

Udskriftsdato: 23. december 2025

2009/1 LSF 210 (Gældende)

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

Ministerium: Miljøministeriet

Journalnummer: Miljømin.,
Miljøstyrelsen, j.nr. MST-531-00277

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse¹⁾²⁾

(Udvidelse af miljøzoneordningen, krav om miljøzonemærker for udenlandske køretøjer, mulighed for tilbageholdelse af transportmidler m.v.)

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 507 af 17. juni 2008 og lov nr. 509 af 17. juni 2008 og senest ved § 2 i lov nr. 1519 af 27. december 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 9 q indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Miljøministeren fastsætter regler om producenters, importørers og forhandlers pligt til at give oplysninger om designet af person- og varebiler og disses komponenter med henblik på deres egnethed til nyttiggørelse og genanvendelse, den miljømæssigt forsvarlige behandling m.m. af udtjente person- og varebiler, herunder udvikling og optimering af metoder til genanvendelse og nyttiggørelse af sådanne køretøjer og deres komponenter samt opnåede fremskridt m.m. Ministeren fastsætter regler om, hvordan oplysningerne skal gives.«

Stk. 4-5 bliver herefter stk. 5-6.

2. I § 9 q, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres to steder »stk. 4« til: »stk. 5«

3. I § 9 s, stk. 2, ændres »§ 9 q, stk. 3 og 4« til: »§ 9 q, stk. 3 og 5«

4. I § 15 a, stk. 1, indsættes som 2., 3. og 4 pkt.:

»Tilsvarende gælder for kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner, hvis miljøministeren forudgående har givet sin tilladelse. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

5. I § 15 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner, hvor der er betydelig trafik med varebiler. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet, og der skal være udstedt regler i medfør af § 15 e. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

6. I § 15 a, stk. 2, der bliver stk. 3, ændres »stk. 1« til: »stk. 1 og 2«

7. I § 15 a indsættes efter stk. 2, der bliver stk. 3, som nyt stykke:

»Stk. 4. Hvis kommunalbestyrelsen etablerer miljøzoner for såvel lastbiler og busser som varebiler, skal miljøzonernes geografiske udstrækning altid være den samme for de nævnte køretøjer. Dette gælder også ved udvidelse, indskrænkninger eller ophævelse efter stk. 3.«

Stk. 4-7 bliver herefter stk. 5-8.

8. I § 15 a, stk. 3, der bliver stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Ministeren kan fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen efter stk. 1 og 2, herunder om kommunalbestyrelsens pligt til for egen regning at lade miljømålinger udføre af akkrediterede virksomheder, sagkyndige personer, laboratorier m.v. samt om indsendelse af oplysninger i bestemt form.«

9. I § 15 a, stk. 4, der bliver stk. 6, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«

10. § 15 a, stk. 5, der bliver stk. 7, affattes således:

»Stk. 7. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone. Der skal gå mindst en periode på 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone for lastbiler og busser til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning. Hvis kommunalbestyrelsen samtidigt etablerer en miljøzone for såvel lastbiler og busser som varebiler, er perioden 14 måneder. Ved udvidelse af en etableret miljøzone til også at omfatte varebiler er perioden mindst 7 måneder.«

11. I § 15 a, stk. 6, der bliver stk. 8, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«

12. I § 15 b, stk. 1, ændres »stk. 4-6« til: »stk. 4 og 5«

13. I § 15 b, stk. 2, ændres to steder »stk. 4-6« til: »stk. 4 og 5«

14. § 15 b, stk. 6, ophæves.

15. I § 15 e ændres »miljøzoner for varebiler« til: »varebiler i miljøzoner«.

16. I § 15 e udgår: »§ 15 a,«

17. I § 15 e ændres »§ 15 b, stk. 2-6,« til: »§ 15 b, stk. 2-5,«

18. I § 87, stk. 3, indsættes efter 1. pkt.:

»Politiet kan under tilsvarende betingelser standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner, herunder krav om miljøzonemærke samt partikeludledning og effektivt partikelfilter. Politiet kan indkalde køretøjet til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner.«

19. I § 110, stk. 1, nr. 17, ændres »§ 71, stk. 2, eller« til: »§ 71, stk. 2,«

20. I § 110, stk. 1, nr. 18, ændres »§ 73 c.« til: »73 c, eller«.

21. I § 110, stk. 1, indsættes som nr. 19:

»19) undlader at efterkomme politiets indkaldelse til syn efter § 87, stk. 3.«

22. Efter § 111 a indsættes:

»§ 111 b. Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om

- 1) overtrædelse af § 15 b, stk. 2, og regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5, og § 15 e, og
- 2) affaldstransporter, der foretages i strid med lovgivningen om overførsel af affald og Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overførsel af affald.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan

der søges fyldestgørelse i transportmidlet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

Stk. 3. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen finder bestemmelser i retsplejeloven om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 2.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2010, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Ministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af ophævelsen af § 15 b, stk. 6, jf. denne lovs § 1, nr. 14, og for § 15 b, stk. 1 og 2, samt § 15 e som affattet ved denne lovs § 1, nr. 12, 13 og 17.

- 1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, EF-Tidende 2000, nr. L 269, side 34.
- 2) Dele af lovforslaget har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsprocedure-direktivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedindhold
 - 2.1. Mulighed for etablering af flere miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.1.3. Lovforslaget
 - 2.2. Krav til udenlandske køretøjer i miljøzoner
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.2.3. Lovforslaget
 - 2.3. Skærpet håndhævelse
 - 2.3.1. Miljøzoner
 - 2.3.1.1. Gældende ret
 - 2.3.1.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.3.1.3. Lovforslaget
 - 2.3.2. Tilbageholdelse af køretøjer med henblik på at sikre fyldestgørelse af bøder m.v.
 - 2.3.2.1. Gældende ret
 - 2.3.2.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.3.2.3. Lovforslaget
 - 2.4. Gennemførelse af producentansvaret for udrangerede køretøjer (information om affaldshåndtering)
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.4.3. Lovforslaget
3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
 - 4.1. Miljøzoner m.v.
 - 4.2. Andre regler
5. De administrative konsekvenser for borgerne
6. De miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med dette lovforslag er at skabe mulighed for at fremme ren luft i byerne og sikre en begrænsning af den sundhedsskadelige effekt af udledning af partikler fra køretøjer.

I den vurdering af partikelforureningens sundhedsskadelige effekter, der indgik i regeringens partikelredegørelse fra 2003, blev det konkluderet, at sammenhængen mellem partikelforurening og såvel dødelighed som sygelighed er veldokumenteret. Øget dødelighed findes primært som følge af kroniske luftvejs-

lidelser og hjerte-kar-sygdomme, men også som følge af lungecancer og spædbørnsdødelighed. Øget sygelighed findes primært i form af hospitalsindlæggelser forårsaget af forværring af luftvejslidelser og hjerte-karsygdomme samt som øget forekomst af luftvejssymptomer, sygefravær og forøget anvendelse af astmamedicin. Partikelredegørelsen er senere fulgt op af Miljøprojekt nr. 1021 fra 2005, som indeholder en effektiv vurdering af sundhed og miljøzoner.

Dette lovforslag tilsigter at give miljøministeren yderligere beføjelser til at imødegå overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet (partikler). Grænseværdierne for en lang række forurenende stoffer, herunder partikler, er indeholdt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF om luftkvaliteten og renere luft i Europa.

Danmark overholder langt de fleste grænseværdier. Nye målinger har vist, at Danmark fra 2008 har overholdt årsmiddelværdien og fra 2009 døgnmiddelværdien for partikler (PM₁₀) i København, efter at der siden 2005 har været problemer med overholdelsen i visse af de store byer, navnlig København. Der bør sikres retlige midler til at imødegå eventuelle konstaterede overskridelser af grænseværdierne for partikler. Med den foreslåede lovændring vil det være muligt hurtigt at iværksætte de nødvendige tiltag, så partikelforureningen reduceres, og overskridelsen af grænseværdierne bliver kortest mulig.

Der foreslås åbnet mulighed for at udvide de eksisterende miljøzoner i København, Frederiksberg, Aalborg, Århus og Odense kommuner til også at omfatte varebiler efter tilladelse fra miljøministeren. Desuden foreslås det, at flere byer end København, Frederiksberg, Aalborg, Århus og Odense kan etablere miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler efter tilladelse fra miljøministeren.

Desuden foreslås der indført skærpede regler for håndhævelsen for at bidrage til overholdelse af grænseværdier og sikre den tilsigtede miljø- og sundhedsmæssige effekt.

Endelig foreslås en supplerende bestemmelse med henblik på fuldstændig gennemførelse af EU-reglerne om producentansvar for udrangerede biler med hensyn til information om design, nyttiggørelse og genanvendelse samt forslag om forbedring af reglerne om håndhævelse af bestemmelserne om overførsel af affald.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1 Mulighed for etablering af flere miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler

2.1.1 Gældende ret

I dag er det muligt for fem kommuner (København, Frederiksberg, Aalborg, Århus og Odense kommuner) at etablere miljøzoner, der gælder for visse tunge ældre lastbiler og busser, jf. §§ 15 a og 15 b i miljøbeskyttelsesloven. I en miljøzone stilles der krav om, at lastbiler og busser skal opfylde en bestemt Euronorm. Euronormer er EU miljøstandarder med grænseværdier for udslippet af miljø- og sundhedsskadelige stoffer, der stiller krav til køretøjer og motorer. Ældre køretøjer, der ikke opfylder kravet til Euronorm, kan få ret til kørsel i miljøzoner ved at eftermontere et godkendt partikelfilter.

Godkendte partikelfiltre skal fjerne mindst 80 % af de sundhedsskadelige partikler fra de store bilers udstødning, jf. tekniske specifikationer fra Færdselsstyrelsen.

I dag er lastbiler og busser over 3,5 tons omfattet af reglerne i § 15 b, stk. 1, og skal have eftermonteret et partikelfilter, hvis de ikke som minimum opfylder Euro 3 normen. Euro 3 normen var gældende for køretøjer, der blev solgt i perioden 2001 til 2006. Den 1. juli 2010 skærpes kravene, så man skal opfylde Euro 4 normen for at undgå kravet om eftermontering af et partikelfilter.

Dieseldrevne køretøjer på over 3,5 tons indregistreret i Danmark skal for at måtte køre i miljøzonen

desuden være forsynet med et miljøzonemærke, der gælder som dokumentation for, at reglerne er overholdt. Miljøzonemærker udleveres af de danske synsvirksomheder i forbindelse med det årlige syn.

Det er fastlagt i loven, at der skal gå 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens beslutning om at etablere en miljøzone for lastbiler og busser, til den får virkning.

Alle fem kommuner har besluttet at indføre miljøzoner. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har indført en miljøzone fra 1. september 2008 med udvidelse af området for zonen 1. november 2009, Aalborg Kommune fra 1. februar 2009, Odense Kommune fra 1. juli 2010 og Århus Kommune fra 1. september 2010.

Miljøministeren har hjemmel i § 15 e til at udstede regler om miljøzoner og varebiler, hvor § 15 a, § 15 b, stk. 2-6, § 15 c og § 15 d om lastbiler/busser finder tilsvarende anvendelse. Bemyndigelsen har ikke været udnyttet.

