

## UDKAST

### Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse<sup>1</sup>  
(Skærpelse af miljøzonekrav til at omfatte dieseldrevne personbiler)

### § 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, som ændret ved bl.a. lov nr. 590 af 13. maj 2019 og lov nr. 808 af 9. juni 2020, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 7 b indsættes:

»Kapitel 2 a  
*Miljømærkeordninger*«.

2. Efter § 8 b og inden overskriften før § 9 indsættes:

»Kapitel 2 b«.

3. Efter § 9 g og inden overskriften før § 9 h indsættes:

»Kapitel 2 c  
*Udvidet producentansvar*«.

4. Overskriften før § 9 h affattes således:

»Bemyndigelsesbestemmelser om udvidede producentansvarsordninger«.

5. Efter § 9 å indsættes:

»Kapitel 2 d  
*Mål for nedbringelse af den samlede forurening*«.

6. Efter § 10 indsættes:

»Kapitel 2 e  
*Særlige bemyndigelsesbestemmelser*«.

7. Efter § 15 indsættes:

»Kapitel 2 f

---

<sup>1</sup> Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).

## UDKAST

### *Miljøzoner*«.

**8.** I § 15 a, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Kommunalbestyrelsen kan træffe bestemmelse om at inddrage køretøjer, som nævnt i § 15 b, stk. 3, i en etableret miljøzone.«

**9.** § 15 a, stk. 6, 1. pkt., affattes således:

»Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om miljøzoner, herunder om etablering, udvidelse, inddragelse af yderligere køretøjstyper, indskrænkning eller ophævelse.«

**10.** I § 15 a, stk. 6, indsættes som 3. pkt.: »Der skal gå mindst en periode på 9 måneder fra offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse om at inddrage køretøjer som nævnt i § 15 b, stk. 3, i en miljøzone, jf. stk. 1, til det tidspunkt, hvor afgørelsen har virkning.«

**11.** I § 15 a, indsættes stk. 8:

»Stk. 8. I op til 9 måneder inden en miljøzone har virkning, kan miljøministeren orientere ejere (brugere) af et køretøj om konsekvenserne af, at miljøzonen får virkning. Ministeren kan tillige i op til 3 måneder, inden en miljøzone har virkning, registrere køretøjer, der befinder sig i miljøzonen, og orientere køretøjets ejer (bruger) om registreringen og om konsekvenserne af, at miljøzonen får virkning.«

**12.** I § 15 b, stk. 1 og stk. 2, ændres »stk. 4 og 5« til: »stk. 5 og 6«.

**13.** I § 15 b, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. juli 2020 være registreret i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af stk. 7.«

**14.** I § 15 b, stk. 2, nr. 5, affattes således:

»Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. juli 2020 være registreret i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af stk. 7.«

**15.** I § 15 b, stk. 2, nr. 3, ændres »1. juli 2025« til: »1. juli 2023«.

**16.** I § 15 b, indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. For personbiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone etableret i medfør af § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6:

## UDKAST

- 1) Fra og med den 1. januar 2023 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter.
- 2) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.
- 3) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. januar 2023 være registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7.«  
Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

17. I § 15 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »om partikelfiltre«: »for køretøjer omfattet af stk. 1-3«.

18. I § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 5, og i § 15 b, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »og stk. 2, nr. 1-5« til: stk. 2, nr. 1-5 og stk. 3, nr. 1-3«.

19. I § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »regler om,« til: »regler om registrering af køretøjer omfattet af stk. 1-3, herunder«.

20. I § 15 c, stk. 1, ændres »nr. 1, 2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5« til: »nr. 1 og 2, i § 15 b, stk. 2, nr. 1-3 og i § 15 b, stk. 3, nr. 1«.

21. I § 15 c, stk. 2, indsættes efter »dispensation«: »efter stk. 1« og efter »herunder om« indsættes: »ansøgning,«.

22. I § 15 c indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Miljøministeren kan for køretøjer registreret til privat anvendelse fastsætte regler om undtagelser fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 2, nr. 2 og 3, og § 15 b, stk. 3, nr. 1. Ministeren kan herunder fastsætte regler om ansøgning, vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation, registrering af undtagne køretøjer, særlige kategorier, hvor der kan opnås undtagelse og om tilsyn og udelukkelse.«

23. I § 15 d, stk. 2, nr. 1, ændres »og stk. 2, nr. 1-3« til: »stk. 2, nr. 1-3, og stk. 3, nr. 1«.

24. Efter § 15 e indsættes:

»Kapitel 2 g

*Forebyggelse af forurening og andre uhygiejniske forhold, herunder rottebekæmpelse«.*

25. Efter § 18 indsættes:

»Kapitel 2 h

## UDKAST

*Tilskud til projekter beskrevet i den regionale udviklingsstrategi*«.

26. I § 79 b, stk. 1, nr. 6, indsættes efter »§ 15 c, stk. 1«: »og regler udstedt i medfør af § 15 c, stk. 3«.

27. I § 79 b, stk. 1, nr. 7, ændres »og stk. 2, nr. 5« til: »stk. 2, nr. 5, og stk. 3, nr. 3«.

28. I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 1 eller 2« til: »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3«.

29. I § 110 c, stk. 1, og § 110 d, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 15 b, stk. 1 eller 2« til: »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3«.

30. I § 110 c, stk. 9, ændres »stk. 6« til: »stk. 7«.

31. I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 1 eller 2« til: »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3« og stk. 3 og 6« til: stk. 4 og 7«.

### § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. april 2022, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Denne lovs § 1, nr. 15, træder i kraft den 1. juli 2022.

*Stk. 3.* Regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 6, og § 15 c, stk. 2, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse 1218 af 25. november 2019 med senere ændringer, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 4 og 7, og § 15 c, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 16 og § 1, nr. 21.

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### Indholdsfortegnelse

##### 1. Indledning

##### 2. Lovforslagets hovedpunkter

###### 2.1. Mulighed for at skærpe eksisterende miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler

###### 2.1.1. Gældende ret

###### 2.1.2. Miljøministeriets overvejelser

###### 2.1.3. Den foreslåede ordning

###### 2.2. Krav til dieseldrevne personbiler og skærpelse af trinkrav for dieseldrevne varebiler

###### 2.2.1. Gældende ret

###### 2.2.2. Miljøministeriets overvejelser

###### 2.2.3. Den foreslåede ordning

###### 2.3. Pligt til registrering af udenlandske køretøjer

###### 2.3.1. Gældende ret

###### 2.3.2. Miljøministeriets overvejelser

###### 2.3.3. Den foreslåede ordning

###### 2.4. Dispensation fra miljøzonekrav

###### 2.4.1. Gældende ret

###### 2.4.2. Miljøministeriets overvejelser

###### 2.4.3. Den foreslåede ordning

###### 2.5. Undtagelser fra miljøzonekrav

###### 2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Miljøministeriets overvejelser

2.5.3. Den foreslåede ordning

2.6. Betinget objektivt ansvar

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Miljøministeriets overvejelser

2.6.3. Den foreslåede ordning

2.7. Administrative bødeforelæg

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Miljøministeriets overvejelser

2.7.3. Den foreslåede ordning

2.8. Tilbageholdelse af transportmidler med henblik på at sikre fyldestgørelse af bøder m.v.

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Miljøministeriets overvejelser

2.8.3. Den foreslåede ordning

3. Konsekvenser for FN's verdensmål

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

7. Klimamæssige konsekvenser

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

9. Forholdet til EU-retten

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

11. Sammenfattende skema

HØRINGSVERSION

## 1. Indledning

Alt for mange danskere dør eller bliver syge på grund af luftforurening. Det gælder særligt i større byområder, hvor mange mennesker bor, arbejder og færdes til daglig.

Verdenssundhedsorganisationen (WHO) har erklæret dieselsod for kræftfremkaldende, og i de større byer er luftforureningen typisk højere end på landet, da der bl.a. er mere trafik.

Dieseldrevne personbiler er den største kilde til partikeludledning fra trafikken i byerne. Beregninger fra Århus Universitet (DCE) viser, at dieselpersonbiler i 2022 vil stå for 63 pct. af partikeludledningen og 49 pct. af NOx-udledningen fra trafikken på byveje. På den baggrund ses der positive miljø- og sundhedseffekter og samfundsøkonomiske gevinster ved initiativer, der nedbringer den lokale luftforurening i større byer, herunder særligt initiativer målrettet dieseldrevne personbiler.

