

hvilken udstrækning de tunge køretøjer fortsat ønskes anvendt i disse zoner.

I 2006 vurderes der at være ca. 53.000 tunge køretøjer i Danmark samt ca. 4.000 rutebusser, der allereede er omfattet af filterkrav ved udbud af trafikopgaver i de større danske byer. Der sælges ca. 4.600 nye tunge køretøjer om året og vognparken vokser med ca. 500 køretøjer om året.

I Danmarks Miljøundersøgelsers arbejdsrapport nr. 222 fra 2005 vedrørende de af København og Frederiksberg ansøgte miljøzoner, er det vurderet, at mellem 8.000 og 12.000 tunge køretøjer kører indenfor disse miljøzoner. Hvis der tages udgangspunkt i, at 12.000 køretøjer ønskes anvendt indenfor miljøzonerne i København og Frederiksberg, så vurderes det, at der i relation til kravet pr. 1. juli 2008 vil være ca. 4.500 køretøjer, der får monteret et partikelfilter eller vil blive udskiftet med et nyere køretøj. Tilsvarende vurderes det, at der i relation til kravet pr. 1. juli 2010 vil være ca. 3.400 yderligere køretøjer, der får monteret partikelfilter.

Hvis der etableres miljøzoner i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense, så vil dette skønsmæssigt indebære, at der i 2008 vil være i alt omkring 9.000 køretøjer, der vil få monteret et partikelfilter eller vil blive udskiftet med et nyere køretøj. Sidstnævnte udgør ca. 1.800 køretøjer. I relation til 2010 skønnes det, at yderligere omkring 6.800 køretøjer vil få monteret partikelfilter.

I forhold til en eventuel miljøzone i København/Frederiksberg vil lovforslagets partikelfilterkrav i 2008 betyde en investering på ca. 180 mil. kr. og en årlig udgift til vedligeholdelse og servicering på ca. 11 mil. kr. Partikelkravet i 2010 vil betyde en yderligere investering på ca. 135 mil. kr. og en årlig udgift til vedligeholdelse og servicering på ca. 9 mil. kr.

Hvis der etableres miljøzoner i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense vil lovforslagets partikelfilterkrav i 2008 betyde en investering for erhvervslivet på ca. 360 mil. kr. og en årlig udgift på ca. 22 mil. kr. til servicering og vedligeholdelse af filtrene. Forslagets partikelfilterkrav i 2010 vil medføre en yderligere investering på ca. 270 mil. kr. og en årlig udgift på ca. 18 mil. kr.

#### *Konsekvenser for virksomheder der udøver bilsyn*

En udmøntning af lovforslaget vil 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. De administrative konsekvenser vil blive, at synsvirksomhederne skal varetage opgaven med at udstede

de henholdsvis inddrage miljøzonomærker, herunder opgaver der knytter sig hertil som for eksempel gennemførelse af de nødvendige tekniske undersøgelser. De tilknyttede opgaver kan endvidere for eksempel være registrering og digital indberetning til tilsynsmyndigheden vedrørende udleveringen henholdsvis inddragelsen af miljøzonomærker. For så vidt angår de økonomiske konsekvenser er det hensigten, at synsvirksomhedernes betaling for udførelse af de opgaver, som de pålægges i medfør af dette lovforslag, fastsættes ved fri prisdannelse, således som det ifølge lov 473 af 9. juni 2004 om godkendelse og syn af køretøjer, jf. § 21, vil være tilfældet efter 1. januar 2007 for så vidt angår betaling for syn af køretøjer.

#### 5. De administrative konsekvenser for borgerne

Udmøntningen af lovforslaget vil have visse administrative og økonomiske konsekvenser for borgerne. Ifølge Centralregisteret for køretøjer var der i begyndelsen af 2006 registreret ca. 1.800 køretøjer, som har en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, og som ejes af private borgere, herunder sportsforeninger. Det er ikke vurderet, hvor mange af disse der vil skulle have partikelfilter.

Konsekvenserne bliver, at der for sådanne køretøjer, der er ejet af borgerne, skal erhverves miljøzonomærker og - afhængigt af køretøjets alder - monteres partikelfiltre, såfremt disse ønskes anvendt i en miljøzone.

#### 6. De miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at have de nedenfor beskrevne miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser, såfremt en eller flere af de fem kommunalbestyrelser etablerer miljøzoner i henhold til lovforslaget.

Med lovforslaget sættes der ind overfor partikeludledningen fra dieselskøretøjer, og dermed overfor den type af partikler, som indebærer de største sundhedsmæssige problemer. Hvis der indføres miljøzoner i alle de fem byer, som er omfattet af lovforslaget, vil omkring 1/3 af vejtrafikkens udledning af dieselpartikler i disse byer blive fjernet, når bestemmelserne er fuldt implementeret.

Indførelse af miljøzoner vil reducere partikelindholdet i baggrundsluften i byerne meget lidt, da trafikken kun bidrager med ca. 5 % af partiklerne her, og da partikelfiltre alene på tunge køretøjer kun fjerner en del af partiklerne fra den samlede trafik. Beregninger på grundlag af disse forbedringer i bybaggrundsluften viser, at indførelse af miljøzoner i alle fem kommuner forventes at indebære 15 - 20 færre for tidlige dødsfald om året. Hertil kommer sparede sygedage, færre hospitalsindlæggelser, færre astmaanfald m.v. De