2.1.2 Miljøministeriets overvejelser

Grænseværdien for partikler PM₁₀ er overskredet i 2005 – 2008, men overholdt i 2009. Det kan ikke afvises, at der i fremtiden kommer overskridelser i København eller andre af de fem store byer. Det kan heller ikke afvises, at forureningen fra trafik muligvis kan være væsentlig i andre stærkt trafikerede byområder, for eksempel i randkommuner omkring København og det østjyske bybånd (Kolding, Fredericia, Vejle, Horsens, Silkeborg og Randers kommuner). Der er derfor vurderingen, at det bør være muligt for flere kommuner at etablere miljøzoner, hvis der er miljømæssigt belæg for dette. Dette er der ikke mulighed for i den gældende § 15 a.

Kravene til køretøjer i miljøzoner bør efter Miljøministeriets vurdering kunne udvides til også at omfatte ældre varebiler, der ikke har effektivt partikelfilter (dieselmotorer), henholdsvis katalysator (benzinmotorer), og ikke opfylder en passende Euronorm, der vil blive fastsat under hensyntagen til den konkrete forurening, der skal imødegås. Miljøzoner for varebiler kan være et centralt virkemiddel i områder, hvor eksisterende miljøzoner har vist sig utilstrækkelige til, at grænseværdierne for partikler kan overholdes.

Der har i Københavns/Frederiksbergs miljøzone været konstateret overskridelser af grænseværdierne for partikler frem til 2008. Udkast til en luftkvalitetsplan (oktober 2009) indeholdt forslag til udvidelse af miljøzonen med visse ældre varebiler, der skulle gøre det muligt sammen med andre tiltag at overholde grænseværdierne. Imidlertid viste det sig omkring årsskiftet 2009/10, at grænseværdierne for 2009 var overholdt på alle landets målestationer.

Hvis der igen forekommer overskridelser af grænseværdierne for partikler, er der imidlertid behov for en hurtig indgriben, og de nødvendige retlige midler bør være til rådighed.

De eksisterende miljøzoner blev indført over relativt lang tid og gav dermed ejere og varige brugere af tunge køretøjer god tid til at indrette sig på nye regler. Der går 14 måneder fra offentliggørelse af en kommunalbestyrelses beslutning om at indføre en miljøzone, til den får virkning.

Denne periode var begrundet i, at de relevante lastbiler og busser kunne nå at komme til ordinært årligt syn.

Denne sammenknytning med det årlige syn opretholdes uændret for lastbiler og busser.

Den samme begrundelse gælder ikke for varebiler. Varebiler kommer til syn med længere mellemrum, og dermed ville der være behov for en overgangsperiode på fire år, hvis alle varebiler skulle have mulighed for at erhverve et miljøzonemærke ved ordinært syn, inden miljøzonen trådte i kraft. Dette er i modstrid med hensynet til at kunne gribe hurtigt ind ved en overskridelse af grænseværdierne for partikelforurening. Varebiler serieproduceres desuden, og der forventes ikke leveringsproblemer ved anskaffelse af nye køretøjer i det omfang, de berørte ejere vælger at købe en ny bil. I modsætning hertil er lastbiler ofte specialkøretøjer med længere leveringstid (slamsugere, betonkanoner, renovationskøretøjer,

etc.). Eftermontering af for eksempel partikelfiltre forventes også at være mindre problematisk for varebiler end for de tunge køretøjer, da der forventes at blive stillet krav om en filtereffektivitet på 30 % i lighed med de krav, der stilles i skattelovgivningen, hvis man vil undgå tillægget i afgiften for at køre uden partikelfiltre.

Efter en afvejning af hensynet til opretholdelse af en tilfredsstillende luftkvalitet, hensynet til de berørtes mulighed for at indrette sig på de nye regler og hensynet til, at det rent praktisk skal være muligt for de berørte varebiler at få eftermonteret partikelfiltre, foreslås der indført en indfasningstid på mindst 7 måneder.

Der er dermed behov for en lovændring på dette punkt, fordi en kortere indfasningstid end 14 måneder ikke kan indføres ved bekendtgørelse med hjemmel i den gældende § 15 e, jf. § 15 a.

2.1.3 Lovforslaget

Det foreslås, at muligheden for at etablere miljøzoner for varebiler fastsættes i loven (§ 15 a). Efter den gældende lov er denne mulighed indeholdt i en bemyndigelse i § 15 e. Dog er det ikke muligt efter denne bestemmelse at tillade miljøzoner i andre kommuner end de fem, der er nævnt i § 15 a.

Det foreslås, at andre kommunalbestyrelser end København, Frederiksberg, Ålborg, Odense og Århus kan etablere miljøzoner for lastbiler og busser, hvor kravene til køretøjerne står i § 15 b, stk. 1. En sådan beslutning forudsætter, at miljøministeren giver tilladelse hertil.

Det foreslås, at der indsættes en bestemmelse i § 15 a, stk. 1, om, at grænseværdier for partikelforurening skal være overskredet for, at en tilladelse kan meddeles. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen. Det kan for eksempel være lokale, tekniske og økonomiske forhold samt miljøzonens egnethed som styringsmiddel i situationen.

Det foreslås desuden, at der indsættes en bestemmelse i § 15 a, stk. 2, om, at kommunalbestyrelser kan beslutte at etablere miljøzoner for varebiler. De fem kommunalbestyrelser, der allerede har miljøzoner for lastbiler og busser, kan beslutte at udbygge disse med miljøzoner for varebiler. Andre kommunalbestyrelser kan etablere miljøzoner, der omfatter lastbiler og busser og samtidigt eller senere også varebiler.

Disse beslutninger forudsætter i alle tilfælde, at miljøministeren giver tilladelse hertil. Det foreslås, at der indsættes en bestemmelse i § 15 a, stk. 2, om, at grænseværdier for partikelforurening skal være overskredet for, at en tilladelse kan meddeles. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen. Det kan for eksempel være lokale, tekniske og økonomiske forhold samt miljøzonens egnethed som styringsmiddel i situationen.

Udvidelse af miljøzoner til også at omfatte visse varebiler forudsætter desuden, at miljøministeren har udstedt regler med krav til disse for anvendelse i miljøzoner med hjemmel i § 15 e.

En udmøntning af bemyndigelsen vil forudgående blive vurderet med hensyn til hensigtsmæssighed i forhold til miljø og sundhed, teknik, økonomi m.v. samt, at den pågældende ordning ligger inden for EU-retlige og ekspropriationsretlige rammer.

Bekendtgørelsen kan følges op - efter miljøministerens godkendelse - med en kommunal beslutning efter de foreslåede nye bestemmelser i § 15 a om, at en eksisterende eller kommende miljøzone også skal omfatte varebiler.

Ved etablering af en miljøzone i andre kommuner gælder for lastbiler og busser en indfasningsperiode på 14 måneder. Hvis miljøzonen samtidig udvides til også at gælde for visse varebiler, foreslås indfasningsperioden for alle typer af køretøjer at være 14 måneder for at undgå midlertidig skiltning i byerne.

Hvis en eksisterende miljøzone for lastbiler og busser besluttet udvidet med varebiler, foreslås der en indfasningsperiode for denne på mindst syv måneder.

Miljøministeren forventes at delegere sin kompetence til at godkende ansøgninger om nye eller skærpede miljøzoner til Miljøstyrelsen med hjemmel i den gældende § 80. Der overvejes at udstede en bekendtgørelse, der fastlægger indholdet af en sådan ordning.

I tilfælde af, at der konstateres overskridelser af grænseværdierne for partikler, kan miljøministeren udstede en bekendtgørelse, som fastlægger krav til varebiler, der kører i udvidede miljøzoner. Der forventes i givet fald fastsat krav, der bygger på principper om, at varebilen som minimum skal opfylde et nærmere fastlagt krav til Euronorm. Hvis kravet til Euronorm ikke er opfyldt, kan varebilen i stedet få eftermonteret partikelfilter (dieselbiler) eller katalysator (benzinbiler).

Mulighederne for at etablere en privat organisation eller virksomhed til administration af udlevering af miljøzonemærker vil blive nærmere vurderet, jf. § 15 d, stk. 2.

2.2. Krav til udenlandske køretøjer i miljøzoner

2.2.1 Gældende ret

I henhold til § 15 b, stk. 6, er udenlandske lastbiler og busser fritaget fra kravet om miljøzonemærke for at køre i en miljøzone. Lastbiler og busser skal dog stadigvæk opfylde Euronorm-kravet eller være forsynet med et effektivt partikelfilter, jf. § 15 b, stk. 1. Føreren skal kunne dokumentere, at kravene er opfyldt, jf. § 15 b, stk. 2 og 6.

Bekendtgørelse nr. 57 af 28. januar 2009 om partikelfiltre, kontrol og mærkning af lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. indeholder de detaljerede regler for dokumentationskravet. For de udenlandske køretøjer gælder efter bekendtgørelsen navnlig, at føreren skal kunne fremvise enten en erklæring fra en sagkyndig virksomhed eller myndighed om, at der på køretøjet er monteret et partikelfilter, der opfylder kravene for danske køretøjer, eller en erklæring fra en sagkyndig virksomhed om, at køretøjet opfylder de udstødningsnormer, der er nævnt i lovens § 15 b, stk. 1, nr. 1 eller 2.

2.2.2 Miljøministeriets overvejelser

Det har hidtil været vurderet, at udenlandske lastbiler og busser ikke skal have et miljøzonemærke i Danmark, da de administrative omkostninger ved at etablere en mærkeordning ikke stod mål med den miljømæssige gevinst i forhold til det begrænsede antal udenlandske lastbiler og busser, der kører i de danske miljøzoner. Denne vurdering er blevet afvejet over for hensynet til at sikre ens håndhævelse over for danske og udenlandske køretøjer.

Kravet om et miljøzonemærke på danske lastbiler og busser er meget enkelt at kontrollere. Er der et korrekt miljøzonemærke i forruden, kan de lovligt køre i miljøzonen.

Det er imidlertid ikke let umiddelbart at konstatere, om Euronorm-kravet eller partikelfilterkravene er opfyldt, når et udenlandsk køretøj kører eller holder i en miljøzone. Tilsynsmyndigheden eller politiet skal have dokumentationen fra føreren, der ikke nødvendigvis altid er til stede i et holdende køretøj.

Indførelse af et mærkekrav vil betyde, at der skal klæbes et miljøzonemærke i forruden på udenlandske lastbiler og busser, for at disse kan køre lovligt i miljøzoner. Det samme vil gælde udenlandske varebiler, hvis der etableres miljøzoner for varebiler. Det kan herefter ligesom for danske køretøjer umiddelbart konstateres, om der er et miljøzonemærke i forruden. Dette antages at føre til en mere ensartet håndhævelse.

2.2.3 Lovforslaget

Det foreslås at ophæve § 15 b, stk. 6. Udenlandske lastbiler og busser vil herefter blive omfattet af § 15 b, stk. 2, regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 3, og § 15 d om miljøzonemærkeordninger i forbindelse med den planlagte revision af bekendtgørelse nr. 57 af 28. januar 2009 om partikelfiltre, kontrol og mærkning af lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. Det samme vil gælde for udenlandske varebiler, hvis der etableres miljøzoner for varebiler.