Regeringen har derfor i september 2021 indgået aftale med Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten om *Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling*. Formålet med aftalen er bl.a. at forbedre luftkvaliteten i Danmark og særligt i de større byer. Der er tale om opfølgning på den politiske forståelse "Retfærdig retning for Danmark" fra den 25. juni 2019. Aftalepartierne er enige om at give de nuværende miljøzonekommuner mulighed for at beslutte at skærpe de nuværende miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler.

Med lovforslaget foreslås det at give kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg mulighed for at skærpe deres eksisterende miljøzone til at omfatte dieseldrevne personbiler, så der vil være forbud mod at køre i en dieseldreven personbil uden et partikelfilter. Dette vil medvirke til en fornyelse af bilparken igennem udskiftning af de ældste og mest forurenede biler. Partikelfiltre til dieseldrevne personbiler kom på markedet i 2006 og blev obligatorisk 1. januar 2011. Der foreslås også mulighed for at kunne eftermontere partikelfiltre, som alternativ til udskiftning af køretøjer.

Det foreslås, at den geografiske udstrækning af miljøzonen for dieseldrevne personbiler vil skulle følge samme miljøzoneafgrænsning, som er gældende



## UDKAST

for de øvrige køretøjstyper. NOx-udledningen og særligt partikeludledningen kan nedbringes væsentligt i de største byer, ved at lade dieseldrevne personbiler blive omfattet af miljøkravene i miljøzonerne.

Berørte bilejere og beboere i miljøzonerne skal have tid til at indrette sig efter miljøzonekravene. Det foreslås derfor, at skærpelsen først vil kunne træde i kraft 9 måneder efter en endelig kommunal beslutning. Da loven foreslås at træde i kraft den 1. april 2022, vil kommunalbestyrelserne således tidligst kunne gennemføre miljøzoner for dieseldrevne personbiler efter den 1. januar 2023.

Det foreslås endvidere, at der skal fastsættes regler om, at udkast til kommunale beslutninger skal sendes i forudgående, offentlig høring. De tekniske krav til køretøjerne foreslås fastsat i miljøbeskyttelsesloven, så de er ens i alle miljøzoner.

For yderligere at nedbringe luftforureningen fra vejtrafik foreslås det at fremrykke ikrafttrædelsen af de eksisterende krav om partikelfilter til dieseldrevne varebiler med to år til den 1. juli 2023. Efter gældende regler skulle disse krav være trådt i kraft den 1. juli 2025. Forslaget vil have den virkning, at der fra sommeren 2023 i miljøzoner kan være forbud mod kørsel med dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler uden partikelfilter.

Ligesom ved indførelsen af miljøzoner for den tunge trafik og dieseldrevne varebiler, vil der være god tid for de berørte bilejere til at indrette sig på kravene bl.a. ved at kunne skifte til en bil, der opfylder miljøkravene eller ved at eftermontere et partikelfilter.

Udbuddet af partikelfiltre dækker ikke nødvendigvis alle biltyper. Derfor foreslås det med lovforslaget, at der kan gives dispensation i særlige tilfælde. Herudover foreslås det, at der kan oprettes en ordning med få tidsbegrænsede undtagelser, der tilgodeser de tilfælde, hvor der ikke kan fås et partikelfilter, og hvor der samtidig er særlige forhold gældende for køretøjs-ejerne.

Håndhævelsen af kravene til dieseldrevne personbiler foreslås at ske efter de samme regler som for de nuværende miljøzoner, som er baseret på automatiseret digital kontrol ved aflæsning af nummerplader og registreringspligt for udenlandsk registrerede køretøjer, der ikke findes i det danske køretøjsregister. Også det betingede objektive ansvar for køretøjets ejer for

overtrædelser begået med ejerens køretøj foreslås overført til de dieseldrevne personbiler. Miljøstyrelsen vil få ansvar for at udstede administrative bødeforelæg baseret på indsamling af data om trafikken foretaget af Sund og Bælt Holding A/S. Sund og Bælt Holding A/S har efter de gældende regler hjemmel til at udføre denne opgave. Herudover vil politiet med lovforslaget også i visse særlige tilfælde få mulighed for at tilbageholde dieseldrevne personbiler, der ikke overholder miljøzonerreglerne. Tilbageholdelse vil eksempelvis kunne ske, indtil der stilles sikkerhed for betaling af et bødeforelæg.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Mulighed for at skærpe eksisterende miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler

#### 2.1.1. Gældende ret

Dieseldrevne personbiler er ikke omfattet af de gældende miljøzonerregler.

I medfør af de gældende regler i § 15 a, stk. 1, 1. pkt., i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, med senere ændringer (herefter miljøbeskyttelsesloven), kan kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense Kommuner træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med dieseldrevne lastbiler og busser, der vejer over 3.500 kg.

I bekendtgørelse nr. 1322 af 28. august 2020 om miljøzoner (herefter miljøzonebybekendtgørelsen) defineres betydelig trafik i § 2, nr. 3, som "en årsdøgnstrafik på en eller flere veje på omkring 500 tunge køretøjer eller 1.500 varebiler."

Samtlige kommuner, der er omfattet af § 15 a, stk. 1, har etableret miljøzoner i medfør af de gældende regler. I medfør af § 15 b, stk. 2, omfatter de fem etablerede miljøzoner fra den 1. juli 2020 også dieseldrevne varebiler.

Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i § 15 a, stk. 1 og 2, træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone, jf. § 15 a, stk. 3.

Ønsker en kommunalbestyrelse at ophæve en allerede etableret miljøzone skal Miljøstyrelsen give tilladelse til dette, da kompetencen er delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80.

## UDKAST

Miljøministeren fastsætter regler om den geografiske afgrænsning af større sammenhængende byområder, herunder om undtagelse af visse veje, jf. § 15 a, stk. 4.

Ministeren kan efter § 15 a, stk. 2, fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen til øvrige kommuner, herunder om kommunalbestyrelsens pligt til for egen regning at lade miljømålinger udføre af akkrediterede virksomheder, sagkyndige personer, laboratorier m.v., og om indsendelse af oplysninger i bestemt form.

§ 15 a, stk. 4, er udmøntet i miljøzonebybekendtgørelsen. Det fremgår af bekendtgørelsens § 2, nr. 2, at et større sammenhængende byområde er et område på mindst 2 km<sup>2</sup>, som kan omfatte bymidte-områder, herunder brokvarterer, eller områder af forstads-mæssig karakter.

Kommunalbestyrelsens afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 1-3 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. § 15 a, stk. 5.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 6, offentliggør kommunalbestyrelsen afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone, og at der skal gå mindst en periode på 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning.

Ministeren fastsætter regler om offentlighedens inddragelse, herunder om udelukkende digital annoncering, når kommunalbestyrelsen træffer afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 1-3, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 7.

§ 15 a, stk. 7, er udmøntet i § 6 i miljøzonebybekendtgørelsen. Det fremgår af bekendtgørelsens § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsen ikke må træffe bestemmelse om at etablere, udvide, indskrænke eller ophæve en miljøzone, før offentligheden har haft lejlighed til at udtale sig om kommunalbestyrelsens forslag til afgørelse. Af § 6, stk. 2, fremgår det, at kommunalbestyrelsen skal foretage offentlig annoncering af forslag til afgørelse, for at give offentligheden lejlighed til at udtale sig. Det fremgår endvidere, at annoncering kan ske udelukkende digitalt på kommunens hjemmeside.

Bekendtgørelsens § 6, stk. 3, fastsætter krav til annonceringen af forslaget om indførelse eller udvidelse af en miljøzone. Det fremgår af bestemmelsen,

at annonceringen skal indeholde oplysninger om forslaget indhold, forslaget retsvirkninger for borgere og virksomheder, herunder dispensationsmuligheder, hvor der kan indgives bemærkninger til forslaget, frist for indgivelse af bemærkninger til forslaget (minimum fire uger), hvor yderligere information om forslaget kan indhentes, og at kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Af miljøzonebybekendtgørelsens § 6, stk. 4, fremgår det, at kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone som minimum skal offentliggøres det sted, hvor forslaget blev annonceret efter bestemmelsen i § 6, stk. 2.

Af miljøzonebybekendtgørelsens § 6, stk. 5, fremgår det, at efter offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering, udvidelse eller indskrænkning af en miljøzone skal der på kommunens hjemmeside være nødvendige oplysninger om miljøzonen, herunder om afgrænsning og retsvirkninger.

