

som det fremgår af § 1, nr. 1, i det fremsatte lovforslag.

Til nr. 2

Ændringsforslaget indebærer, at miljøministeren kan tillade andre kommunalbestyrelser end i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense at etablere en miljøzone.

En tilladelse indebærer, at kommunen kan etablere, udvide, indskrænke og ophæve en miljøzone i overensstemmelse med de i § 15 a, stk. 1-6 – med ændringsforslaget § 15 a, stk. 1 og 3-7 – fastsatte regler om geografisk afgrænsning, procedure m.v.

Såfremt der for et sammenhængende byområde, der dækker flere kommuner, ønskes etableret en fælles miljøzone, forudsætter dette, at de berørte kommuner i forening søger tilladelse i henhold til det foreslåede nye stk. 7.

I miljøzoner omfattet af ændringsforslaget vil der gælde de partikelfilter- og miljøzonenærkningskrav, som følger af lovforslaget i øvrigt.

Til nr. 3

Ændringsforslaget er en konsekvens af ændringsforslag nr. 2.

Til nr. 4 og 5

I § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, foreslås det, at lastbiler eller busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, inden for en miljøzone skal opfylde følgende krav:

- 1) Efter den 1. juli 2008 skal der på køretøjer indregistreret første gang før den 1. oktober 2001 være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) a (Euro 3).
- 2) Efter den 1. juli 2010 skal der på køretøjer indregistreret første gang før den 1. oktober 2006 være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) b (Euro 4).

Ændringsforslagene præciserer, at filterkravet også gælder for de tunge, dieseldrevne lastbiler og busser, som har henholdsvis en Euro 2- og Euro 3-motor, der – på grund af dispensationer udstedt af Færdselsstyrelsen i overensstemmelse med de gældende regler – er indregistreret første gang efter de i nr. 1 og 2 nævnte datoer (den 1. oktober 2001 og den 1. oktober 2006).

Til nr. 6

Ændringsforslaget er alene af lovteknisk karakter. Forslaget er foranlediget af, at veteranbiler ifølge bekendtgørelse nr. 1067 fra 2005 om registrering af køretøjer m.v. registreres »til veterankørsel« og ikke »som veteranbil«, som angivet i § 15 b, stk. 5, i det fremsatte lovforslag.

Til nr. 7

Ændringsforslaget indebærer, at miljøministeren får pligt til at anvende den foreslåede bemyndigelse vedrørende fastsættelse af krav vedrørende partikeludledning og miljøzonenærker i forhold til varebiler. I det fremsatte lovforslag havde miljøministeren mulighed for at fastsætte de nævnte krav, men ikke pligt hertil.

Af bemærkningerne til det fremsatte lovforslag fremgår følgende i afsnit 2.2.6:

»Etableringen af en miljøzone for varebiler vil således forudsætte, dels en udmøntning af den foreslåede hjemmel til ministeren og dels, at kommunalbestyrelsen efterfølgende træffer en separat afgørelse herom.«

Ændringsforslaget indebærer, at denne sætning i lovbemærkningerne ikke gælder. Det vil sige, at når miljøministeren har fastsat krav vedrørende varebiler, gælder disse i de miljøzoner, som kommunalbestyrelserne har etableret i forhold til lastbiler og busser. Der skal således ikke træffes en ny beslutning af kommunalbestyrelsen separat i forhold til varebiler.

Til nr. 8

Ændringsforslaget indebærer, at de under ændringsforslag nr. 7 nævnte regler om miljøzoner med partikelfilter og miljøzonenærker skal finde anvendelse senest fra den 1. januar 2010.

Til nr. 9

Ændringsforslaget indebærer, at miljøministeren får mulighed for at fastsætte regler om efter-