Det foreslås endvidere i lovforslagets § 2, stk. 2, om lovens ikrafttræden, at ophævelsen af § 15 b, stk. 6, først træder i kraft ved ministerens bestemmelse. Dette er begrundet i, at administrationen af miljøzonemærker for de udenlandske køretøjer skal være på plads, og at der skal være en overgangsperiode, så ejerne har en rimelig tid til at erhverve mærkerne, før mærkekravet træder i kraft. Det påtænkes at sætte ophævelsen af kravet om miljøzonemærker i kraft en rimelig tid efter, at der er etableret en ordning for udlevering af miljøzonemærker.

For at få udstedt et miljøzonemærke forventes det fastsat, at de udenlandske vognmænd sender - formentlig til en privat organisation eller virksomhed - den samme type dokumentation som den, der i dag kræves medbragt af føreren af udenlandske køretøjer, når de kører i en dansk miljøzone.

2.3 Skærpet håndhævelse

2.3.1. Miljøzoner

2.3.1.1 Gældende ret

Håndhævelsen af reglerne om miljøzoner følger den almindelige ordning på miljøbeskyttelseslovens område. Kommunalbestyrelserne fører tilsyn med overholdelse af kravene til partikeludledning, herunder partikelfilterkravene og kravene om et miljøzonemærke. Endvidere fører politiet kontrol i miljøzonerne som led i den almindelige kontrol med lovgivningen.

I København er ordningen den, at politiet tager sig af kontrollen med den kørende trafik, og kommunens tilsynspersonale (p-vagter) tager sig af den holdende trafik, dvs. tjekker, om lastbilen eller bussen har miljøzonemærke.

Tilsynsmyndigheden har i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 1, mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til bl.a. transportmidler for at foretage undersøgelse eller udføre tilsynsopgaver efter miljøbeskyttelsesloven, bekendtgørelser udstedt i medfør af loven og forordninger på lovens område.

Efter den gældende regel i miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, kan politiet, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge transportmidler med henblik på at kontrollere affaldstransporters overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensyn. Transportmidler dækker motorkøretøjer og skibe.

Baggrunden for reglen er, at effektiv kontrol med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald (Transportforordningen) forudsætter kontrolundersøgelser under transporten af affaldet fra afsender til den modtagende virksomhed. Stikprøvekontrollerne må anses for at have en præventiv effekt. Under hensyn til, at kontrollen skal udføres på vejene, udføres den i et samarbejde mellem tilsynsmyndigheder og politiet, som i kraft af deres almindelige opgaver er på vejene.

Såvel tilsynsmyndighederne, jf. § 87, stk. 1, som politiet - uden tilsynsmyndighedernes tilstedeværelse - har således adgang til at undersøge affaldstransporter mod behørig legitimation uden retskendelse.

Der er i dag hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, til at fastsætte regler om kontrol af partikeludledninger, herunder af partikelfiltre. Der kan således allerede i dag fastsættes regler om, at

tilsynsmyndigheden i særlige tilfælde kan kræve en ekstraordinær kontrol, dvs. syn for ejers eller varig brugers egen regning med henblik på at kontrollere partikeludledning, herunder partikelfiltret. Dette kan være relevant for såkaldt osende køretøjer, hvis det ikke umiddelbart kan konstateres, om der som krævet er monteret et partikelfilter, og om filtret er effektivt.

Hjemlen i § 15 b, stk. 3, er ikke i dag udnyttet til at fastsætte sådanne krav.

Der påtænkes udstedt regler herom i forbindelse med den planlagte revision som opfølgning på dette lovforslag af bekendtgørelse nr. 57 af 28. januar 2009 om partikelfiltre, kontrol og mærkning af lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.

Færdselsloven eller miljøbeskyttelsesloven giver ikke mulighed for politiet til at standse lastbiler og busser for at undersøge, om partikelfilterkrav er opfyldt i en miljøzone, ligesom politiet heller ikke kan kræve en ekstraordinær kontrol for ejers eller varig brugers egen regning for at få kontrolleret, om et partikelfilter er monteret og er effektivt.

2.3.1.2 Miljøministeriets overvejelser

Det er væsentligt, at håndhævelsen af miljøzonereglerne er effektiv. Erfaringer fra specielt København viser, at der er behov for at kunne standse lastbiler og busser under deres færdsel i en miljøzone for særligt at kontrollere, om kravene til partikeludledning eller partikelfilter er overholdt.

En bestemmelse svarende til § 87, stk. 3, findes ikke for politiets standsning og undersøgelse af lastbiler og busser for at kontrollere, om de overholder miljøzonebestemmelserne. Ganske vist kan det ved en visuel kontrol udefra let konstateres, om køretøjet har miljøzonemærke i forruden, men det kræver adgang til for eksempel motorrummet for at konstatere, om der er installeret partikelfilter.

For at kunne føre effektiv kontrol med miljøzonereglerne er der behov for at kunne udføre kontrollen med partikelfilterkravene under køretøjernes færdsel i en miljøzone. Under hensyn til, at kontrollen skal udføres på vejene, må den i lighed med kontrollen af affaldstransporterne udføres i et samarbejde mellem tilsynsmyndigheder og politiet, som i kraft af deres almindelige opgaver er på vejene.

Reglerne i § 15 b, stk. 1, stiller krav om, at visse lastbiler og busser skal have et effektivt partikelfilter. Dette begreb er defineret i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 57 af 28. januar 2009. Effektivitetskra-
vet kan kun efterprøves i en synsvirksomhed.

Reglerne i §§ 2 og 3 i lov nr. 473 af 9. juni 2004 om godkendelse og syn af køretøjer om indkaldelse til syn og retsvirkningerne heraf, hvis indkaldelsen ikke efterkommes, kan ikke anvendes i miljøzonesager.

Der ses derfor at være behov for, at politiet som led i kontrollen med miljøzonereglerne kan kræve et ekstraordinært syn af et osende køretøj for ejerens eller den varige brugers egen regning, hvis det ikke umiddelbart kan konstateres, om der som krævet er monteret et partikelfilter, og om det er effektivt. Kontrollen efter miljøzonereglerne i miljølovgivningen forventes henlagt til virksomheder, der har tilladelse fra Færdselsstyrelsen til at foretage syn af køretøjer. Der vil blive udstedt nærmere regler med hjemmel i § 15 d om synsvirksomhedernes afgørelser om opretholdelse mv. af miljøzonemærker efter en sådan kontrol.

Der vil blive taget nærmere stilling til, hvilke konsekvenser der bør være af manglende fremstilling til syn.

Der vil endvidere være behov for at strafbelægge undladelse af at efterkomme politiets indkaldelse af køretøjet til ekstraordinært syn.

2.3.1.3. Lovforslaget

Det foreslås, at der skabes hjemmel i § 87, stk. 3, for politiet til, i lighed med hvad der i dag gælder for affaldstransporter, at standse og undersøge transportmidler, der er omfattet af miljøzonekravene i § 15 b

og regler udstedt med hjemmel i § 15 e, for at kontrollere køretøjernes overholdelse af miljøzonereglerne og til at kræve ekstraordinært syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om partikelfilterkravene er opfyldt.

Politiets opgaver efter loven forudsættes at ske som led i øvrige kontrolopgaver og vil således blive underlagt den almindelige prioritering af politiets arbejde.

2.3.2 Tilbageholdelse af køretøjer med henblik på at sikre fyldestgørelse af bøder m.v.

2.3.2.1 Gældende ret

Retsplejeloven indeholder i §§ 801-807 d regler om beslaglæggelse. Efter retsplejelovens § 801, stk. 1 og 2, kan politiet blandt andet beslaglægge danske og udenlandske køretøjer, der overtræder miljøzone-reglerne eller EU's transportforordning, med henblik på sikring af bevismidler samt for at sikre det offentliges krav på sagsomkostninger, konfiskation eller bøde.

Retsplejelovens § 802, stk. 1, indeholder hjemmel til beslaglæggelse af genstande, som den mistænkte har rådighed over, såfremt den pågældende med rimelig grund er mistænkt for en lovovertrædelse, der er undergivet offentlig påtale, og der er grund til at antage, at genstanden kan tjene som bevis eller bør konfiskeres, jf. dog retsplejelovens § 802, stk. 2, eller ved lovovertrædelsen er fravendt nogen, som kan kræve den tilbage.

Retsplejelovens § 802, stk. 2, indeholder hjemmel til beslaglæggelse af gods, som den mistænkte ejer, såfremt den pågældende med rimelig grund er mistænkt for en lovovertrædelse, der er undergivet offentlig påtale, og beslaglæggelse anses for nødvendig for at sikre det offentliges krav på konfiskation efter straffelovens § 75, stk. 1, 1. pkt., 2. led, og 2. pkt., og stk. 3, § 76 a, stk. 5, og § 77 a, 2. pkt., bødekraft eller forurettedes krav på erstatning i sagen.

Efter retsplejelovens § 805, stk. 1, skal der være proportionalitet mellem indgrebet og sagens betydning. I henhold til retsplejelovens § 805, stk. 2, er der mulighed for, at politiet, i det tilfælde at indgrebets øjemed kan opnås ved mindre indgribende foranstaltninger, herunder sikkerhedsstillelse, træffer skriftlig aftale herom med den, mod hvem indgrebet retter sig.

Retsplejelovens § 806 indeholder reglerne om domstolsprøvelse, idet det er domstolene, der træffer afgørelse om beslaglæggelse, medmindre øjemedet forspildes. Politiet vil kunne foretage beslaglæggelse på stedet og efterfølgende forelægge sagen for retten inden for 24 timer, jf. retsplejelovens § 806, stk. 3, hvis den pågældende anmoder om det. Retsplejelovens §§ 807 til 807 d indeholder nærmere regler om gennemførelse af beslaglæggelse m.v.

Efter § 802, stk. 1 og 2, kan beslaglæggelse kun ske af genstande, som den mistænkte har rådighed over eller ejer.

Miljøbeskyttelsesloven indeholder ikke hjemmel til tilbageholdelse af køretøjer. § 87, stk. 1, giver alene hjemmel for tilsynsmyndigheden til at foretage undersøgelser mv. Når disse er afsluttet, må køretøjet køre videre.

Efter transportforordningen er det transportørens og chaufførens ansvar at sikre, at de påkrævede dokumenter efter transportforordningens regler følger affaldet. Hvis affaldet ikke ledsages af dokumenterne eller ledsages af ukorrekte dokumenter, kan der være tale om en ulovlig overførsel af affald, hvilket er en overtrædelse af transportforordningen, jf. miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 12, og bekendtgørelse nr. 799 af 28. juni 2007 om overførsel af affald. Chaufføren på affaldstransporten er yderst sjældent ejer, og det er ikke lovligt efter gældende regler i retsplejelovens § 802, stk. 2, at tilbageholde køretøjet med henblik på fyldestgørelse af bøder mv. Dette fører til, at affaldstransporten sendes retur til afsenderen, hvorefter affaldet kan aflæsses eller omlæsses.

2.3.2.2. Miljøministeriets overvejelser

Der er ikke incitamenter for de involverede parter i en affaldstransport til at overholde de gældende regler. Som nævnt kan køretøjet køre videre efter tilsynsmyndighedens undersøgelse. En tilbageholdelse kan således virke præventivt over for ejer af køretøjer i relation til at overholde reglerne, fordi forrykkelse af tidsplaner for transporter og evt. senere manglende overholdelse af kontrakter om transporter vil være økonomisk belastende.

