

sparede leveår skyldes især, at individer med kredsløbs sygdomme lever længere.

For lovforslagets miljøzone i København/Frederiksberg fra 2008 er sundhedsgevinsten opgjort til ca. 97 mio. kr. pr. år og omkostningerne til ca. 51 mio. kr. pr. år. For de øvrige byer viser beregningerne et mindre underskud. I 2010 vil der være en yderligere sundhedsgevinst på mellem 40 og 60 mil. kr. årligt alt efter, hvor mange byer der indfører miljøzoner. Der kan samlet forventes en nettogevinst, hvis der indføres miljøzoner i alle de byer, der er omfattet af lovforslaget. Udover den lille reduktion af partiklerne i bybaggrundsluften vil indførelse af miljøzoner betyde en målelig reduktion af de såkaldte ultrafine partikler i byerne og af partikler i gadeluften. Disse reduktioner er på grund af usikkerhed om sundhedseffekten imidlertid ikke medtaget i de økonomiske beregninger.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at indførelse af miljøzoner i mindre byer indbærer meget små sundhedsmæssige konsekvenser, og det vil endvidere være forbundet med betydelige erhvervsøkonomiske omkostninger. På denne baggrund foreslås det, at der alene indføres miljøzoner i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense.

7. Forholdet til EU-retten

Under henvisning til lovforslagets bestemmelser om partikeludledning og om mærkning er lovforslaget notificeret overfor EU-Kommissionen i henhold til direktiv 98/34/EF om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester.

Endvidere er EU-Kommissionen og medlemslandene underrettet om lovforslaget i henhold til Rådets beslutning af 21. marts 1962 om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på transportområdet.

De udmøntende bekendtgørelser vil i nødvendigt omfang blive notificeret i henhold til ovennævnte restakter.

Efter EF-traktatens artikel 72 må en medlemsstat ikke egenhændigt ændre sine transportregler således, at de bliver mindre gunstige for transportvirksomheder fra andre medlemsstater end for landets egne. Navnlige henset til, at der, som følge af Miljøministeriets tilskudsordning til partikelfiltre, der er beskrevet ovenfor under punkt 2, vil kunne opnås støtte til montering af filtre på en ikke ubetydelig del af de danske køretøjer, der berøres af miljøzoneordningen, må det antages, at miljøzoneordningen er omfattet af artikel

72, idet køretøjer fra andre medlemsstater ikke vil kunne få tilskud.

Hensynet til beskyttelsen af miljøet må dog på baggrund af EF-domstolens dom af 19. maj 1992 i sag C-195/90 antages at kunne retfærdiggøre foranstaltninger på transportområdet, som er omfattet af artikel 72, forudsat, at disse er proportionale. Da de byrder, miljøzoneordningen indebærer, ikke findes at ligge ud over, hvad der er nødvendigt for at opnå den tilsigtede miljøbeskyttelse eller at stå i misforhold til det mål, der søges opnået, må ordningen anses for at være i overensstemmelse med artikel 72. For at sikre at proportionalitetsprincippet er opfyldt, er udenlandske køretøjer ikke omfattet af miljøzoneordningens mærkningskrav, men skal dog overholde partikeludledningskravene, herunder kravet om montering af partikelfiltre.

Endelig skal det bemærkes, at etablering af miljøzoner vil kunne bidrage positivt til at opfylde bestemmelserne i EU's direktiv 1999/30/EF om grænseværdier for svovldioxid, kvælstofdioxid, kvælstofoxider, partikler og bly i luft. I denne forbindelse skal det bemærkes, at der er målt mindre overskridelser af direktivets grænseværdi for luftens indhold af partikler dels i 2004 ved en målestation i København og dels i 2005 ved to målestationer i København samt ved en målestation i Odense. Inden for det kommende år forventes Rådet (miljø) at vedtage en revision af direktiv 1999/30/EF. I forslaget anbefaler Kommissionen etablering af »lav-emissions-zoner« som et nationalt virkemiddel til opnåelse af en forbedret luftkvalitet og anerkender dermed miljøzoner som et redskab til forbedring af luftkvaliteten. Direktivforslaget fra 2005 indeholder endvidere et forslag om, at der i 2010 træder en grænseværdi for de meget fine partikler (PM_{2,5}) i kraft. Etablering af miljøzoner i danske byer vil bidrage til overholdelse af denne grænseværdi.

Lovforslaget vurderes ikke at give anledning til yderligere bemærkninger i forhold til EU-retten.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Hørte myndigheder og organisationer:

Advokatsamfundet, Affald Danmark, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, AL Syn, Amdsrådsforeningen, Applus, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdstilsynet, Asfaltindustrien, Batteriforeningen, Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, Bilsyn Midtjylland, Bilsyn Nord, Bojesen Bilsyn, Branchearbejdsmiljørådet, Jord til Bord, Brancheforeningen af partikelfabrikanter, Brancheforeningen SPT, Byggesocietet, Centralforeningen af Autoreparatører i Dan-