### 2.1.2. Miljøministeriets overvejelser

Miljøzoner, der omfatter dieseldrevne personbiler uden partikelfilter, anslås at kunne medføre en væsentlig nedbringelse af den samlede udledning af NO<sub>x</sub> udstødningspartikler i de større byer. Et krav om partikelfilter til dieseldrevne personbiler er derfor et effektivt virkemiddel til at sikre renere luft i miljøzonekommunerne.

For at give kommunalbestyrelserne frihed til at beslutte om de ønsker, at de nye krav til dieseldrevne personbiler skal træde i kraft i deres miljøzone og for at sikre en lokal forankring af beslutningen, bør der åbnes mulighed for, at kommunalbestyrelsen i kommuner med eksisterende miljøzoner kan vælge at lade dieseldrevne personbiler omfatte.

I dag er der en indfasningsperiode på 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om at etablere eller udvide en miljøzone, til det tidspunkt, hvor zonen får virkning. Det vurderes, at miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler er mindre indgribende end for de tunge køretøjer, da der for tunge køretøjer ofte vil være tale om mere specialiserede køretøjer. Miljøministeriet vurderer derfor, at perioden fra kommunalbestyrelsens afgørelse om at skærpe en miljøzone til at omfatte dieseldrevne personbiler, til det tidspunkt, hvor zonen får virkning kan være kortere end for tunge køretøjer.

### 2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense Kommuner kan vælge at etablere miljøzoner for dieseldrevne personbiler i samme geografiske område, som der er etableret miljøzoner for lastbiler, busser og varebiler. Det foreslås yderligere, at etablering af miljøzoner for dieseldrevne personbiler kan finde sted, hvis der er betydelig trafik med disse køretøjer i miljøzonen.

Det foreslås endvidere, at hvis en kommunalbestyrelse vælger at lade dieseldrevne personbiler omfatte af miljøzonereglerne skal miljøzonens geografiske udstrækning være den samme for alle typer køretøjer. Dette vil også gælde ved udvidelse, indskrænkninger eller ophævelser af en etableret miljøzone.

Herudover foreslås det, at hvor kommunalbestyrelser vælger at skærpe en eksisterende miljøzone til at omfatte dieseldrevne personbiler, skal der gå en periode på 9 måneder fra offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse om skærpelse til det tidspunkt, hvor miljøzonen får virkning.

## **2.2. Krav til dieseldrevne personbiler og skærpelse af trinkrav for dieseldrevne varebiler**

### 2.2.1. Gældende ret

#### 2.2.1.1. Krav til dieseldrevne personbiler

Der findes i den gældende lovgivning ikke miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler.

Der er i medfør af bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter indført regler for eftermontering af partikelfiltre i regi af den årlige partikeludledningsafgift for lette dieselbiler uden eftermonteret partikelfilter.

#### 2.2.1.2. Skærpelse af trinkrav for dieseldrevne varebiler

De tekniske krav til køretøjerne i en miljøzone er fastsat i miljøbeskyttelseslovens § 15 b. Kravene til dieseldrevne varebiler fremgår af stk. 2 og er inddelt i tre trin:

Trin 1: Fra og med den 1. juli 2020 blev det obligatorisk for dieseldrevne varebiler, at der skulle være monteret et partikelfilter for at kunne færdes lovligt i en miljøzone, med mindre køretøjet var registreret første gang den 1. januar 2007 eller senere.

## UDKAST

Trin 2: Fra og med den 1. juli 2022 skal dieseldrevne varebiler have monteret et partikelfilter for at kunne færdes lovligt i en miljøzone, med mindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere.

Trin 3: Fra og med den 1. juli 2025 skal dieseldrevne varebiler have monteret et partikelfilter for at kunne færdes lovligt i en miljøzone, med mindre køretøjet er registreret første gang den 1. september 2016 eller senere.

En personbil defineres efter EU-retten som Klasse M<sub>1</sub> - et motorkøretøj udformet og konstrueret først og fremmest til befordring af passagerer og disses bagage med højst otte siddepladser ud over førerens siddeplads og uden plads til stående passagerer, uanset om antallet af siddepladser er begrænset til førerens siddeplads, jf. artikel 4, stk. 1, a, litra i) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858/EU af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

Dieseldrevne personbiler har ligesom lastbiler, busser og varebiler emissionskrav fastsat i Euronormreguleringen. Reguleringen er skærpet gradvist over en årrække, og den nyeste norm er i dag Euro 6d.

Euro 5 for dieseldrevne personbiler trådte i kraft fra 1. januar 2011. Introduktionen af Euro 5 medførte skærpede krav til partikeludledningen i forhold til den tidligere Euro 4, hvilket i praksis betyder, at de har et fabriksmonteret partikelfilter for at kunne overholde udledningskravene. For disse køretøjer er partikeludledningen meget lille.

Euro 6 blev obligatorisk for personbiler fra den 1. september 2015 og indebærer skærpede krav til udledning af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>). De skærpede krav til NO<sub>x</sub>-udledningen har fået fuld effekt i forbindelse med Euro 6d, der blev indført fra 1. januar 2021. Euro 6d er den nyeste version af euronormer for personbiler, hvor normen suppleres med krav til NO<sub>x</sub>- og partikeludledning ved test og ved faktisk kørsel. Der er således kun en mindre NO<sub>x</sub>-reduktion forbundet med at stille krav om Euro 6 for dieseldrevne personbiler på nuværende tidspunkt.

### 2.2.2. Miljøministeriets overvejelser

Af hensyn til de berørte bilejere bør der være mulighed for, at ældre dieseldrevne personbiler kan få adgang til miljøzonerne, hvis de får eftermonteret

et partikelfilter. Et partikelfilter til eftermontering på en dieseldrevne personbil koster ca. 6.000 kr. inklusiv montering.

Kravene til partikelfiltre kan med fordel ensrettes, så der som udgangspunkt stilles samme krav til selve partikelfiltrene i lovgivningen om miljøzoner, som der stilles i forhold til skattelovgivningen. Ens regler vil også gøre det nemmere for synsvirksomhederne at administrere reglerne, når køretøjerne skal synes. De berørte køretøjer vil ved en eftermontering af et partikelfilter opnå en besparelse i den årlige partikeludledningsafgift på 1.000 kr. om året.

I de tilfælde hvor bilejeren ikke ønsker at skifte til en nyere bil, der er benzindrevet eller har partikelfilter, vurderes muligheden for at eftermontere et partikelfilter grundlæggende at være til stede. Der kan dog være dieseldrevne personbiler, der er så gamle, at det vil være forbundet med vanskeligheder at finde et passende partikelfilter eller tilfælde, hvor der ikke længere udbydes partikelfilter til eftermontering på specifikke bilmodeller.

I det omfang, hvor der ikke udbydes partikelfilter til eftermontering til en bilmodel, har Færdselsstyrelsen i [bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre] etableret en godkendelsesordning for partikelfiltre, der gør det muligt at få udvidet godkendelsen af et partikelfilter til brug på sammenlignelige bilmodeller, så længe det kan monteres forsvarligt og fortsat opfylder kravene til virkningsgrad. Herved ventes der mulighed for udbud af partikelfiltre til størstedelen af de omfattede køretøjer.

Hvis der ikke kan leveres et partikelfilter, vil der efter en konkret vurdering være mulighed for, og i visse tilfælde krav på, at få en dispensation eller undtagelse fra partikelfilterkravet. Se nærmere herom i pkt. 2 om dispensation for miljøzonekrav og pkt. 2.5 om undtagelser for miljøzonekrav.

De sidste dieseldrevne varebiler omfattes i medfør af gældende regler af miljøzonekravene den 1. juli 2025. Trinkravet omfatter ca. 140 dieseldrevne varebiler, der er solgt på dispensation (restkøretøjer) og som derfor opfylder det tidligere Euro 4 krav, men er solgt efter, at Euro 5 trådte i kraft og dermed efter skæringsdatoen 1. januar 2012.

### 2.2.3. Den foreslåede ordning

Med den foreslåede nye § 15 b, stk. 3, fastsættes krav til dieseldrevne personbiler, som er omfattet af krav i miljøzoner, der er etableret i medfør af den foreslåede § 15 a, stk. 1, 2. pkt., jf. lovforslagets § 1, nr. 8.

## UDKAST

Det foreslås, at der stilles krav om, at dieseldrevne personbiler skal have monteret et partikelfilter. For dieseldrevne personbiler med Euronorm 5 og derover vil der være et fabriksmonteret partikelfilter.