Chauffører er ofte heller ikke ejere af busser og lastbiler og varebiler, der færdes i danske miljøzoner.

Efter § 15 b, stk. 2, i miljøbeskyttelsesloven har ejeren og varig bruger ansvar for, at lastbilen eller bussen enten opfylder Euronorm-kravet eller er udstyret med et nærmere defineret partikelfilter samt har miljøzonemærke. Føreren har ansvar for, at der er fornøden dokumentation for, at kravene opfyldes.

Det er således Miljøministeriets opfattelse, at der er behov for et særligt tvangsmiddel over for danske og udenlandske lastbiler, busser og varebiler, der overtræder miljøzonereglerne, herunder om partikeludlednings- og partikelfilterkrav, samt danske og udenlandske affaldstransporter, der overtræder EU's transportforordning, således at politiet kan tilbageholde disse køretøjer, indtil sagen har fundet sin afslutning, medmindre der stilles sikkerhed for betaling af bøden eller sagsomkostningerne. Tilbageholdelse skal dog ikke kunne ske, hvis den, der har rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen af miljøzonereglerne eller transportforordningen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

Tilsvarende er det Miljøministeriets opfattelse, at der er behov for, at politiet gives adgang til at søge fyldestgørelse i køretøjet eller affaldstransporten, når der ikke er sket betaling inden to måneder fra sagens endelige afgørelse, også i de tilfælde hvor køretøjet eller affaldstransporten ikke tilhører den for overtrædelsen ansvarlige, f.eks. fordi chaufføren eller anmelderen af en affaldstransport ikke er ejer af køretøjet eller affaldstransporten.

En tilbageholdelse kan således virke præventivt over for ejer af køretøjer (lastbiler, busser, varebiler og affaldstransporter) i relation til at overholde reglerne, fordi forrykkelse af tidsplaner for transporter og evt. senere manglende overholdelse af kontrakter om transporter vil være økonomisk belastende.

Der findes allerede i dag eksempler på, at lovgivningen indeholder hjemmel til tilbageholdelse af køretøjer eller skibe med henblik på blandt andet at sikre fyldestgørelse af forskyldte bøder i køretøjet/skibet, der afviger fra retsplejelovens regler om beslaglæggelse.

Havmiljøloven (Lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009) indeholder i § 63 b regler om, at skibe, både danske og udenlandske, i sager om udtømning af olie i strid med lovgivningen kan tilbageholdes af politiet, forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Ved iværksættelse af tilbageholdelse finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med visse ændringer, jf. § 63 b, stk. 1-7.

Havmiljøloven indeholder i § 63 c en regel om, at skibe i sager om udledning til luften, herunder fare for udledning til luften, i strid med loven eller forskrifter fastsat i medfør af loven kan tilbageholdes af politiet, miljøministeren eller den, som miljøministeren bemyndiger dertil.

Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over skibet, da udledningen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af skibet.

Miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan endvidere tilbageholde dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter.

Miljøbeskyttelsesloven (Lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006 med senere ændringer) indeholder i § 111 a regler om, at tilsynsmyndigheden eller politiet på vegne af tilsynsmyndigheden efter reglerne i retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse kan foretage beslaglæggelse m.v. af produkter, varer eller emballager henstående hos producenter, importører eller forhandlere m.v., hvis der kan konstateres overtrædelse af mærkningskrav efter lovens § 9, stk. 2, nr. 2, eller manglende tilmelding til pant- og returordninger efter lovens § 9, stk. 2, nr. 3.

Tilsynsmyndigheden eller politiet på vegne af tilsynsmyndigheden kan i øvrigt tage partier af produkter, varer eller emballager under transport mellem det danske toldområde og toldområdet i et andet EU-land i bevaring, hvis der konstateres overtrædelse af mærkningsreglerne efter lovens § 9, stk. 2, nr. 2, eller manglende tilmelding til pant- og returordninger efter lovens § 9, stk. 2, nr. 3.

Når produkter, varer eller emballager, som er beslaglagt eller taget i bevaring efter stk. 1 eller stk. 2, inden to måneder efter udgangen af den måned, hvor de er beslaglagt eller taget i bevaring, er blevet tilmeldt den relevante pant- og returordning og overholder de for denne pant- og returordning gældende mærkningsregler, og når sagsomkostningerne i forbindelse med beslaglæggelsen eller bevaringen efter stk. 1 eller stk. 2 er betalt, og når skyldige bødekrafter er betalt, udleveres produkterne, varerne eller emballagerne til den, hos hvem de er taget i bevaring eller beslaglagt, eller til en anden, som godtgør at være berettiget til dem.

2.3.2.3 Lovforslaget

Der foreslås en bestemmelse i § 111 b, hvorefter politiet kan tilbageholde danske såvel som udenlandske transportmidler i sager om overtrædelse af reglerne om miljøzoner i § 15 b, stk. 2, regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5, og § 15 e samt affaldstransporter i strid med transportforordningen og reglerne i bekendtgørelse nr. 799 af 28. juni 2007 om overførsel af affald. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre bevismidler, krav på betaling af bøder, konfiskation og sagsomkostninger, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Er beløbene ikke betalt inden to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan politiet søge fyldestgørelse i transportmidlet. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen finder bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 2 i den foreslåede bestemmelse.

2.4. Gennemførelse af producentansvaret for udrangerede køretøjer (information om affaldshåndtering)

2.4.1. Gældende ret

I dag er der ikke krav i miljøbeskyttelsesloven til producenter, importører og forhandlere om at informere potentielle købere af biler om affaldshåndteringen af bilerne, herunder om den markedsførte bils egenskaber med hensyn til nyttiggørelse og genanvendelse.

Der er i dag alene krav om at afgive demonteringsoplysninger, idet producenterne senest seks måneder efter markedsføringen skal sørge for, at der foreligger oplysninger, der skal identificere de forskellige køretøjskomponenter og materialer samt placeringen af alle farlige stoffer i køretøjet for hver type nyt køretøj, der er bragt på markedet.

2.4.2. Miljøministeriets overvejelser

I forbindelse med regeringens besvarelse af en supplerende åbningsskrivelse fra EU-Kommissionen om implementering af direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer blev det tilkendegivet, at direktivets artikel 9, stk. 2, om information om bilskrot ikke fuldt ud er gennemført i dansk ret og ikke kan gennemføres uden, at der tilvejebringes hjemmel hertil. Da direktivet blev implementeret i 2002, var det planlagt at gennemføre bestemmelserne i artikel 9, stk. 2, ved indgåelse af

en frivillig aftale med De Danske Bilimportører. Det viste sig imidlertid, at dette ikke opfyldte direktivets bestemmelse om, at en frivillig aftale skal kunne sanktioneres. Artikel 9, stk. 2, er derfor ikke blevet implementeret korrekt i dansk ret.

I besvarelsen tilkendegav Danmark over for Kommissionen, at forslag til disse ændringer ville blive fremsat i folketingssamlingen 2009/2010 med forventet vedtagelse senest i juni 2010. Det blev desuden tilkendegivet, at de ændringer, der skal indsættes i bilskrotbekendtgørelsen som konsekvens heraf, vil blive foretaget hurtigst muligt herefter i 2010.

2.4.3. Lovforslaget

Den foreslåede bestemmelse (§ 9 q, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 1) giver hjemmel for miljøministeren til i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2, i direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede person- og varebiler at stille krav om, at producenter og importører af biler informerer bl.a. forhandlere og potentielle købere om bilens design med henblik på nyttiggørelse og genanvendelse. Der skal også informeres om udvikling af metoder til at forøge genanvendelse og nyttiggørelse af udrangerede biler og deres komponenter samt fremskridt, der er opnået for at minimere den mængde, der skal bortskaffes, og øge nyttiggørelses- og genvindingsraten ved affaldsbehandling af biler. Desuden indgår også krav om oplysninger om den miljømæssigt forsvarlige behandling af de udrangerede biler, især bortskaffelse af alle væsker og demontering.

Den foreslåede bemyndigelse giver ligeledes mulighed for at stille krav om, at forhandlere ligeledes er forpligtet til at sikre, at potentielle købere på salgstidspunktet bliver informeret om disse oplysninger. Tanken bag bestemmelsen er, at disse informationer skal indgå som en del af beslutningsgrundlaget i forbindelse med købet.

Med den foreslåede lovændring stilles således yderligere krav i dansk ret til at informere om, hvor god bilen er at affaldsbehandle, herunder om bilens design med henblik på nyttiggørelse og genanvendelse, om udvikling af metoder til at forøge genbrug, den miljømæssige forsvarlige behandling, genanvendelse og nyttiggørelse af biler m.v. samt fremskridt heri.

Overtrædelse af de regler, som miljøministeren vil udstede i medfør af den foreslåede hjemmelsbestemmelse, vil blive strafsanktioneret i medfør af den eksisterende straffehjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 3.

3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede økonomiske konsekvenser af lovforslaget for det offentlige afhænger af, i hvilket omfang der konstateres overskridelser af grænseværdierne for partikler i byer, og hvor mange kommuner, der på den baggrund søger om og får mulighed for at udvide eller etablere miljøzoner. Derudover har eventuelle zoners geografiske udstrækning betydning.

Lovforslaget forventes at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige generelt i den udstrækning lovforslaget udmøntes i etablering af nye miljøzoner eller skærper af eksisterende miljøzoner.

Hvis en kommunalbestyrelse efter de foreslåede regler får tilladelse fra miljøministeren til etablering eller udvidelse af en miljøzone, vil der være økonomiske og administrative omkostninger for den pågældende kommune i forbindelse med undersøgelser af, om der er overskridelser af grænseværdier for partikelforurening, og med udpegning af en miljøzones geografiske udstrækning, skiltning mv. Det bemærkes, at etablering eller udvidelse af miljøzoner er frivilligt for kommunerne.

Til illustration af en størrelsesorden af økonomiske og administrative konsekvenser er det – for miljøzonen i København og Frederiksberg - vurderet, at et meget begrænset antal af kommunernes varebiler vil blive berørt ved en skærpelse af miljøzonen med varebiler, da de generelt er af nyere dato. De samlede

udgifter i forbindelse med nye regler forventes i Københavns og Frederiksberg kommuner at udgøre ca. 6 mio. kr. til opdatering af skilte og informationer om nye regler.

I forhold til staten vil udelukkelsen af visse varebiler fra miljøzoner samt eventuel indførelse af flere miljøzoner have visse administrative og økonomiske konsekvenser. Konsekvenserne for staten består dels i, at statens køretøjer i et større omfang end i dag skal have monteret partikelfiltre eller katalysatorer, dels i at staten skal erhverve miljøzonemærker. Dette forventes at dreje sig om relativt få køretøjer og en tilsvarende minimal udgift, da statens vognpark næsten udelukkende består af nyere køretøjer, der ikke vil blive berørt af skærpede regler. Udgifterne vil skulle afholdes inden for de respektive ministeriers rammer.

For Miljøministeriet forventes under alle omstændigheder udgifter til administration og trykning af miljøzonemærker til udenlandske køretøjer samt informationsindsats i forhold til udenlandske vognmænd at andrage i alt ca. 1 mio. kr. Der forventes brugt 0,3 årsværk i etableringsfasen 2010/11 og 0,1 årsværk årligt til administration.

