

jøzoner forventes at udgøre ca. 12 mil. kr. og herefter ca. 0,5 mil. kr. årligt til administration og tilsyn.

I forhold til staten vil indførelse af en eller flere miljøzoner ligeledes indebære visse administrative og økonomiske konsekvenser. Konsekvenserne for staten ligger dels i, at køretøjer, der er ejet af staten, i et vist omfang skal have monteret partikelfiltre og miljøzonermærker. Endvidere vil der være økonomiske og administrative konsekvenser forbundet med, at staten skal fremstille og varetage en del af administrationen vedrørende miljøzonermærkerne, administrere meddelelse af dispensationer samt at tilsynsmyndigheder og politiet skal varetage overholdelsen af kravene vedrørende miljøzonen. Statens udgifter forventes at udgøre ca. 3,5 mil. kr. i 2007, og derefter ca. 0,6 mil. kr. årligt. Endvidere vil der skulle afholdes en engangsudgift på ca. 1 mill. kr. til evaluering af ordningen. Udgifterne afholdes inden for de respektive ministeriers rammer.

Endelig vil der være færre udgifter for stat, regioner og kommuner som følge af færre hospitalsindlæggelser og færre sygedage blandt personer med luftvejslidelser m.v.

4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget indebærer ikke i sig selv selvstændige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

De administrative og økonomiske konsekvenser, som udmøntningen af lovforslaget vurderes at medføre, er beskrevet i det følgende, idet der med lovforslagets udmøntning refereres til, at en eller flere af de af lovforslaget omhandlede kommuner beslutter, at der med virkning fra 1.7.2008 eller senere indføres miljøzoner med de i lovforslaget fastsatte krav.

Økonomiske og administrative konsekvenser som følge af en eventuel senere udmøntning af lovforslagets hjemmel vedrørende varebiler kan først beskrives på udmøntningstidspunktet.

Konsekvenserne i relation til det enkelte køretøj, der ønskes anvendt i en miljøzone

For alle lastbiler og busser over 3,5 tons, som ønskes anvendt i en miljøzone, vil den administrative konsekvens af udmøntningen af lovforslaget være, at ejeren eller den varige bruger i forbindelse med det årlige bilsyn skal anmode om udstedelse af et miljøzonermærke på baggrund af en måling af køretøjets røggastæthed (måling af partikeludledning). Ved efterfølgende årlige syn skal ejeren eller brugeren have gennemført en kontrol af køretøjets udledning, herunder af partikelfilteret. Hvis partikeludledningen er i overensstemmelse med de fastsatte krav, så beholdes

det allerede udstedte miljøzonermærke. Det er således hensigten, at der ikke skal udstedes et nyt mærke hvert år.

Indtil 1. januar 2007 koster det ifølge lov om godkendelse og syn af køretøjer 570 kr. at få synet en lastbil på over 3,5 tons. Ved syn foretages allerede i dag de nødvendige partikelmålinger og på den baggrund må det forventes, at dette lovforslag alene indebærer en mindre forøgelse af udgiften til syn for køretøjer, der ønskes anvendt i en miljøzone. Efter 1. januar 2007 er prisen for et bilsyn ifølge lov om godkendelse og syn af køretøjer ikke længere en fast pris. Prisen fastsættes fremover ved fri prisdannelse.

For de køretøjer, der på baggrund af de foreslåede udledningskrav skal have monteret et partikelfilter, vurderes udmøntningen af lovforslaget at medføre en engangsudgift til køb og montering af partikelfilter på gennemsnitligt ca. 45.000 kr. ex. moms pr. køretøj. Denne vurdering er baseret på oplysninger fra den tilskudsordning for partikelfiltre, som Miljøstyrelsen har administreret siden 2004. Det skal bemærkes, at der er tale om en gennemsnitspris, idet udgiften til køb og montering af partikelfilter kan variere betydeligt. Et filter vurderes at holde uden reparationer i ca. seks år. Hertil kommer en årlig vedligeholdelsesudgift vedrørende partikelfilteret, der vurderes at udgøre ca. 2.700 kr. pr. filter.

I relation til nye lastbiler og busser skal det bemærkes, at disse normalt kommer til syn inden de indregistreres i Danmark. I forbindelse med dette syn vil disse nye køretøjer kunne erhverve miljøzonermærket, såfremt de har behov for at køre i en miljøzone. Der sælges et mindre antal serieproducerede lastbiler (50 - 100), der normalt ikke kommer til syn før de indregistreres. Disse køretøjer vil skulle til et ekstraordinært syn for at få et miljøzonermærke, såfremt de ønskes anvendt i en miljøzone.

For en gennemsnitlig virksomhed forventes belastningen som følge af indførelse af en miljøzone med trin 1 og trin 2 at svare til 10 - 20 % af det årlige overskud eller 0,4 - 0,8 % af omsætningen i seks til otte år, idet der regnes med en afskrivningsperiode på seks år. Denne udgift må i forskellig grad forventes dækket af en stigning i taksterne for transportydelser indenfor miljøzoner.

De samlede økonomiske konsekvenser i relation de køretøjer, der ønskes anvendt i miljøzonen

De samlede økonomiske konsekvenser af lovforslagets udmøntning afhænger naturligvis af, hvor mange kommunalbestyrelser, der vælger at etablere miljøzoner, hvilken geografisk udstrækning zonerne får, og i