De foreslåede tekniske krav til dieseldrevne personbiler omfatter ét trin, der gælder fra og med den 1. januar 2023, hvis en kommunalbestyrelse beslutter at skærpe en eksisterende miljøzone til at omfatte dieseldrevne personbiler. Miljøzonekravet vil indebære, at der skal være monteret et partikelfilter på en dieseldreven personbil, for at have lovlig adgang til en miljøzone for dieseldrevne personbiler. Dieseldrevne personbiler uden fabriksmonteret partikelfilter vil fortsat kunne få adgang til miljøzonen, hvis der eftermonteres partikelfilter på bilen.

De foreslåede krav omfatter al anvendelse, herunder parkering af de omfattede køretøjer i en miljøzone.

Miljøministerens bemyndigelse til at fastsætte regler med krav til partikelfiltre vil med lovforslaget også komme til at omfatte krav til partikelfiltre til dieseldrevne personbiler. Reglerne omhandlende krav til partikelfiltrene for personbiler forventes for nærværende at blive fastsat således, at dieseldrevne personbiler, som har eftermonteret et partikelfilter, der lever op til kravene fastsat i §§ 3 eller 4 i bekendtgørelse nr. 1474 af den 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter, skal anses for at opfylde kravene til et eftermonteret partikelfilter også efter den foreslåede miljøzoneordning. Hermed vil kravene i miljøzonerne være harmoniseret med de krav, der gælder i forhold til skattelovgivningen. Det bemærkes endvidere, at der med miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 4, vil kunne fastsættes andre krav til eftermonterede partikelfiltre til dieseldrevne personbiler, hvis der sker en teknologisk udvikling på området.

På baggrund af vurderingen, jf. pkt. 2.2.2 om, at det sidste trin for dieseldrevne varebiler kun vil omfatte ca. 140 dieseldrevne varebiler foreslås det endvidere, at trinkrav 3 efter den gældende § 15 b, stk. 2, nr. 3, fremrykkes fra at træde i kraft 1. juli 2025 til at træde i kraft 1. juli 2023.

### **2.3. Pligt til registrering af udenlandske dieseldrevne personbiler**

#### **2.3.1. Gældende ret**

Miljøministeren fastsætter regler om hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 6.



Bemyndigelsen i § 15 b, stk. 6, er udmøntet i §§ 8 og 9 i bekendtgørelse nr. 948 af 21. juni 2020 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (herefter den tekniske miljøzonebekendtgørelse).

Det fremgår af bekendtgørelsens § 8, at ejeren eller brugeren af et udenlandsk køretøj ved kørsel i en dansk miljøzone skal registrere sig på [www.miljoezoner.dk](http://www.miljoezoner.dk) senest samme dag, hvis kravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1 og 2, ikke er opfyldt.

Miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, indeholder de tekniske krav til lastbiler og busser, dvs. aldersgrænsen for hvornår et køretøj skal have eftermonteret et partikelfilter for at få adgang til en miljøzone. Kravene til varebiler fremgår af § 15 b, stk. 2.

De nærmere kriterier for registrering fremgår af den tekniske miljøzonebekendtgørelses § 9. Heraf fremgår det, at der skal oplyses om navn og adresse på køretøjets ejer/varig bruger, navn på den der foretager registreringen, køretøjets registreringsnummer og registreringsland, køretøjets Euronorm, og om køretøjet har et eftermonteret partikelfilter samt dokumentation herfor.

### 2.3.2. Miljøministeriets overvejelser

Den eksisterende digitale håndhævelse i miljøzoner bør omfatte udenlandske dieseldrevne personbiler, da Miljøministeriet ikke finder det omkostningseffektivt at udvikle en mærkeordning for udenlandske dieseldrevne personbiler, som ses i andre europæiske lande.

Der findes dog ikke et internationalt eller europæisk motorregister med oplysninger om køretøjers partikelfiltre. Der kan derfor ikke foretages en fuldt automatisk kontrol af udenlandsk registrerede dieseldrevne personbiler. Det er således nødvendigt, at udenlandske dieseldrevne personbiler på anden måde kan dokumentere, at de opfylder kravene.

For at minimere de administrative omkostninger for udenlandske køretøjs ejere kan der med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 6, der med lovforslaget bliver stk. 7, fastsættes regler om, at det kun er køretøjer registreret første gang inden en bestemt dato, der skal lade sig registrere.

For at sikre en effektiv registrering bør manglende registrering kunne konstateres ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), og ejeren (brugeren) bør kunne pålægges bødeansvar, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

### 2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at miljøministeren får hjemmel til at fastsætte regler om, at udenlandske dieseldrevne personbiler skal registrere sig i forbindelse med kørsel i de danske miljøzoner, jf. lovforslagets § 1, nr. 19. Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til i første omgang at fastsætte regler om, at det alene er udenlandske køretøjer, der er registreret i udlandet første gang tidligere end 1. januar 2011, som skal registrere sig for at kunne køre i en miljøzone. Denne dato svarer til ikrafttrædelsen af Euro 5 for personbiler, som de facto medførte et krav om partikelfilter. For udenlandske køretøjer, der bliver omfattet af registreringspligten, vil der skulle registreres relevant dokumentation om køretøjets euronorm eller et fabriksmonteret eller et eftermonteret partikelfilter. Det er endvidere hensigten at fastsætte krav om, at registreringen af køretøjet skal være sket senest samme dag, som køretøjet første gang befinder sig i en miljøzone.

## 2.4. Dispensation fra miljøzonekrav

### 2.4.1. Gældende ret

Der findes i den gældende lovgivning ikke regler om dispensationer fra miljøzonekrav for dieseldrevne personbiler, da dieseldrevne personbiler ikke er omfattet af de nuværende miljøzoneregler.

For så vidt angår lastbiler, busser og varebiler indeholder de gældende miljøzoneregler mulighed for at meddele dispensation fra miljøzonekravene.

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 1, at miljøministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 1, nr. 1, 2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5.

Det følger af § 15 c, stk. 2, at miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation. § 15 c, stk. 2, er udmøntet i kapitel 6 i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

## UDKAST

Det fremgår af § 14, stk. 1, i den tekniske miljøzonebekendtgørelse, at Miljøstyrelsen efter ansøgning fra ejeren eller brugeren af et køretøj kan meddele dispensation fra kravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, hvis eftermontering af et partikelfilter på et køretøj vil være sikkerhedsmæssigt uforsvarlig, eller hvis særlige forhold ved køretøjet tilsiger det, og andre omstændigheder i øvrigt taler derfor, herunder at en dispensation vil være af underordnet betydning for miljø- og sundhed. Af § 14, stk. 2, fremgår det, at Miljøstyrelsen efter ansøgning fra ejeren eller brugeren af et køretøj skal meddele dispensation fra kravene om et effektivt partikelfilter, hvis kravene rammer ansøgeren på en sådan måde, at de får karakter af ekspropriation.

Miljøstyrelsen foretager ved hver dispensationsansøgning et skøn, og har på baggrund af erfaringerne med behandlingen af dispensationsansøgninger opstillet tre kategorier, hvor der i dag ofte tildeles en dispensation, fordi der foreligger særlige omstændigheder. Den første kategori er unikke specialkøretøjer, der kun kører i en miljøzone få dage på et år, og hvor prisen for at montere et partikelfilter er væsentlig højere end den gennemsnitlige partikelfilterpris, da partikelfilteret vil skulle tilpasses det enkelte køretøj. Den gennemsnitlige partikelfilterpris inkl. montering antages at være ca. 60.000 kr. for tunge køretøjer og ca. 6000 kr. for varebiler. Den anden kategori er tilfælde, hvor montering af partikelfilter er teknisk umulig på grund af køretøjets særlige konstruktion eller anvendelse, og der foreligger andre særlige omstændigheder, herunder bl.a. at køretøjet kun anvendes i begrænset omfang inden for miljøzonerne. For varebiler vurderer Miljøstyrelsen også, hvorvidt der er et særligt ærinde for kørsel i miljøzonen. Den tredje kategori er tilfælde, hvor en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse ikke kan gennemføres, fordi ansøgeren ikke har mulighed for at overholde miljøzonekravene, f.eks. på grund af ansøgerens aktuelle økonomiske situation.