Der vurderes ikke at være konsekvenser af forslagene om skærpet håndhævelse og præcisering af produktansvaret for bilskrot.

4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

4.1 Miljøzoner m.v.

De samlede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet afhænger af en konkret udmøntning af forslaget. Det vil sige, at det afgørende er, i hvor mange byer der konstateres overskridelser af grænseværdierne, og hvor mange kommuner der derefter søger om og eventuelt får mulighed for at etablere miljøzoner. Derudover har zonernes geografiske udstrækning betydning, og endelig har det betydning, hvor mange og hvilke køretøjer der fortsat ønskes anvendt i zonerne.

Til illustration af en størrelsesorden af økonomiske og administrative konsekvenser er det – for miljøzonen i København og Frederiksberg - vurderet, at en skærpelse af zonen i 2011 til også at omfatte visse ældre varebiler vil indebære, at ca. 14.000 ældre varebiler, der kører i denne miljøzone, skal skiftes ud, hvis de ikke har effektivt partikelfilter (dieselbiler), henholdsvis katalysator (benzinbiler), fordi de ikke opfylder en passende Euronorm. Heraf vurderes ca. 10.500 at være erhvervskøretøjer.

I 2011 vurderes der at være ca. 450.000 varebiler i Danmark, hvoraf 75 % anvendes erhvervsmæssigt. Nysalget af varebiler er som følge af afgiftsomlægningen i 2007 samt den økonomiske afmatning faldet fra ca. 5.000 pr. måned til ca. 1.300 pr. måned i 2009.

Det er vurderet, at op imod 75 % af alle danske erhvervs-varebilejere ville vælge at få et miljøzonemærke på deres køretøj. Dette ville give en samlet udgift på ca. 25 mio. kr. til miljøzonemærker for de eksisterende erhvervskøretøjer samt 2 mio. kr. til mærkning af nye køretøjer frem til 2013.

De samlede udgifter for danske ejere af erhvervsvarebiler forventes dermed at løbe op i ca. 147 mio. kr. fordelt med ca. 20 mio. kr. til udskiftning af køretøjer, ca. 100 mio. kr. i generelt værditab og ca. 27 mio. til miljøzonemærker frem til 2013.

En udmøntning af lovforslaget vil desuden indebære økonomiske og administrative konsekvenser for de virksomheder, der i henhold til lov om godkendelse og syn af køretøjer har tilladelse til at foretage syn af køretøjer. Synsvirksomhederne skal varetage opgaven med at udstede, henholdsvis inddrage miljøzonemærker, herunder tilknyttede opgaver som for eksempel gennemførelse af de nødvendige tekniske undersøgelser. De tilknyttede opgaver kan desuden være registrering og digital indberetning til tilsynsmyndigheden om udleveringen, henholdsvis inddragelse af miljøzonemærker. Det er hensigten, at synsvirksomhedernes betaling for udførelse af de nye opgaver, der foreslås i dette lovforslag, fastsættes

ved fri prisdannelse, således som det ifølge lov nr. 473 af 9. juni 2004 om godkendelse og syn af køretøjer, jf. § 21, er tilfældet siden 1. januar 2007 for betaling for syn af køretøjer.

4.2 Andre regler

Præciseringen af producentansvaret i forbindelse med bilskrotordningen betyder, at producenter og importører af biler forpligtes til på salgstidspunktet at informere købere af person- og varebiler om bilens design med henblik på nyttiggørelse og genanvendelse, om udvikling af metoder til at forøge, genanvendelse og nyttiggørelse af biler samt fremskridt, der er opnået for at minimere den mængde, der skal bortskaffes ved affaldsbehandling af biler. Informationen skal ske i salgsmaterialet. Da disse forpligtelser følger af direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, vil gennemførelsen af kravene i Danmark alene indebære, at eksisterende oplysninger fra bilfabrikanterne skal oversættes til dansk og indarbejdes i det salgsmateriale, som de danske bilimportører anvender i forbindelse med markedsføringen af nye person- og varebiler.

Der er ikke tale om økonomiske byrder, men en administrativ byrde. Da de fleste af de oplysninger, som importørerne forpligtes til at oplyse om, allerede indgår i bilfabrikanternes informationsmateriale om de enkelte bilmodeller og alene skal indarbejdes i informationsmateriale gældende for hver ny bilmodel, der bringes på markedet, vurderes det, at der er tale om en byrde af begrænset karakter.

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, der er involveret i import/eksport af affald.

5. De administrative konsekvenser for borgerne

De samlede økonomiske konsekvenser for borgerne afhænger af en konkret udmøntning af forslaget. Det afgørende er, i hvor mange byer der konstateres overskridelser af grænseværdierne, og hvor mange kommuner der derefter søger om og eventuelt får mulighed for at etablere miljøzoner. Derudover har zonernes geografiske udstrækning betydning, og endelig har det betydning, hvor mange og hvilke køretøjer der fortsat ønskes anvendt i zonerne.

For varebiler alene indregistreret til privat brug, som ønskes anvendt i en miljøzone med krav til disse køretøjer, vil der være samme type af økonomiske og administrative konsekvenser som for erhvervslivet. Antallet af private varebiler udgør ca. 110.000 svarende til 1/4 af det totale antal varebiler.

Til illustration af en størrelsesorden af økonomiske og administrative konsekvenser er det – for miljøzonen i København og Frederiksberg - vurderet, at en skærpelse af zonen i 2011 til også at omfatte visse ældre varebiler vil indebære, at ca. 3.500 ældre privatejede varebiler, der kører i denne miljøzone, skal skiftes ud, hvis de ikke har effektivt partikelfilter (dieselbiler), henholdsvis katalysator (benzinbiler), fordi de ikke opfylder en passende Euronorm.

Udskiftningen af private varebiler vurderes at ville give ejerne af ca. 3.500 varebiler en merudgift på i alt ca. 9 mio. kr., inkl. moms til forrentning af disse. Af disse har ca. 1.100 ejere bopæl inden for Københavns og Frederiksbergs miljøzoner.

Erhvervelse af miljøzonemærker til 75 % af de private varebiler vil give borgerne en omkostning på i alt ca. 11 mio. kr., inkl. moms.

Det forventes desuden, at brugtvognsprisen på private varebiler, der ikke kan overholde de nye krav, generelt ville falde. Tabet er vurderet til ca. 33 mio. kr. fordelt på ca. 28.000 køretøjer.

De samlede udgifter for de private danske varebilejere forventes dermed at ville løbe op i ca. 53 mio. kr., fordelt på ca. 9 mio. kr. til udskiftning af køretøjer, ca. 33 mio. kr. i generelt værditab og ca. 11 mio. kr. til miljøzonemærker som administrative omkostninger.

Der vurderes ikke at være konsekvenser for borgerne af forslagene om skærpet håndhævelse og præcisering af producentansvaret for bilskrot.

6. De miljømæssige konsekvenser

Luftforurening i Danmark er tidligere vurderet at give anledning til 3.400 for tidlige dødsfald, 160.000 astmatilfælde og omkring 2 mio. sygedage.

Der er ikke fastsat en nedre grænse for eksponering og sundhedseffekter for partikler. Børn er særligt følsomme over for luftforurening. Udenlandske vurderinger anslår, at den gennemsnitlige levealder reduceres med omkring et år, hver gang mængden af fine og ultrafine partikler stiger med 10 µg pr. kubikmeter.

I det omfang der etableres skærpede miljøzoner med det formål at reducere partikeludslippet, vil det desuden have en indirekte positiv effekt på udledningen af kvælstofdioxid (NO₂). Forhøjede niveauer for kvælstofdioxid (NO₂) vurderes at påvirke især luftvejene hos særligt følsomme personer, f.eks. hos børn og personer, der i forvejen har luftvejslidelser. Dette kan medvirke til forværrede luftvejssymptomer, et øget antal sygedage samt øget dødelighed. Det er imidlertid vanskeligt at kvantificere effekterne nøjere, idet NO₂ typisk optræder sammen med de mere sundhedsskadelige partikler.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder hjemmel til at udstede regler, der stiller krav til varebiler, og regler, der giver mulighed for kommuner til at indføre miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler.

Der er ikke pligt til notifikation af bemyndigelsesbestemmelser efter direktiv 98/34/EF om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester.

Opfølgende bekendtgørelser om krav til varebiler for at køre i miljøzoner vil blive notificeret over for EU-Kommissionen i henhold til informationsproceduredirektivet.

Ophævelsen af undtagelsen for udenlandske lastbiler og busser til at have miljøzonemærke betyder, at lovforslaget indfører en ny pligt for disse køretøjer. Denne ændring betyder derfor, at lovforslaget har været notificeret over for EU i udkast med hensyn til dette punkt. Der er ikke modtaget bemærkninger.

En senere udmøntning af forslaget om udvidede miljøzoner kan bidrage til at opfylde Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa.

I forbindelse med regeringens besvarelse af en åbningsskrivelse fra EU-Kommissionen om implementering af direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer blev det tilkendegivet, at direktivets artikel 9, stk. 2, om information om bilskrot ikke er gennemført i dansk ret og ikke kan gennemføres uden, at der tilvejebringes hjemmel hertil. Forslagene i § 1, nr. 1-3, etablerer den nødvendige hjemmel.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatrådet, Advokatsamfundet, Affald Danmark, A-Inspektion, Akademiet for de Tekniske Videnskaber (ATV), AL Syn, Anvendt Kommunal Forskning (AKF), Applus+ Bilsyn, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdstilsynet, Auto & Miljø, Batteriforeningen, Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, BilGenbrug Danmark, Branchearbejdsmiljørådet Jord til Bord, By & Havn, By- og Landskabsstyrelsen, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark Centralorganisationen af industriansatte i Danmark (CO-industri), COOP Danmark, DAKOFA, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Motor Union, Danmarks Naturfredningsforening,

