

for, hvor hurtigt kravene kan få virkning overfor de berørte. Hertil kommer, at de omfattede lastbiler og busser skal gennem det årlige ordinære bilsyn, hvilket samlet set må forventes at tage 12 måneder. Desuden skal der være en passende tid for de biler, som skal til syn først, til at få monteret partikelfilteret. Perioden på 14 måneder vil endvidere afbøde virkningerne af de økonomiske omkostninger ved kravet om montering af partikelfiltre.

Kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering af en miljøzone kan tidligst få virkning efter 1.7.2008, da dette tidspunkt efter den foreslåede § 15 b, stk. 1 er det tidligste tidspunkt, hvor kravene indenfor miljøzonen gælder.

Efter den foreslåede § 15 a, stk. 6 skal miljøministeren fastsætte regler om offentlighedens inddragelse i forbindelse med kommunalbestyrelsens afgørelse efter § 15 a, stk. 1 og 2. Bestemmelsen vil blandt andet blive udnyttet til at fastsætte regler om annoncering, udsendelse af forslag til miljøzone i høring, fastsættelse af rimelige tidsrammer for offentlighedens deltagelse samt annoncering af kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 15 a, stk. 1 og 2.

Ad § 15 b, stk. 1, nr. 1 og nr. 2

Den foreslåede § 15 b, stk. 1 fastlægger, at kravene i en miljøzone gælder 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. Forslagets § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2 omfatter køretøjer, der er indregistreret i Danmark så vel som i udlandet.

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 foreslåede tidsmæssige krav koblet med de såkaldte Euro-normer 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. Partikelkravene er ens for alle miljøzoner i landet.

De nævnte punkter i Bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjer 2006 gennemfører de bestemmelser om partikelemission, der gælder i henhold til Rådets direktiv 88/77/EØF med senere ændringer, herunder Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF, for så vidt angår de såkaldte Euro 3-normer henholdsvis Euro 4-normer.

Bekendtgørelsen om detailforskrifter for køretøjer 2006 er offentliggjort på Færdselsstyrelsens hjemmeside www.fstyr.dk.

Forslaget indebærer, at hvis et køretøj ikke overholder de udstødningsnormer, der gælder i henhold til reglerne om Euro 3 motorer, så skal der monteres partikelfilter efter 1. juli 2008. Hvis et køretøj overholder udstødningsnormerne i henhold til reglerne om Euro 3 motorer, så skal der monteres partikelfilter efter 1. juli 2010. Hvis et køretøj overholder udstødningsnormerne for Euro 4 motorer eller strengere, så skal der ikke monteres partikelfilter.

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

Ad stk. 1, nr. 3

Det foreslås, at køretøjet efter 1. juli 2008 skal være forsynet med et miljøzonomærke i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 15 d, stk. 1.

Regler fastsat i medfør af § 15 d, stk. 1, vil blandt andet stille krav om, at mærket enten skal være anbragt af den organisation eller virksomhed, som ministeren henlægger beføjelsen til at anbringe mærker til, i medfør af den foreslåede § 15 d, stk. 2. Eller at mærket skal være anbragt i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af den foreslåede § 15 d, stk. 1 om, hvorledes anbringelse sker i de tilfælde, hvor Miljøstyrelsen i kraft af miljøbeskyttelseslovens almindelige regler er tillagt beføjelsen til at meddele dispensation i medfør af § 15 c, stk. 1, og Miljøstyrelsen derfor også udsteder miljøzonomærket.

Regler fastsat i medfør af § 15 d, stk. 1, vil endvidere stille krav om, at mærket skal være anbragt et bestemt, synligt sted på køretøjet, som fastlægges af ministeren i medfør af den foreslåede bemyndigelse i § 15 d, stk. 1.

Kravet vedrørende miljøzonomærket er begrundet i hensynet til håndhævelsen af partikelkravene og gælder for alle tunge, dieseldrevne køretøjer indenfor miljøzonen – uanset alder og motor, dog bortset fra de foreslåede undtagelser. Overtrædelse af kravet om et miljøzonomærke er i sig selv strafbar, også uanset at de tekniske partikeludlednings- og filterkrav måtte være opfyldt.

Lovforslaget indebærer, at føreren af et køretøj indenfor miljøzonen til enhver tid skal sikre sig, at køretøjet er forsynet med et miljøzonomærke, jf. forslagens stk. 2, jf. § 15 b, stk. 1, nr. 3. Dette er begrundet i, at det også i de situationer, hvor det ikke er ejeren eller brugeren, der fører køretøjet, skal være muligt at