Kravene til lastbiler, busser og varebiler i miljøzoner vil i almindelighed ikke rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene vil kunne ramme enkelte ejere/registrerede brugere af køretøjer omfattet af kravene i en miljøzone atypisk hårdt, og at kravene om partikelfilter i sådanne tilfælde vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb.

Afbemærkningerne til § 15 c, stk. 1, jf. Folketingstidende 2005-2006, tillæg A, side 1318, fremgår det, at der er tale om en konkret vurdering, hvor den økonomiske betydning af kravet om partikelfilter bl.a. indgår. Det bemærkes i den forbindelse, at en virksomhed efter omstændighederne vil kunne

blive atypisk hårdt ramt økonomisk, fordi virksomheden har forretningssted inden for miljøzonen og vil skulle montere et partikelfilter på alle køretøjer, eller fordi virksomheden har specialkøretøjer, hvor det vil være særligt omkostningsfuldt at skulle montere partikelfilter. Et specialkøretøj defineres ved, at den samlede pris for køretøjet overstiger det dobbelte af prisen for chassiset (undervognen, samling af de basale dele af køretøjet).

Som følge heraf skal Miljøstyrelsen meddele dispensation fra miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, nr. 2, hvis kravene om partikelfilter vil ramme ansøgeren på en sådan måde, at det får karakter af et ekspropriativt indgreb, jf. den tekniske miljøzonebekendtgørelses § 14, stk. 2. I vurderingen indgår bl.a. de oven for omtalte omstændigheder.

§ 15 i den tekniske miljøzonebekendtgørelse indeholder krav til den dokumentation, som en ansøgning om dispensation skal indeholde.

Det fremgår af bekendtgørelsens § 16, at en dispensation kan indeholde et eller flere vilkår, herunder blandt andet, at dispensationen kun giver adgang til kørsel for det enkelte køretøj i en afgrænset periode, eller i en eller flere af de etablerede miljøzoner.

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1, nr. 6, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1.

§ 79 b, stk. 1, nr. 6, er udmøntet i § 14, stk. 4, i den tekniske miljøzonebekendtgørelse, hvor der er fastsat krav om digital ansøgning.

Ansøgning om dispensation foregår igennem en digital selvbetjeningsløsning.

#### 2.4.2. Miljøministeriets overvejelser

De foreslåede skærper af miljøzonereglerne til at omfatte dieseldrevne personbiler giver et fornyet behov for at kunne dispensere fra reglerne, idet nye grupper af køretøjer, som ikke før var omfattet af miljøzonereglerne, nu også skal leve op til kravene i miljøzonerne.

## UDKAST

Baseret på behandlingen af hidtidige dispensationssager er det Miljøstyrelsens erfaring, at antallet af dispensationsansøgninger vil være størst lige omkring det tidspunkt, hvor nye krav træder i kraft. Efterfølgende aftager antallet af ansøgning væsentligt.

Det vurderes, at der for privatejede køretøjer er andre hensyn end ved erhvervskøretøjer, og det forventes, at der som hovedregel ikke vil kunne blive givet dispensation til private gøremål, men kun i tilfælde, hvor miljøzonekravet vurderes at udgøre ekspropriation eller, hvor en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse ikke vil kunne gennemføres. Af hensyn til at regulere ens for tilsvarende kategorier bør dispensationspraksissen for de dieseldrevne varebiler, som omfattes af miljøzonekravene fra den 1. juli 2022 og som er indregistreret til hel eller delvis privat anvendelse følge den samme dispensationspraksis som for dieseldrevne personbiler.

For de privatindregistrerede køretøjer foreslås til gengæld nogle særlige tidsbegrænsede undtagelsesmuligheder. For nærmere herom henvises til pkt. 2.5.

Miljøministeriet vurderer, at dispensationspraksissen for erhvervskøretøjer er velfungerende og at der er andre hensyn til disse end til de private, det er derfor Miljøministeriets vurdering, at der ikke bør ændres på dispensationspraksissen for erhvervskøretøjer.

Ved dispensation på grund af en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse bør det indgå i overvejelserne, om ansøger ikke kan eftermontere et godkendt partikelfilter eller om særlige forhold ved køretøjet tilsiger en dispensation, og andre omstændigheder i øvrigt taler derfor, herunder at betydning for miljø og sundhed er underordnet. Der bør endvidere ikke være mulighed for, at køretøjet kan udskiftes med et andet køretøj, som kan udføre samme opgave og som opfylder miljøzonekravene.

Miljøministeren skal herudover dispensere i medfør af den foreslåede § 15 c, stk. 1, i de særlige tilfælde, hvor opfyldelsen af kravene i en miljøzone vil belaste en person på en sådan måde, at opfyldelse af filterkravet vil indebære ekspropriation i grundlovens § 73's forstand.

Det vurderes, at udgangspunktet bør være, at der kun kan opnås dispensation fra miljøzonekravene for de privatejede køretøjer, hvis der ikke kan eftermonteres et partikelfilter på køretøjet. Det kan f.eks. være tilfælde, hvor der ikke udbydes et godkendt partikelfilter til den pågældende bil, eller et filter til biltypen ikke længere er tilgængeligt på markedet.

### 2.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 1, ændres således, at adgangen til at dispensere fra miljøzonekravene også vil omfatte partikelfilterkrav til personbiler i den foreslåede § 15 b, stk. 3, idet det som noget nyt foreslås at stille miljøzonekrav til personbiler i miljøzoner. Der vil fortsat kunne meddeles dispensation fra partikelfilterkravet til lastbiler, busser og varebiler. Det forventes dog, at der vil være behov for en ny praksis for personbiler, og de varebiler, der er indregistreret til hel eller delvis privat anvendelse. Det forventes, at hovedhensynet for en dispensation for køretøjer til privat anvendelse vil være, at køretøjet skal deltage i en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse, og at det ikke er muligt at montere et partikelfilter på køretøjet eller at partikelfilterkravet vil indebære ekspropriation. Herudover vil der som hovedregel ikke blive givet dispensation til private gøremål, jf. overvejelserne i pkt. 2.4.2. ovenfor.

Den foreslåede skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler vurderes ikke i almindelighed at rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene vil kunne ramme enkelte ejere/registrerede brugere af køretøjer omfattet af kravene i en miljøzone atypisk hårdt, og i disse tilfælde vil ansøgeren ligesom i dag i forhold til partikelfilterkravet i § 15 b, stk. 1 og stk. 2, også have et krav på en dispensation fra partikelfilterkravet i den foreslåede § 15 b, stk. 3.

Adgangen til at dispensere forventes fortsat delegeret til Miljøstyrelsen, ligesom klage over en sådan afgørelse som hidtil forventes afskåret med hjemmel i den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1 og 2.

De nærmere regler om dispensationsadgangen, og hvad en dispensationsansøgning skal indeholde, vil blive fastsat i den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Det forventes som hidtil, at en ansøgning om dispensation skal indeholde den fornødne dokumentation for, at Miljøstyrelsen kan træffe afgørelse, herunder navnlig oplysninger om begrundelse for ansøgningen, køretøjets udstødningsnorm, køretøjets alder og tekniske indretning og oplysninger om ansøgerens eventuelle øvrige køretøjer.

Det forventes, at der med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 79 b vil blive stillet krav om digital kommunikation vedrørende ansøgning om og meddelelse af dispensation fra partikelfilterkravet for personbiler.

## 2.5. Undtagelser for miljøzonekrav

### 2.5.1. Gældende ret

I den gældende lovgivning for lastbiler, busser og varebiler findes der regler om særlige generelle undtagelser til miljøzonekravene. Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 4, at køretøjer, der benyttes af forsvarret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, i visse situationer, undtages miljøzonekravene. Herudover fremgår det af § 15 b, stk. 5, at køretøjer der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle er undtaget miljøzonekravene.

Der findes i den gældende lovgivning ikke regler om tidsbegrænsede undtagelser til miljøzonekrav.

### 2.5.2. Miljøministeriets overvejelser

Med henblik på miljøzonereglernes funktion og forudsigelighed og særligt, at ikke alle har mulighed for at skifte deres bil ud eller få eftermonteret et partikelfilter vurderes det at være hensigtsmæssigt, at der bliver mulighed for at fastsætte nogle specifikke undtagelseskategorier.

Udgangspunktet bør være, at personbiler kun kan undtages fra miljøzonekravene, hvis der ikke kan eftermonteres et partikelfilter på køretøjet. Der kan f.eks. være tilfælde, hvor der ikke udbydes et godkendt partikelfilter til den pågældende bil eller at et partikelfilter til en specifik biltype ikke længere er tilgængeligt på markedet.