Danmarks Statistik, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Autogenbrug, Dansk Autohjælp, Dansk Biotek, Dansk Byggeri – Miljøsektionen, Dansk Byplanlaboratorium, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk ErhvervsFremme, Dansk Gasteknisk Center, Dansk Industri, Dansk Lokal Syn, Dansk Metal, Dansk Miljøteknologi, Dansk Standard, Dansk Totalsyn, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Fragtmænd, Danske Havne, Danske Regioner, Danske Speditører, DASU - Dansk Automobil Sports Union, DBL – Institute for Health Research and Development, De Danske Bilimportører, De Samvirkende Købmænd, Det Europæiske Temacenter for Affald, Det Norske Veritas, Det Økologiske Råd, Dinex, DHI – Center for Miljø og Toksikologi, DMU, DONG Energy, DTU Miljø - Institut for Vand og Miljøteknologi, Embedslægeforeningen, Eminox, Energinet.dk, Energi- og Olieforum, Energistyrelsen, EnviNa, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen - Center for Kvalitet i Erhvervsregulering, Eurofins Miljø, EuroLab Danmark, Falck, FDM, Finansministeriet, Finansrådet, Forbrugerrådet, Forbrugerstyrelsen FORCE Technology, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen Bæredygtige Byer og Bygninger, Forsikring & Pension, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Friluftsrådet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, FynBus, Færdselsstyrelsen, Genvindingsindustrien, Green Cities, Green Network, Greenpeace Danmark, Grønne Familier, GTS – Godkendt Teknologisk Service, Hedeselskabet, Håndværksrådet, Indenrigs- og Socialministeriet, Industriens Branchearbejdsmiljø, Informationscentret for Miljø & Sundhed, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), International Transport Danmark, Justitsministeriet, Key2Green, Klima- og Energiministeriet, Kolonihaveforbundet, Kommunalteknisk Chefforening, Kommunekemi, Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrencestyrelsen, Kræftens Bekæmpelse, Københavns Kommune, LabVest, Landbrug & Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen i Danmark (LO), Landsforeningen Praktisk Økologi, Midttrafik, Miljøbevægelsen NOAH, Miljøklagenævnet, Miljølaboratoriet, Miljøministeriets Miljøcentre (Roskilde, Aalborg, Ribe, Århus, Nykøbing, Ringkøbing, Odense), Miljønetværk Syd, Miljøsamarbejdet mellem Gentofte, Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner, Miljøøkonomisk Råd, Ministeriet for Sundhed og Forebyggelse, Ministeriet for Videnskab, Teknolog og Udvikling, Movia, Naturklagenævnet, Natur & Ungdom, Nepenthes, Nordjyllands Trafikselskab, Odense Kommune, Orbicon, Purefi, Regin Jensen, RenoSam, Rådet for Sikker Trafik, Skatteministeriet, Skov & Landskab, Skov- og Naturstyrelsen, Statsministeriet, Sundhedstyrelsen, Synas, Teknologirådet, Teknologisk Institut, Transportministeriet, Uniscrap, Verdensnaturfonden WWF, Vestegnens Miljøforum, Videntcenter for Affald, Økologisk Landsforening, Økonomi- og Erhvervsministeriet, Aalborg Kommune, Århus Kommune, Århus MiljøCenter, 3F, 92-gruppen – Forum for Bæredygtig Udvikling.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Staten: Administration og tryk- ning af miljøzonemærker til udenlandske køretøjer samt in- formationsindsats i forhold til udenlandske vognmænd, i alt ca. 1 mio. kr. 0,3 årsværk i etableringsfasen

		2010/11 og 0,1 årsværk årligt til administration.
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	En udnyttelse af bemyndigelsen til at fastsætte regler for varebiler kan resultere i et generelt værditab, værditab ved at skifte bil, udgifter til eftermontering af partikelfilter, henholdsvis katalysator og erhvervelse af miljøzonemærker.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	En udnyttelse af bemyndigelsen til at fastsætte regler for varebiler kan resultere i udgifter til erhvervelse af miljøzoner-mærker.
Miljømæssige konsekvenser	Skærpet håndhævelse af eksisterende zoner sikrer en større miljømæssig effekt af eksisterende miljøzoner. Endvidere skabes der mulighed for hurtig indgriben, hvis grænseværdierne for partikler overskrides, med deraf følgende positive miljømæssige konsekvenser. Bilkøbere informeres og kan bedre inddrage miljøhensyn, når de køber bil.	
Forhold til EU-retten	En udvidelse af miljøzonerne til andre byer og til at omfatte varebiler kan bidrage til at opfylde Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa. Lovforslagets § 1, nr. 14, har været notificeret efter informationsproceduredirektivet (direktiv 98/34/EF). Forslaget gennemfører delvist art. 9, stk. 2, i direktiv om udrangerede køretøjer (direktiv 2000/53/EF).	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den foreslåede nye bemyndigelsesbestemmelse (§ 9 q, stk. 4) tilsigter at skabe hjemmel til at gennemføre artikel 9, stk. 2, i direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, der vedrører

producentansvaret i forbindelse med udrangerede biler med hensyn til informationsforpligtelserne over for potentielle købere.

Bestemmelsen giver hjemmel for miljøministeren til at udvide producenters, importørers og forhandlere informationspligt i forbindelse med markedsføringen af nye person- og varebiler.

Udvidelsen skal sikre, at der ved markedsføring af person- og varebiler til forhandlere og til slutbrugere bliver informeret om bilens design med henblik på nyttiggørelse og genanvendelse, om udvikling af metoder til at forøge genanvendelse og nyttiggørelse af udrangerede biler og deres komponenter samt fremskridt, der er opnået for at minimere den mængde, der skal bortskaffes, og øge nyttiggørelses- og genvindingsraten ved affaldsbehandling af biler. Producenter og importører er forpligtet til at informere forhandlere om affaldshåndteringen af bilerne, herunder om den markedsførte bils egenskaber med hensyn til nyttiggørelse og genanvendelse. Desuden indgår også pligt til at informere om den miljømæssigt forsvarlige behandling af de udrangerede biler, især bortskaffelse af alle væsker og demontering.

Forhandlere er ligeledes forpligtet til at sikre, at potentielle købere på salgstidspunktet bliver informeret herom. Tanken bag bestemmelsen er, at disse informationer skal indgå som en del af beslutningsgrundlaget i forbindelse med købet.

Bekendtgørelse nr. 1708 af 20. december 2006 om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra fastsætter allerede bestemmelser om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer samt håndtering af affaldsfraktioner herfra, og producenter og importører skal ved markedsføring af nye person- og varebiler informere om producentansvaret, herunder også om tilbagetagningsordninger for udtjente person- og varebiler. Det fremgår således, hvem der har pligt til at tilbagetage bilen, når den er udtjent, men det fremgår ikke af de gældende regler, at potentielle købere på købstidspunktet skal have adgang til oplysninger om, hvor god bilen er at affaldsbehandle m.v.

Der er således tale om en præcisering af producentansvaret i forbindelse med bilskrotordningen, og miljøministeren vil i forbindelse med en revision af bekendtgørelsen om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfraktioner herfra fastsætte nærmere regler herom.

Informationen skal ske i salgsmaterialet til både forhandlere og slutbrugere. Da disse forpligtelser følger af direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer, vil gennemførelsen af kravene i Danmark alene indebære, at eksisterende oplysninger fra bilfabrikanterne skal indarbejdes i det salgsmateriale, som anvendes over for de danske bilimportører, og som disse anvender i forbindelse med markedsføringen af nye person- og varebiler over for potentielle købere.

Overtrædelse af de regler, som miljøministeren vil udstede i medfør af den foreslåede hjemmelsbestemmelse, vil blive strafsanktioneret i medfør af den eksisterende straffjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 3.

Til nr. 2 og 3

Ændringerne er lovtekniske konsekvenser af ændringen i nr. 1.

Til nr. 4

Den foreslåede bestemmelse (§ 15 a, stk. 1) giver som noget nyt mulighed for, at kommunalbestyrelser i andre kommuner end København, Frederiksberg, Ålborg, Århus og Odense under tilsvarende betingelser som i den gældende § 15 a, stk. 1, kan etablere miljøzoner for lastbiler og busser med de krav til partikelfilter m.v., der følger af § 15 b, stk. 1. Det foreslås som hidtil, at kommunalbestyrelserne frivilligt vælger at etablere en miljøzone.

Det foreslås, at etablering af miljøzoner for lastbiler og busser i andre kommuner end de fem nævnte kræver miljøministerens forudgående tilladelse. Baggrunden herfor er, at det bør sikres, at nye miljøzoner for lastbiler og busser kun indføres, når der er overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet (partik-

ler). Der vil desuden blive taget hensyn til tekniske og økonomiske forhold, en miljøzones egnethed som styringsmiddel i den pågældende situation, proportionalitet og lignende hensyn. Der er ikke tale om, at en sådan miljøzone skal ophæves, hvis der i et eller flere år ikke er overskridelser af grænseværdierne.

Godtgørelse af, at en miljøzone for lastbiler og busser i andre byer er berettiget, kan ske ved modelberegninger, men der vil være behov for, at disse modelberegninger baseres på detaljerede lokale trafiktællinger, samt at der gennemføres faktiske målinger af luftforureningen af kortere varighed, typisk ca. fire uger.

Ved vurderingen af, om der er overskridelse af grænseværdier, vil det blive taget i betragtning, om overskridelsen skyldes særlige forhold af enkeltstående varighed (større brande eller lignende), eller om den må forventes også at forekomme i efterfølgende kalenderår.

Ministerens beføjelse til at tillade etablering af miljøzoner i andre kommuner forventes at blive delegeret til Miljøstyrelsen.

Til nr. 5

Den foreslåede bestemmelse (§ 15 a, stk. 2), der er ny, giver kommunalbestyrelser mulighed for at etablere miljøzoner for varebiler, hvis der er udstedt en eller flere bekendtgørelser efter § 15 e med krav til varebilerne. Bestemmelsen gælder alle kommuner – både de fem oprindelige og andre kommuner. Det foreslås, som det også er tilfældet for miljøzoner for lastbiler og busser, at kommunalbestyrelserne frivilligt vælger at etablere en miljøzone for varebiler.

Det foreslås, at etablering af miljøzoner for varebiler – i alle kommuner - kræver miljøministerens forudgående tilladelse. Baggrunden herfor er, at det bør sikres, at nye miljøzoner for varebiler kun indføres, når der er overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet (partikler). Der er dog ikke tale om, at en sådan miljøzone skal ophæves, hvis der i et eller flere år ikke er overskridelser af grænseværdierne.

Der er officielle målestationer i København, Ålborg, Århus og Odense, og disses resultater vil blive lagt til grund ved Miljøministeriets vurdering af, om der er overskridelser af grænseværdierne for partikler, og dermed om der kan gives tilladelse til etableringen af en miljøzone for varebiler.

Godtgørelse af, at en miljøzone for varebiler i andre byer er berettiget – og dermed om der kan gives tilladelse til etableringen - kan ske ved modelberegninger, men der vil være behov for, at disse modelberegninger baseres på detaljerede lokale trafiktællinger, samt at der gennemføres faktiske målinger af luftforureningen af kortere varighed, typisk ca. fire uger.

Ved vurderingen af, om der er overskridelse af grænseværdier, vil det blive taget i betragtning, om den skyldes særlige forhold af enkeltstående varighed (større brande eller lignende), eller om den må forventes også at forekomme i efterfølgende kalenderår.

Det er endvidere en betingelse, at det godtgøres, at der er betydelig trafik med varebiler i det pågældende byområde. Bekendtgørelse nr. 66 af 22. januar 2007 om miljøzoner definerer i § 1, nr. 3, betydelig trafik som »en årsdøgntrafik på en eller flere veje på omkring 500 køretøjer«. Bestemmelsen vedrører lastbiler og busser. Bekendtgørelsen om miljøzoner vil blive revideret som opfølgning på lovforslaget. I denne forbindelse vil der blive fastsat en definition af betydelig trafik i relation til varebiler.

Varebiler defineres i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 351 af 11. marts 2010 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Ministerens beføjelse forventes delegeret til Miljøstyrelsen.

Til nr. 6

Ændringen er en lovteknisk konsekvens af ændringen i nr. 5.

