

grænsning af større sammenhængende byområder, herunder om undtagelse af visse veje.

Det foreslås desuden, at kommunalbestyrelsens afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning og ophævelse skal offentliggøres, og at der skal gå mindst 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller udvidelse af en miljøzone, til miljøzonen kan få virkning og dermed håndhæves. Forslaget om de 14 måneder er begrundet i hensynet til, at ejeren af et køretøj, som ikke opfylder partikeludledningskravene for en miljøzone, skal have den fornødne tid til at få monteret partikelfilteret. I relation til fastlæggelsen af denne »fornødne tid« til montering af partikelfilter indgår hensynet til, at de berørte køretøjer skal have kontrolleret partikeludledningen, herunder filterets effektivitet i forbindelse med det årlige bilsyn. Det er her lagt til grund, at det vil være for vidtgående, at pålægge samtlige berørte køretøjer en pligt til et ekstraordinært bilsyn. Allerede af denne grund vil den »fornødne tid« som minimum skulle være mindst et år, hvilket er den tid, der går til gennemførelse af almindeligt bilsyn af de berørte køretøjer. Perioden på 14 måneder vil endvidere afbøde virkningerne af de økonomiske omkostninger ved kravet om montering af partikelfiltre. På denne baggrund kan miljøzonerne tidligst etableres med virkning fra 1. juli 2008. Kommunalbestyrelsen kan også vælge at iværksætte miljøzonen på et senere tidspunkt end 1. juli 2008.

Endelig foreslås det, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler for offentlighedens inddragelse i forbindelse med etablering, udvidelse, indskrænkninger og ophævelse af en miljøzone. Det er hensigten, at udnytte bemyndigelsen til blandt andet at fastsætte regler om annoncering, udsendelse af kommunalbestyrelsens forslag til en miljøzone i offentlig høring samt om efterfølgende annoncering af den vedtagne miljøzone.

2.2.2. Kravene i en miljøzone for lastbiler og busser

Det foreslås, at kravene i en miljøzone omfatter 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. Køretøjer, der er drevet af en motor med kompressionstænding, omfatter køretøjer drevet af diesel, biodiesel, koldpresset rapsolie, affaldsfritureolie og lignende. Disse driftsmidler indebærer alle partikeludledning. De omfattede køretøjer omtales i resten af lovforslaget alene som dieseldrevne køretøjer, da disse udgør langt størstedelen af de omfattede køretøjer.

Ifølge lovforslaget forudsætter al anvendelse, herunder parkering, af tunge dieseldrevne køretøjer i en miljøzone, at der på køretøjet - afhængigt af dets alder og motortype - er monteret et partikelfilter. De i lovforslaget foreslåede krav er følgende:

Trin 1: Efter 1. juli 2008 skal der på dieseldrevne lastbiler eller busser, der er indregistreret første gang før den 1. oktober 2001, være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre lastbilen eller bussen som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om Detailforskrifter for Køretøjer 2006, punkt 7.06.022 (2) a) (Euro 3).

Trin 2: Efter 1. juli 2010 skal der på dieseldrevne lastbiler eller busser, der er indregistreret første gang før den 1. oktober 2006, være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre lastbilen eller bussen som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om Detailforskrifter for Køretøjer 2006, punkt 7.06.022 (2) b) (Euro 4).

Partikelfilterkravene er fastsat ud fra en samlet vurdering af hensynet til at opnå en maksimal reduktion i partikeludslippet sammenholdt med hensynet til de økonomiske konsekvenser, herunder navnlig konsekvenserne for ejerne af de omhandlede køretøjer.

Oplysninger om hvilken Euronorm, og hermed udstødningsnormer, en bus eller lastbil opfylder, fremgår af bilens registreringsattest for Euro 3 og nyere normer. Oplysninger herom fås i forbindelse med registreringssyn.

Det foreslås, at miljøministeren fastsætter regler om, hvornår et partikelfilter anses for effektivt samt om kontrol med partikeludledning, herunder af partikelfiltre.

Det foreslås endvidere, at alle dansk indregistrerede dieseldrevne tunge køretøjer indenfor en miljøzone, skal være forsynet med et miljøzonomærke. Formålet hermed er, at tilsynsmyndigheden og politiet kan se, om et givent køretøj uanset alder og motor overholder partikelkravene.

Ifølge lovforslaget påhviler det ejeren eller den person, som har varig rådighed over køretøjet at sikre sig, at de foreslåede partikel- og mærkningskrav er opfyldt indenfor miljøzonen. Lovforslaget indebærer i øvrigt, at føreren af et køretøj indenfor miljøzonen til enhver tid skal være opmærksom på, at køretøjet har et miljøzonomærke.

2.2.3. Undtagelser fra kravene i miljøzonen

I forhold til de foreslået krav om partikeludledning, partikelfiltre og miljøzonomærker foreslås følgende tre undtagelser.