Erfaringerne med dispensationspraksissen til varebiler, der anvendes privat, viser, at der kommer et stort antal ansøgninger. Et stort antal af disse ansøgere får afslag, da der mangler en særlig begrundelse for dispensation. For at kunne kommunikere klart om muligheden for dispensation kan der med fordel indføres mulighed for tidsbegrænsede undtagelser i særlige tilfælde, dog kombineret med mulighed for dispensationsordning, jf. ovenfor i pkt. 2.4.2 og 2.4.3.

En ordning med klart definerede undtagelser kan nemt kommunikeres og vil forhindre, at mange søger forgæves.

Undtagelserne bør kunne gives i nogle faste kategorier og på baggrund af automatiseret sagsbehandling. Det vil betyde, at ansøger vil kunne få en hur-

## UDKAST

tigt bekræftelse på sin registrering. Systemet med automatiseret sagsbehandling vil især være relevant for beboerundtagelser, hvor en større gruppe vil kunne få tidsbegrænset adgang til den miljøzone, hvor de har bopæl, hvis de opfylder to kriterier, nemlig at der ikke kan monteres et godkendt partikelfilter på det pågældende køretøj og, at ansøger har bopælsadresse i en miljøzone. Bopælskravet bør gælde inden den dato, hvor miljøzonen har virkning, så personer der flytter til en miljøzone fra og med datoen for miljøzonens ikrafttræden, ikke vil kunne opnå beboerdispensation.

Der kan også være andre kategorier, hvor det vil være relevant, f.eks. indkaldelse til hospital eller speciallæge inden for miljøzonen. Manglende mulighed for offentlig transport kan eventuelt også være et kriterium.

Det er Miljøministeriets vurdering, at der på grund de mange dispensationsansøgninger, og fordi det er privat ejede køretøjer, kan være behov for en ordning, hvor der tildeles få ture i miljøzonen inden for det første år.

Det forventes, at der vil blive udviklet et system til undtagelsesmodellen, der gør det muligt for ansøger at vælge en kategori, der giver adgang til kørsel i en miljøzone uden et partikelfilter, derefter afgives de påkrævede informationer samt evt. dokumentation, hvorefter der som udgangspunkt gives adgang til miljøzonen inden for en nærmere fastsat tidsbegrænsning. For nærmere herom henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 16.

For at føre tilsyn med den automatiske sagsbehandling vil der kunne foretages stikprøvekontrol, hvor det efterses, at ansøger opfylder betingelserne for at være undtaget på et givet tidspunkt. Der bør endvidere være hjemmel til at sikre, at ansøgere, der tidligere har forsøgt at snyde med reglerne, kan undtages fra den automatiske godkendelse og i stedet overgå direkte til manuel kontrol eller eventuelt udelukkes fra at kunne anvende undtagelsesordningen.

Det vurderes at være mest hensigtsmæssigt, at reglerne for under hvilke omstændigheder, der kan gives undtagelse til personbiler, fastsættes som en bemyndigelse til miljøministeren. På den måde vil reglerne for undtagelser kunne ændres, hvis det viser sig, at behovet for i hvilke tilfælde, der kan gives tidsbegrænsede undtagelser på baggrund af automatisk sagsbehandling, ændrer sig.



Miljøministeriet vurderer, at en ordning med undtagelser i faste kategorier ikke vil reducere miljøeffekten af reguleringen nævneværdigt. Undtagelserne træder primært i stedet for individuelle dispensationer. Den største kategori vil være beboere. De har i den nuværende praksis fået et års dispensation. Dette vil med de nye regler blive erstattet med en undtagelse.

### 2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om tidsbegrænsede undtagelser i faste kategorier.

Det foreslås, at der skal kunne fastsættes undtagelser i kategorier, hvor sagsbehandlingen vil kunne automatiseres. Kategorierne vil afhænge af behovet og det kan vise sig, at behovet vil ændre sig, f.eks. alt efter hvor stort udbud af godkendte partikelfiltre, der er tilgængelige på markedet. Det vil endvidere kunne sikre en hurtig og effektiv ansøgningsmodel og kunne mindske antallet af dispensationsansøgninger.

Den foreslåede bemyndigelse vil også kunne anvendes til at give omfattede køretøjsjere, der ikke kan få eftermonteret et partikelfilter, adgang et begrænset antal gange til miljøzonerne uden, at formålet med besøget skal dokumenteres.

Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at i tilfælde hvor beboere i miljøzoner ikke kan få eftermonteret et godkendt partikelfilter, vil de kunne opnå et tidsbegrænset undtagelse fra filterkravet. Det forventes, at den praksis, der har været for de privatejede dieseldrevne varebiler vil blive fulgt. Det vil medføre, at personer med bopæl i en miljøzone, der ikke kan få eftermonteret et partikelfilter på deres bil, vil kunne opnå undtagelse fra filterkravet de første 12 måneder efter, miljøzonekravene er trådt i kraft.

Endelig foreslås det, at de gældende regler for undtagelse af køretøjer anvendt til redningsberedskab eller lignende nødtjenester samt veteranbiler udvides til at omfatte personbiler. For nærmere herom henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 18.

## 2.6. Betinget objektivt ansvar

### 2.6.1. Gældende ret

Dieseldrevne personbiler er ikke omfattet af de gældende miljøzoneregler og derfor heller ikke af de gældende regler om bødestraf for overtrædelse og reglerne om betinget objektivt ansvar.

## UDKAST

For varebiler og tunge køretøjer straffes overtrædelse af miljøzonekravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1 og stk. 2, i dag med bøde, jf. miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1.

Det følger af § 110 c, stk. 1, at bøder for overtrædelse af § 15 b, stk. 1 og stk. 2, der er konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges ejeren (brugeren) som et betinget objektivt ansvar. Dette gælder også selvom den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

hvis en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet erkender over for den relevante kontrolmyndighed, at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter § 110 c, stk. 1, jf. § 110 c, stk. 2. Dette skal dog ske inden for 30 dage fra at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende overtrædelsen.

Trækkes erkendelsen tilbage inden for 3 måneder fra den relevante kontrolmyndigheds modtagelse af en førers erkendelse efter § 110 c, stk. 2, kan ejeren (brugeren) fortsat pålægges ansvar, jf. § 110 c, stk. 3.

Af § 110 c, stk. 4, fremgår det, at hvis der ikke inden for 3 måneder fra den relevante kontrolmyndigheds modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2 er tilkendegivet andet over for ejeren (brugeren), pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

Det følger af § 110 c, stk. 5, at hvis en anden person ved brugstyveri eller berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet bliver ejeren (brugeren) af køretøjet ikke pålagt ansvar efter § 110 c, stk. 1.

Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. § 110 c, stk. 6.

Det følger af § 110 c, stk. 7, at der ikke fastsættes forvandlingsstraf for bødeansvar efter stk. 1. Af stk. 8 fremgår det, at straffelovens § 50, stk. 3, ikke finder anvendelse for bøder pålagt efter stk. 1. Det følger af straffelovens § 50, stk. 3, jf. lovbekendtgørelse nr. 1650 af 17. november 2020 med senere ændringer, at den bødefældte ikke kan kræve bøden betalt eller erstattet af andre. Hvis en ejer eller bruger er pålagt ansvar i medfør af § 110 c, stk. 1, er retsforholdet mellem den pågældende og føreren af civilretlig

karakter.

I medfør af § 110 c, stk. 9, kan miljøministeren fastsætte regler om, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7, behandles efter reglerne i stk. 1-8. § 110 c, stk. 9, er ikke udmøntet i administrative forskrifter.

### 2.6.2. Miljøministeriets overvejelser

I den gældende lovgivning vedr. miljøzonekrav til visse lastbiler, busser og varebiler gælder der i dag en ordning med et betinget objektivi ansvar ved overtrædelse af miljøzonereglerne.

Miljøministeriet vurderer, at denne ordning også bør gælde ved skærpelse af miljøzonekravene til at omfatte dieseldrevne personbiler for at sikre en effektiv og ensartet kontrol med reglerne.

Der er tale om overtrædelser, hvor der er entydige kontroldata via den digitale kontrol, der udføres af Sund og Bælt Holding A/S. Herudover er der en stærk formodning om, at det også for personbiler vil være ejeren, der rent faktisk selv fører køretøjet. Alternativt, at føreren i mange tilfælde er i nærmeste familie med køretøjets ejer (ægtefælle, samlever eller børn).

