

**Høringsnotat**

Miljø og Erhverv
J.nr. 2020-8913
Ref. RISCH
Den 15. juni 2020

Høringsnotat om bekendtgørelse om miljøzoner

På baggrund af L 191, jf. lov nr. 590 af 13. maj 2019 som ændret ved L 170, opdateres bekendtgørelse om miljøzoner med henblik på at fastlægge rammerne for oprettelse og ændringer af miljøzoner i Danmark, samt regler om kommunal høring og undtagelse for visse veje.

I nærværende udkast til bekendtgørelse om miljøzoner opdateres ligeledes definitionen på en miljøzone, således at miljøzoner kan kontrolleres med den digitale overvågning som ændret ved L 170 jf. lov nr. 808 af 9. juni 2020 om digital håndhævelse af miljøzoner og ændring af trinkrav for lastbiler og busser.

Udkast til bekendtgørelsen har været i høring fra den 11. maj 2020 til d. 26. maj 2020.

Der er modtaget høringssvar fra:

- CO-industri
- DI Transport
- FDM

Modtagne høringssvar kan findes i deres fulde længde på www.hoeringsportalen.dk:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/63963>

Følgende havde ingen bemærkninger:

- De Danske Bilimportører
- Dansk Bilbrancheråd
- KL
- Dansk Arbejdsgiverforening

Miljø- og Fødevarerministeriets svar på de indkomne høringssvar

Høringsnotatet er nedenfor opdelt i tre emneafsnit, som dækker over bemærkningerne indeholdt i de afgivne høringssvar. Derefter er andre enkelte spørgsmål og bemærkninger, som er rejst selvstændigt i enkelte høringssvar, besvaret.

- 1) Sundhedsmæssige data
- 2) 1 års implementeringsperiode
- 3) Ikke-lokale forureningskilder

Ad 1) Sundhedsmæssige data

CO-industri finder, at det bør fremgå af bekendtgørelsen, at sundhedsmæssige data fx fra sundhedsmyndigheder, læger, klinikker, institutter, hospitaler mv. kan indgå i vurderingen af nødvendigheden af miljøzoner. CO-industri fremhæver i den forbindelse, at det fremgår af § 4, stk. 2, at sundhedsmæssige overvejelser skal indgå i denne vurdering.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Miljø- og Fødevareministeriet vurderer, at der er taget højde for de sundhedsmæssige forhold ved, at grænseværdierne for partikelforurening er inddraget i vurderingen af nødvendigheden af nye miljøzoner.

Ad 2) 1 års implementeringsperiode

DI Transport bemærker, at der af hensyn til udskiftning af køretøjer eller eftermontering af partikelfilter, bør gå et år fra en ny miljøzonebekendtgørelse er godkendt af Miljøstyrelsen, til den træder i kraft. DI Transport bemærker, at en lignende implementeringsperiode var gældende ved oprettelsen af de nuværende miljøzoner. Dette bør derfor fremgå af bekendtgørelsen.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Ved en geografisk udvidelse af en miljøzone skal der gå 14 måneder fra udvidelsen er vedtaget, til reglerne træder i kraft. Der er således allerede indbygget en overgangsperiode i reglerne.

Ad 3) Ikke-lokale forureningskilder

FDM bemærker, at hovedparten af den forurening, der påvirker byboerne i København og Århus, kommer fra kilder uden for kommunen og henviser til en DCE-rapport for Københavns Kommune fra 2020. FDM opfordrer til, at dette haves i erindring, når Miljøstyrelsen skal tage stilling til, om en kommune kan gives tilladelse til at oprette eller udvide en miljøzone.

Miljø- og Fødevareministeriets svar

Det fremgår af bekendtgørelsens § 3 stk. 5, at der i Miljøstyrelsens afgørelse af, om kommunalbestyrelsen kan beslutte geografisk at udvide, indskrænke eller ophæve en miljøzone skal indgå en afvejning af de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af udvidelsen, indskrænkningen eller ophævelsen. Dette gælder også forholdet imellem udenlandske og danske kilder.