Til nr. 7

Den foreslåede bestemmelse (§ 15 a, stk. 4), der er ny, tilsigter at skabe en praktisk afgrænset miljøzone for såvel lastbiler og busser som for varebiler. Hvis en eksisterende lastbil- og buszone udvides til også at gælde for varebiler, er den praktiske løsning, at den eksisterende afgrænsning også kommer til at gælde for varebiler. Dermed skal der stilles fælles skilte op for begge typer køretøjer på grænsen til zonen. Den samme praktiske løsning gælder også for situationer, hvor andre kommunalbestyrelser end de fem, der allerede har etableret miljøzoner, beslutter at etablere miljøzone for både lastbiler, busser og varebiler. Der foreslås dermed stillet krav om, at den geografiske afgrænsning for miljøzonerne er den samme for at undgå forskellige slags skilte i samme zone, der kan forvirre brugere.

Afgrænsningen af miljøzonen for varebiler følger dermed den oprindeligt vedtagne miljøzone for lastbiler og busser. Der kan træffes bestemmelse om en ny afgrænsning, der gælder for alle tre typer af køretøjer.

Til nr. 8

Den foreslåede bestemmelse (§ 15 a, stk. 5), der er ny, giver miljøministeren mulighed for at udstede nærmere regler om tilladelsesordningen for etablering eller udvidelse af miljøzoner, herunder krav til oplysninger.

Der er endnu ikke taget stilling til, hvorvidt denne hjemmel vil blive udnyttet, eller om der vil blive udarbejdet en vejledning.

I bemærkningerne til nr. 4 og 5 er der redegjort for, hvornår en tilladelse kan forventes meddelt.

Der er sammesteds redegjort for forventningen til den type beregninger og målinger mv., der bør foreligge ved en afgørelse af, om der i et bestemt byområde er overskridelse af grænseværdier for luftkvalitet (partikler).

Det overvejes, om disse beregninger og målinger bør udføres af akkrediterede virksomheder.

På baggrund af, at der kræves akkrediterede målinger på andre områder (kemi, støj, vand, overvågning), overvejes det, om Miljøministeriet også ved sin sagsbehandling i forhold til tilladelser til etablering af nye miljøzoner bør basere afgørelserne på målinger fra akkrediterede organer.

Bekendtgørelse nr. 1353 af 11. december 2006 om kvalitetskrav til miljømålinger udført af akkrediterede laboratorier, certificerede personer mv., indeholder ingen regler om krav til luftkvalitetsmålinger eller lignende.

Før der evt. udstedes regler med krav om akkrediterede målinger, vil der i en forsøgsperiode ikke blive stillet særlige kvalitetskrav til målingerne. Miljøministeriet vil i den periode ud fra en teknisk-faglig vurdering tage konkret stilling til, om der på grundlag af det indsendte materiale kan dokumenteres en overtrædelse af grænseværdierne.

Til nr. 9

Ændringen er en lovteknisk konsekvens af ændringen i nr. 5.

Til nr. 10

Det foreslås, at gennemførelse af miljøzoner for varebiler kan ske i løbet af kortere tid (syv måneder) end for de eksisterende miljøzoner for busser og lastbiler. For første etablering af miljøzoner for lastbiler og busser, fastholdes den eksisterende 14-måneders periode, hvor miljøzonen ikke kan håndhæves.

Det foreslås som hidtil, at kommunalbestyrelsens afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning og ophævelse skal offentliggøres, og at der skal gå mindst 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbe-

styrelsens afgørelse om etablering eller udvidelse af en miljøzone for lastbiler og busser, til miljøzonen kan få virkning og dermed håndhæves.

Ved beslutning om, at miljøzonerne også omfatter visse varebiler, foreslås det imidlertid, at der fastlægges en indfasningstid på 7 måneder.

Om baggrunden for de to indfasningsperioder henvises til punkt 2.1.2 i de almindelige bemærkninger.

Hvis der samtidigt indføres en miljøzone for busser, lastbiler og varebiler foreslås det, at indfasningsperioden for alle tre typer køretøjer er den samme, nemlig 14 måneder, for at undgå midlertidig skiltning.

Til nr. 11

Det foreslås, at den gældende hjemmel til at fastsætte regler om offentlighedens inddragelse, når kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om miljøzoner for lastbiler og busser, også skal gælde for afgørelser om miljøzoner for varebiler.

Bekendtgørelse nr. 66 af 22. januar 2007 om miljøzoner fastsætter regler for offentlighedens inddragelse i forbindelse med etablering, udvidelse, indskrænkninger og ophævelse af en miljøzone i de fem kommuner. Bekendtgørelsen vil blive revideret, så den også gælder for andre kommuner og for etablering af miljøzoner for varebiler.

Til nr. 12 og 13

Forslagene er ændringer som følge af forslaget i nr. 14 om ophævelse af undtagelsen for udenlandske lastbiler og busser til at have miljøzonemærke.

Til nr. 14

Bestemmelsen i § 15 b, stk. 6, foreslås ophævet.

Udenlandske lastbiler og busser skal i dag opfylde de samme krav som danske lastbiler og busser, men skal ikke have et miljøzonemærke i forruden. Derimod skal de på anden måde dokumentere, at partikelfilterkravene opretholdes. Denne model foreslås nu ophævet, idet der tilsigtes at skabe ens vilkår for danske og udenlandske køretøjer omfattet af miljøzoner.

For at få udstedt et miljøzonemærke forventes det fastsat, at de udenlandske vognmænd sender formentlig til en privat organisation eller virksomhed - den samme type dokumentation som den, der i dag kræves medbragt af føreren af udenlandske køretøjer, når de kører i en dansk miljøzone. Organisationen eller virksomheden kontrollerer dokumentationen og udsteder samt sender et miljøzonemærke til den pågældende vognmand.

Nærmere regler, der også kan omfatte varebiler, vil blive fastsat i miljøministerens kommende justerede bekendtgørelse om mærkeordning for lastbiler og busser, udstedt i medfør af § 15 d. § 15 d indeholder allerede i dag hjemmel til at henlægge opgaver til en privat organisation eller virksomhed og finder tilsvarende anvendelse i forhold til varebiler, jf. den gældende § 15 e.

Ophævelsen af fritagelsen for miljøzonemærke foreslås at træde i kraft en rimelig tid efter, at den praktiske ordning er etableret, jf. den foreslåede ikrafttrædelsesbestemmelse i § 2, stk. 2.

Til nr. 15

Det foreslås, at den gældende bemyndigelse i § 15 e for ministeren til at udstede regler om miljøzoner for varebiler indskrænkes, idet reglerne og bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om selve etableringen m.v. af miljøzoner for varebiler i stedet foreslås indarbejdet i § 15 a.

Forslaget er således en ændring som følge af forslagene i nr. 5, 7, 8 og 11.

Til nr. 16

Forslaget er en ændring som følge af ændringen i nr. 5.

Til nr. 17

Forslaget er en ændring som følge af forslaget i nr. 14.

Til nr. 18

Det foreslås med ændringen af bestemmelsen (§ 87, stk. 3) at sikre politiet en ny beføjelse til at håndhæve miljøzonereglerne. Dette gælder både miljøbeskyttelseslovens regler og regler i bekendtgørelser udstedt i medfør af loven, jf. brug af begrebet »lovgivningen«.

Med ændringen får politiet beføjelse til uden retskendelse at standse og undersøge køretøjer med henblik på at kontrollere overholdelse af miljøzonereglerne. Det er en betingelse, at indgrebet skal være »nødvendigt«. Hvis der for eksempel ikke er et miljøzonemærke i forruden eller det ikke, mens det kører, kan konstateres, om det er korrekt, kan bestemmelsen udnyttes. De relevante køretøjer er for tiden de lastbiler og busser, som er omfattet af § 15 b, stk. 1. I den forbindelse er det relevant at kontrollere overholdelsen af kravene i dels § 15 b, stk. 1, nr. 1-3, til partikeludledning, partikelfilter og miljøzonemærke m.v., jf. dog stk. 4 til 5, dels af evt. vilkår m.v. for en dispensation herfra i regler udstedt i medfør af § 15 c og 15 b, stk. 5.

Med den foreslåede ændring får politiet mulighed for at undersøge køretøjer, herunder for at varetage præventive hensyn, i forbindelse med varetagelse af andre opgaver uden tilsynsmyndighedens tilstedeværelse.

Den foreslåede beføjelse for politiet vil også kunne omfatte kontrol af varebiler, hvis bemyndigelsen i § 15 e til at fastsætte regler om varebiler i miljøzoner udnyttes.

Med ændringen får politiet endvidere adgang til at kræve syn til sikring af, at udstyr, der for eksempel kan være indbygget i udstødningssystemet eller ikke kan konstateres ved visuelt eftersyn, bliver kontrolleret for, om det faktisk er installeret, og om det er effektivt. Et sådant ekstraordinært syn sker ved synsvirksomhederne og for ejerens eller den varige brugers egen regning. Nærmere regler vil blive fastsat med hjemmel i § 15 b, stk. 3, og 15 d.

Det forudsættes dog samtidigt, at politiet til enhver tid har mulighed for at tilkalde tilsynsmyndighederne, for eksempel i situationen, hvor der er behov for oplysninger om, hvor præcis grænsen for miljøzonen går.

Til nr. 19 og 20

Forslagene er en konsekvens af ændringen i nr. 21.

Til nr. 21

Forslaget giver mulighed for at strafbelægge en manglende efterkommelse af politiets indkaldelse af et køretøj til ekstraordinært syn.

Til nr. 22

Den foreslåede bestemmelse (§ 111 b) er ny og tilsigter at give politiet yderligere beføjelser til at styrke håndhævelsen over for danske og udenlandske køretøjer i miljøzonesager og af affaldstransporter i sager om overførsler af affald i medfør af EU's transportforordning eller gældende lovgivning om overførsel af affald, for tiden bekendtgørelse nr. 799 af 28. juni 2007 om overførsel af affald.

I medfør af den foreslåede bestemmelse kan politiet - også før dom er afsagt (eller bødeforelæg vedtaget) - tilbageholde et transportmiddel, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentlige krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger mv. eller at sikre tilstedeværelsen af bevismidler. Ved transportmiddel forstås såvel motorkøretøjer som skibe. Ved tilbageholdelse i forbindelse med sager om overtrædelse af miljøzonereglerne er kun tilbageholdelse af køretøjer relevant, idet miljøzonereglerne alene finder anvendelse på lastbiler og busser omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1. Varebiler vil endvidere blive omfattet, hvis disse bliver omfattet af miljøzoner efter, at miljøministeren har udstedt bekendtgørelse om kravene til disse i medfør af § 15 e.

Tilbageholdelsen kan ske, selv om den mistænkte ikke ejer eller er varig bruger af køretøjet. En chauffør kan derfor sammenlignes med en kaptajn på et skib, jf. havmiljølovens regler. Tilbageholdelsen skal ophøre, når det skyldige beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

Det foreslås, at der kan søges fyldestgørelse i et transportmiddel, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder og sagsomkostninger eller er stillet sikkerhed.

Spørgsmålet om fyldestgørelse skal ifølge U 1969.353 H afgøres under hensyntagen til øvrige rettigheder over transportmidlet.

Hvis ejeren af transportmidlet ikke har forbindelse med lovovertrædelsen, udelukker hans ejendomsret, at der søges fyldestgørelse i dette efter gældende regler. Der kan derfor alene ske fyldestgørelse i et transportmiddel, hvis den person eller det selskab, der ejer dette, kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen af miljøzonereglerne eller af affaldstransportforordningen.