Med et betinget objektivi ansvar ved overtrædelse af miljøzonereglerne, vil der ikke skulle foretages bevisførelse i sagerne i forhold til hvem, der har ført køretøjet, og det vil ikke være et krav, at overtrædelsen er begået forsætligt eller uagtsomt. For alle køretøjstyper, herunder også personbiler, gør sig gældende, at ejeren (brugeren) selv har indflydelse på, hvem vedkommende overlader sit køretøj til, og således kan instruere vedkommende i ikke at overtræde miljøzonereguleringen.

Også af ressourcemæssige grunde, som i sidste ende leder hen til den almindelige opfattelse af miljøzonekontrollen som effektiv, finder Miljøministeriet, at det betingede objektivi ansvar bør videreføres til at omfatte personbiler. En ordning med udstedelse af administrative bødeforelæg baseret på en konkret bevisførelse i hver enkelt sag i forhold til hvem, der førte køretøjet på overtrædelsestidspunktet, ville kræve et væsentligt større tids- og ressourceforbrug hos den administrerende myndighed i forhold til forlods og som udgangspunkt at placere ansvaret hos ejeren (brugeren), med væsentlig risiko for forsinkelse mellem tidspunktet for overtrædelsen af miljøzonereguleringen og til det tidspunkt, hvor vedkommende gøres bekendt med overtrædelsen.

Endelig finder Miljøministeriet, at det betingede objektive ansvar kun bør indføres, når der kan blive tale om bødestraf, og altså ikke i tilfælde af frihedsberøvelse. Der har imidlertid endnu ikke været tilfælde, hvor overtrædelse af miljøzonereglerne har ført til frihedsberøvelse, selvom der er hjemmel til dette i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 2.

### 2.6.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at den eksisterende bestemmelse, der hjemler bødestraf for overtrædelse af miljøzonereglerne, og i helt særlige tilfælde frihedsberøvelse, udvides til at omfatte overtrædelser af den foreslåede § 15 b, stk. 3, der fastsætter miljøzonekrav for dieseldrevne personbiler.

På baggrund af overvejelserne i pkt. 2.6.2 foreslås det, at den eksisterende ordning med betinget objektivt ansvar, jf. miljøbeskyttelseslovens § 110 c, udvides til at omfatte ejeren (brugeren) af personbiler, der overtræder miljøzonereglerne.

Det foreslås, at de bødestrafte, der med forslaget vil kunne pålægges på et betinget objektivt grundlag, ikke vil komme til at fremgå af eventuelt senere udstedte straffeattester, da miljøzoneovertrædelser ikke er omfattet af bekendtgørelse nr. 881 af 4. juli 2014 om behandling af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister.

Ordningen vil være suppleret med en bestemmelse om, at der ikke pålægges ejeren (brugeren) strafansvar, hvis en anden person uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet, jf. den eksisterende § 110 c, stk. 5, der med udvidelsen også vil gælde for dieseldrevne personbiler. Det vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis køretøjet på gerningstidspunktet ikke er i ejerens (brugers) besiddelse som følge af brugstyveri, tyveri eller anden berigelseskriminalitet.

Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af straffelovens § 165, at den der til offentlig myndighed anmelder en strafbar handling, (f.eks. tyveri), som ikke er begået, kan straffes med bøde eller fængsel indtil seks måneder.

Med udtrykket ”uberettiget besiddelse” sigtes der ikke til tilfælde, hvor eksempelvis brugen af køretøjet overskrider rammerne for en aftale om brug. Hvis en familie f.eks. har indrettet sig således, at en hjemmeboende voksen datter eller søn generelt har adgang til at låne forældrenes bil uden nærmere aftale, og datteren/sønnen inden for disse rammer anvender bilen i strid med

## UDKAST

en konkret anvisning eller aftale, vil der ikke være tale om uberettiget besiddelse i bestemmelsens forstand.

Ejeren (brugeren) bør i forbindelse med, at Miljøstyrelsen retter henvendelse om sagen vejledes om, at den pågældende ikke straffes, hvis køretøjet var brugstjålet på gerningstidspunktet, eller den pågældende på gerningstidspunktet ikke længere var ejer (bruger) af køretøjet.

Det bemærkes, at det er ejeren, der i udgangspunktet ifalder ansvaret, medmindre en anden person er registreret som bruger. I så fald er brugeren som udgangspunkt ansvarlig. Det er i den forbindelse det reelle ejer- eller brugerforhold, der er afgørende for, hvem der ifalder ansvaret. Hvis den person, der på gerningstidspunktet er registreret i Køretøjsregisteret (herefter DMR) som ejer (bruger), kan påvise, at et ændret ejer- eller brugerforhold (endnu) ikke var registreret i DMR på gerningstidspunktet, skal den pågældende ikke ifalde ansvar på objektivt grundlag. I disse tilfælde vil et bødeforelæg kunne pålægges den reelle ejer (bruger) af køretøjet.

Den foreslåede udvidelse af ordningen om objektivt ansvar vil indebære, at ejeren (brugeren) identificeres ved hjælp af automatiseret nummerpladegenkendelse, som foretages ved visse indfaldsveje til miljøzonerne og ved enkelte mobile kameraer inden for miljøzonerne. Miljøstyrelsen vil derefter sende en henvendelse til ejeren (brugeren) med en angivelse af, at vedkommende vil blive straffet med bøde, medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet person erkender at have været fører på gerningstidspunktet, eller det godtgøres, at køretøjet enten uretmæssigt har været i en andens besiddelse på gerningstidspunktet eller var solgt eller på anden vis overdraget til en anden.

Med henvendelsen vil være vedlagt et bødeforelæg og en vejledning om, hvordan en anden end ejeren (brugeren) vil kunne afgive erklæring om at have været fører. En anden persons erkendelse af at have ført køretøjet på gerningstidspunktet skal være modtaget af Miljøstyrelsen inden for 30 dage efter, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende overtrædelsen, jf. den eksisterende bestemmelse i § 110 c, stk. 2.

Modtager Miljøstyrelsen inden for fristen på 30 dage en indsigelse fra ejeren (brugeren), men fører den ikke til, at en anden over for Miljøstyrelsen erkender af have været fører af køretøjet på gerningstidspunktet, kan ejeren (brugeren) således fortsat pålægges bødestraf for overtrædelse af miljøzo-

## UDKAST

nereguleringen på objektivet grundlag. Det samme gælder, hvis Miljøstyrelsen efter udløbet af fristen på 30 dage modtager en indsigelse fra ejeren (brugeren).

Hvis ejeren (brugeren) ikke vedtager bødeforelægget, vil Miljøstyrelsen oversende sagen til anklagemyndigheden med henblik på, at der tages skridt til at indlevere anklageskrift til retten med henblik på indenretlig prøvelse af sagen. Det påhviler således anklagemyndigheden, og ikke borgeren, i givet fald at følge op på manglende reaktion eller indsigelser fra ejerens (brugers) side, hvis forholdet skal retsforfølges.

Indførelsen af et betinget objektivet ansvar for ejeren (brugeren) indebærer, at der i langt de fleste tilfælde ikke vil skulle foretages en efterforskning for at konstatere, hvem der rent faktisk førte køretøjet på gerningstidspunktet. Ejeren (brugeren) ifalder således ansvar for overtrædelse af miljøzonereguleringen, medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet fører erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

Hvis ejeren (brugeren) afgiver oplysninger om, hvem der var fører på gerningstidspunktet, og denne erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, er ejeren (brugeren) som udgangspunkt fritaget for ansvar. Hvis en anden derimod ikke over for Miljøstyrelsen erkender at have været fører, opretholdes ansvaret over for ejeren (brugeren) efter den foreslåede udvidelse af § 110 c, stk. 1, uanset om ejeren (brugeren) enten ikke ønsker at oplyse, hvem føreren på gerningstidspunktet var, ikke er bekendt med førers identitet, eller ikke kan bevirke, at føreren erkender ansvaret.

