslaget indebærer, jf. nedenfor, at varebiler, som ikke overholder registreringskravet, skal være monteret med forureningsbegrænsende udstyr, som begrænser udledningen af både partikler (partikelfilter) og NO_x (SCR-katalysator). Denne type løsninger er markant dyrere end et partikelfilter, og det forventes, at langt hovedparten af alle ældre varebiler udskiftes, når de to trinkrav indtræffer hhv. den 1. juli 2020 og den 1. juli 2022, for varebiler registreret før hhv. den 1. januar 2012 og den 1. januar 2016.

Ændringsforslaget indebærer endvidere, at der indføres krav om partikelfilter på dieseldrevne personbiler i miljøzonerne. Kravet opfyldes umiddelbart af Euro 5 køretøjer og nyere. Euro 5 blev obligatorisk 1. januar 2011, men der er solgt mange dieselpersonbiler med partikelfilter før denne dato.

Endeligt indebærer ændringsforslaget, at ministeren også kan fastsætte regler for forureningsbegrænsende udstyr, som varebiler skal være monteret med, herunder at udstyret skal være af godkendt type.

Til nr. 3

Som en konsekvens af ændringsforslaget om at indføre krav om forureningsbegrænsende udstyr til varebiler, ændres § 15 d således, at varebiler med forureningsbegrænsende udstyr også godkendes og kontrolleres efter reglerne i § 15 d. Miljø- og fødevareministeren gives derfor også mulighed for at henlægge beføjelserne til godkendelse og kontrol af varebiler med forureningsbegrænsende udstyr til en privat organisation eller virksomhed i tillæg til de regler, der foreslås for godkendelse og kontrol af partikelfiltre i lovforslaget som fremsat.

Personbiler vil kunne godkendes og kontrolleres som køretøjer med eftermonteret partikelfilter efter gældende regler for beskatning af køretøjer med og uden partikelfilter (partikeludledningsafgift).