Tilbageholdelse kan efter den foreslåede bestemmelse ske i videre omfang, idet tilbageholdelse af et transportmiddel ikke er betinget af, at den person eller det selskab, der ejer transportmidlet kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen. Det er dog en betingelse, at den strafferetligt ansvarlige har retmæssig rådighed over transportmidlet.

Tilbageholdelse forudsætter, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for lovovertrædelsen, jf. retsplejeloven § 802, stk. 2, nr. 1. Det er ikke en forudsætning for tilbageholdelse af køretøjet, at føreren er sigtet eller tiltalt i en straffesag. Det må som hidtil anses for tilstrækkeligt, at der ved kontrol af køretøjet er opstået en begrundet mistanke om en overtrædelse af loven m.v., som kan retsforfølges her i landet. Reglen adskiller sig fra retsplejeloven ved, at en tilbageholdelse kan ske, uanset at føreren ikke selv er ejer eller medejer af køretøjet.

Henvisningen til retsplejelovens kap. 74 indebærer endvidere, at afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806. Det forventes, at dette næsten altid vil være tilfældet, da transportmidlerne ellers bare kan forlade stedet og unddrage sig retsforfølgning.

Er tilbageholdelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten, hvis den person, tilbageholdelsen retter sig imod, anmoder om det, jf. retsplejelovens § 806, stk. 3.

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der træffes skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Princippet fremgår af retsplejelovens § 805 og vil også være gældende for tilbageholdelse efter miljøbeskyttelsesloven.

Tilbageholdelse vil formentlig ikke blive anvendt hver gang, men kan være et nyttigt værktøj til at få rettet fejl i papirerne hurtigt. Ved brugen af tilbageholdelse i sager om affaldstransporter skal der ske en afvejning af, at affaldet på den ene side skal videre til sit bestemmelsessted, at sikre effektiv transport af affald og på den anden side at sikre håndhævelse. Det bliver politiet, der afvejer, om denne mulighed skal bruges i det konkrete tilfælde.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2010.

Indførelsen af krav om miljøzonemærke for udenlandske køretøjer foreslås dog gennemført samtidig med, at der er etableret en praktisk ordning for udstedelse af mærker til disse og efter udløbet af en rimelig overgangsperiode, der muliggør, at de udenlandske vognmænd kan skaffe sig miljøzonemærker.

Miljøministeren foreslås derfor bemyndiget til at udstede en bekendtgørelse om ikrafttræden af mærkepligten for udenlandske køretøjer og for de lovtekniske konsekvensændringer af den foreslåede ophævelse af den gældende fritagelse for udenlandske køretøjer.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 507 af 17. juni 2008 og lov nr. 509 af 17. juni 2008 og senest ved § 2 i lov nr. 1519 af 27. december 2009, foretages følgende ændringer:

§ 9 q.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte regler om producenters og importørers pligt til at oplyse den sidste ejer eller indehaver om, hvor en udtjent person- eller varebil kan afleveres, herunder hvordan oplysningerne skal gives.

Stk. 4. Den sidste ejer eller indehaver har ret til at aflevere en udtjent person- eller varebil til en producent eller importør til særskilt håndtering uden omkostninger.

Stk. 5. Ministeren kan fastsætte regler om den sidste ejers eller indehavers rettigheder, jf. stk. 4, herunder at retten til at aflevere en bil kan begrænses med hensyn til afleveringssteder, og at der af den sidste ejer eller indehaver uanset stk. 4 kan opkræves et beløb for de vigtigste manglende komponenter svarende til tilsvarende komponenters materialeleværdi på afleveringstidspunktet.

§ 9 s.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om producenters og importørers pligt til at tilvejebringe og give oplysninger og dokumentation om etablerede tilbagetagningsordninger til brug for kontrollen med overholdelse af reglerne i § 9 q, stk. 1, og regler fastsat i medfør af § 9 q, stk. 3 og 4, og § 9 æ.

§ 15 a. Kommunalbestyrelsen i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg eller Odense

1. I § 9 q indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Miljøministeren fastsætter regler om producenters, importørers og forhandleres pligt til at give oplysninger om designet af person- og varebiler og disses komponenter med henblik på deres egnethed til nyttiggørelse og genanvendelse, den miljømæssigt forsvarlige behandling m.m. af udtjente person- og varebiler, herunder udvikling og optimering af metoder til genanvendelse og nyttiggørelse af sådanne køretøjer og deres komponenter samt opnåede fremskridt m.m. Ministeren fastsætter regler om, hvordan oplysningerne skal gives.«

Stk. 4-5 bliver herefter stk. 5-6.

2. I § 9 q, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres to steder »stk. 4« til: »stk. 5«

3. I § 9 s, stk. 2, ændres »§ 9 q, stk. 3 og 4« til: »§ 9 q, stk. 3 og 5«

4. I § 15 a, stk. 1, indsættes som 2., 3. og 4. pkt.:

Kommuner kan træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de i § 15 b, stk. 1, nævnte køretøjer.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan ikke uden tilladelse fra miljøministeren ophæve en etableret miljøzone.

Stk. 3. Miljøministeren fastsætter regler om den geografiske afgrænsning af større sammenhængende byområder, herunder om undtagelse af visse veje.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone. Der skal gå mindst 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller udvidelse af en miljøzone til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning.

Stk. 6. Ministeren fastsætter regler om offentlighedens inddragelse, når kommunalbestyrelsen træffer afgørelse efter stk. 1 og 2.

»Tilsvarende gælder for kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner, hvis miljøministeren forudgående har givet sin tilladelse. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

5. I § 15 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner, hvor der er betydelig trafik med varebiler. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet, og der skal være udstedt regler i medfør af § 15 e. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

6. I § 15 a, stk. 2, der bliver til stk. 3, ændres »stk. 1« til: »stk. 1 og 2«.

7. I § 15 a indsættes efter stk. 2, der bliver til stk. 3, som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Hvis kommunalbestyrelsen etablerer miljøzoner for såvel lastbiler og busser som varebiler, skal miljøzonernes geografiske udstrækning altid være den samme for de nævnte køretøjer. Dette gælder også ved udvidelse, indskrænkninger eller ophævelse efter stk. 3.«

Stk. 4-7 bliver herefter stk. 5-8.

8. I § 15 a, stk. 3, der bliver til stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Ministeren kan fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen efter stk. 1 og 2, herunder om kommunalbestyrelsens pligt til for egen regning at lade miljømålinger udføre af akkrediterede virksomheder, sagkyndige personer, laboratorier m.v. samt om indsendelse af oplysninger i bestemt form.«

9. I § 15 a, stk. 4, der bliver til stk. 6, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«

10. § 15 a, stk. 5, der bliver stk. 7, affattes således:

»Stk. 7. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone. Der skal gå mindst en periode på 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone for lastbiler og busser til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning. Hvis kommunalbestyrelsen samtidigt etablerer en miljøzone for såvel lastbiler og busser som varebiler, er perioden 14 måneder. Ved udvidelse af en etableret miljøzone til også at omfatte varebiler er perioden mindst 7 måneder.«

11. I § 15 a, stk. 6, der bliver stk. 8, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«

12. I § 15 b, stk. 1, ændres »stk. 4-6« til: »stk. 4 og 5«

§ 15 b. 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. 4-6:

- 1) Efter 1. juli 2008 skal der på køretøjer være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) a) (Euro 3).
- 2) Efter 1. juli 2010 skal der på køretøjer være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) b) (Euro 4).
- 3) Efter 1. juli 2008 skal køretøjer være forsynet med et miljøzonemærke i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 15 d, stk. 1.

Stk. 2. Det påhviler ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over et køretøj omfattet af stk. 1, at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravene i stk. 1, nr. 1-3, jf. dog stk. 4-6. Det påhviler føreren af et køretøj omfattet af stk. 1 at sikre sig, at køretøjet i en

13. I § 15 b, stk. 2, ændres to steder »stk. 4-6« til: »stk. 4 og 5«

miljøzone opfylder kravet i stk. 1, nr. 3, jf. dog stk. 4-6.

Stk. 3. Miljøministeren fastsætter regler om effektive partikelfiltre og om kontrol af partikeludledning, herunder partikelfiltre.

Stk. 4. Kravene i stk. 1, nr. 1-3, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Stk. 5. Kravene i stk. 1, nr. 1-3, gælder ikke for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle. Ministeren fastsætter regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at betingelserne i 1. pkt. er opfyldt.

Stk. 6. Kravet i stk. 1, nr. 3, gælder ikke for køretøjer, der er registreret i udlandet. Ministeren fastsætter regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at bestemmelserne i stk. 1, nr. 1 og 2, er opfyldt.

§ 15 e. Miljøministeren kan fastsætte regler om miljøzoner for varebiler, herunder om partikeludledning og miljøzonemærker, samt om at reglerne i § 15 a, § 15 b, stk. 2-6, og § 15 c og § 15 d finder tilsvarende anvendelse i forhold til varebiler.

§ 87.

Stk. 3. Politiet kan, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge transportmidler med henblik på at kontrollere affaldstransporters overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensyn. Politiet yder i øvrigt bistand ved tilsynsmyndighedernes udøvelse af beføjelser efter stk. 1. Justitsministeren kan efter forhandling med ministeren fastsætte nærmere regler om politiets udøvelse af ovenstående beføjelser

14. § 15 b, stk. 6, ophæves.

15. I § 15 e, ændres »miljøzoner for varebiler« til: »varebiler i miljøzoner«.

16. I § 15 e udgår: »§ 15 a,«

17. I § 15 e ændres »§ 15 b, stk. 2-6« til: »§ 15 b, stk. 2-5«

18. I § 87, stk. 3, indsættes efter 1. pkt.:

»Politiet kan under tilsvarende betingelser standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner, herunder krav om miljøzonemærke samt partikeludledning og effektivt partikelfilter. Politiet kan indkalde køretøjet til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner.«

§ 110.

17) undlader at søge en overhængende fare for forurening afværget eller hindre yderligere udledning af forurenende stoffer m.v., jf. § 71, stk. 2, eller

18) undlader at iværksætte de nødvendige forebyggende foranstaltninger over for en overhængende fare for en miljøskade eller ethvert praktisk gennemførligt tiltag, der kan begrænse en miljøskades omfang og forhindre yderligere miljøskade, jf. § 73 c.

19. I § 110, stk. 1, nr. 17, ændres »§ 71, stk. 2, eller« til: »§ 71, stk. 2,«

20. I § 110, stk. 1, nr. 18, ændres »§ 73 c.« til: »§ 73 c, eller«

21. I § 110, stk. 1, indsættes som nr. 19:

»19) undlader at efterkomme politiets indkaldelse til syn efter § 87, stk. 3.«

22. Efter § 111 a indsættes:

»§ 111 b. Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om

- 1) overtrædelse af § 15 b, stk. 2, og regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5, og § 15 e, og
- 2) affaldstransporter, der foretages i strid med lovgivningen om overførsel af affald og Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overførsel af affald.

Stk. 2. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun indtil de nævnte beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i transportmidlet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

Stk. 3. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen finder bestemmelser i retsplejeloven om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 2.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2010, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Ministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af ophævelsen af § 15 b, stk. 6, jf. denne lovs § 1, nr. 14, og for § 15 b, stk. 1 og 2, samt § 15 e som affattet ved denne lovs § 1, nr. 12, 13 og 17.