I det tilfælde, hvor føreren trækker erkendelsen tilbage, vil ejeren (brugeren) som udgangspunkt fortsat kunne pålægges strafansvar efter den foreslåede udvidelse af § 110 c, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at det for ejeren (brugeren) alt efter omstændighederne vil være strafbart efter straffelovens § 164, stk. 1, over for Miljøstyrelsen med urette at udpege en anden person som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at denne sigtes, dømmes eller undergives strafferetlig retsforfølgelse for et strafbart forhold. Dette gælder også, hvis den anden person har samtykket til at blive angivet som fører, jf. straffelovens § 164, stk. 3. Det vil endvidere efter straffelovens § 164, stk. 3, kunne være strafbart over for Miljøstyrelsen urigtigt at angive sig selv som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at man selv derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafferetlig retsforfølgelse for et strafbart forhold, som man ikke har begået.

## UDKAST

Det vil herudover efter omstændighederne kunne udgøre en overtrædelse af straffelovens § 164, stk. 1, hvis den, der (med rette) er udpeget som fører, og som har erkendt kørslen, for at undgå strafansvar for overtrædelsen af miljøzonereguleringen, trækker erkendelsen tilbage og i den forbindelse afgiver urigtige oplysninger til Miljøstyrelsen med forsæt til, at f.eks. ejeren/den registrerede bruger derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafretlig retsforfølgelse for overtrædelsen af miljøzonereguleringen.

Hører ejeren (brugeren) ikke yderligere fra Miljøstyrelsen inden for 3 måneder fra Miljøstyrelsens modtagelse af en førers erkendelse, er påtalen efter den gældende bestemmelse, i miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 1, opgivet. Bestemmelsen vil med forslaget blive udvidet til at omfatte dieseldrevne personbiler.

Hvis ejeren (brugeren) efter en påtaleopgivelse skal kunne pålægges strafansvar for overtrædelsen af miljøzonereguleringen, kræver det enten, at opgivelsen af påtalen omgøres efter retsplejelovens regler herom, eller at der sker sigtelse i medfør af den foreslåede udvidelse af gældende regler i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1. Straf efter denne bestemmelse vil som hidtil forudsætte, at ejeren (brugeren) enten selv erkender forholdet, eller at politiet kan føre bevis for, at den pågældende var fører på gernings-tidspunktet, og at forseelsen er begået forsætligt eller uagtsomt.

Det må antages, at straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, vil have præventiv virkning i forhold til forsøg på at omgå 3-måneders fristen i den foreslåede bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 4.

Også en juridisk person, der er ejer (bruger) af det køretøj, der anvendes ved overtrædelse af miljøzonereguleringen, vil kunne ifalde strafansvar efter den foreslåede ordning, jf. den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 6.

Miljøministeriet bemærker, at en leasingtager i almindelighed vil opfylde betingelserne for at skulle registreres som bruger af den leasede bil, således at ansvaret for overtrædelse af miljøzonereguleringen efter den foreslåede ordning vil kunne pålægges leasingtager. Derimod vil køretøjsudlejningsvirksomheder og delebilsorganisationer på objektivet grundlag være strafansvarlige for overtrædelser begået med lejede køretøjer i den traditionelle udlejningssituation. Dette forhold vil imidlertid kunne reguleres i kontrakten mellem udlejningsvirksomheden eller organisationen og lejeren.

## 2.7. Administrative bødeforelæg

### 2.7.1. Gældende ret

Dieseldrevne personbiler er ikke omfattet af de gældende miljøzoneregler og derfor heller ikke af de gældende regler om administrative bødeforelæg.

En overtrædelse af kravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, eller stk. 2, der omfatter lastbiler, busser og varebiler, straffes med bøde, jf. miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1. Straffen kan i visse tilfælde stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, jf. § 110, stk. 2.

Overtrædelse af miljøzonereglerne består i, at køretøjet ikke opfylder de materielle miljøzonekrav om 1. registreringstidspunkt eller eftermonteret partikelfilter, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1 og stk. 2.

I medfør af gældende ret kan der udstedes administrative bødeforelæg for overtrædelser af miljøzonereglerne. Det følger således af miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, kan miljøministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at fristen efter anmodning kan forlænges.

Der er opsat kameraer i miljøzonerne, der afkoder køretøjernes nummerplade, hvorefter nummerpladen kontrolleres for at undersøge, om køretøjet overholder kravene til første registreringsdato og eftermonteret partikelfilter eller om køretøjet har dispensation. Viser det sig, at køretøjet ikke overholder reglerne sendes billede af nummerplade og information om køretøjet til Miljøstyrelsen, som er den ansvarlige myndighed i forhold til udstedelse af et administrativt bødeforelæg.

Ved ulovlig kørsel i de danske miljøzoner er bødestørrelsen 12.500 kr. for lastbiler og busser og 1.500 kr. for varebiler. Sanktionsniveauet fremgår på hjemmesiden [www.miljoezoner.dk](http://www.miljoezoner.dk), der drives af Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S i samarbejde med de fem miljøzonekommuner – København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense.

Det følger af § 110 d, stk. 1, at reglerne i § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, og § 752, stk. 1, i lov om rettens pleje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1445 af 29. september 2020, med senere ændringer (herefter retsplejeloven), om



krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg efter stk. 1.

Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning og vedtagelsen har samme virkning som en dom, jf. § 110 d, stk. 3.

Det følger endvidere af § 110 d, stk. 4, at bødens størrelse ikke stiger i gentagelsestilfælde, og af stk. 5 følger det, at flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn (løbende 24 timer), anses for én overtrædelse.

Det følger af § 110 d, stk. 6, at miljøministeren i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, kan behandle sagerne på den måde, der er nævnt i stk. 1-5. I medfør af § 15 b, stk. 6, fastsætter miljøministeren regler om hvilke køretøjer, der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt.

Miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 6, er udmøntet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

Det følger af § 110 d, stk. 7, at miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om behandlingen af sager omfattet af stk. 1 og 6. Denne bestemmelse er ligeledes udmøntet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

Fra den 1. juli 2020 til og med 30. september 2020 udsendte Miljøstyrelsen orienteringsbreve (oplysning om kørsel i en miljøzone) til ejere af køretøjer, der overtrådte miljøzonekravene, i stedet for administrative bødeforelæg. Miljøstyrelsen udstedte i denne periode 18.507 advarselsbreve (oplysning om kørsel i en miljøzone) til køretøjer, der ikke opfyldte kravene til kørsel i en miljøzone. Fra den 1. oktober blev der udstedt administrative bødeforelæg, og på de første 5 måneder (1. oktober 2020 til og med 28. februar 2021) er der udstedt 8.553 bødeforelæg for ulovlig kørsel i en miljøzone.

### 2.7.2. Miljøministeriets overvejelser

Indførelsen af en ordning med administrative bødeforelæg bør kun ske, når overtrædelserne generelt er ensartede, ukomplicerede og uden bevismæssige tvivlsspørgsmål. Endvidere bør sanktionsniveauet ligge fast. Overtrædelserne bør således generelt være klare og umiddelbart konstaterbare, og sagens afgørelse, herunder fastsættelsen af bødens størrelse, bør være uden skønsmæssige elementer af betydning.

## UDKAST

Det er Miljøministeriets vurdering, at det digitale håndhævelsessystem for miljøzonereglerne giver en enkelt, hurtig og effektiv sagsafvikling, og sikrer, at køretøjsejeren hurtigt bliver bekendt med den pågældende overtrædelse. Det administrative bødeforelæg kan sendes hurtigt efter en overtrædelse er konstateret og giver dermed hurtigt den pågældende køretøjsejer mulighed for at eftermontere et partikelfilter, udskifte sin bil eller ændre på sit kørselsvaner, så køretøjet ikke færdes i miljøzonen.

Det er endvidere Miljøministeriets vurdering, at der er tale om ensartede overtrædelser, idet de alle vedrører overholdelsen af kravet om en bestemt første indregistreringsdato eller kravet om et eftermonteret partikelfilter. Det vurderes endvidere, at sagerne er ukomplicerede og uden bevismæssige spørgsmål, idet en overtrædelse kan konstateres på baggrund af et billede, hvor det er muligt at identificere køretøjet ved dets nummerplade ved opslag i DMR eller i nogle tilfælde et tilsvarende udenlandsk register og i den forbindelse kontrollere om køretøjets oplysninger overholder miljøzonereglerne.

Viser det sig, at køretøjet ikke overholder reglerne sendes billede af nummerplade og information om køretøjet til Miljøstyrelsen, der udsteder et administrativt bødeforelæg.

Miljøministeriet vurderer, at sanktionsniveauet for overtrædelse af miljøzonereglerne i personbiler skal være på samme niveau, som for overtrædelse i varebil. Sanktionsniveauet for overtrædelse med varebil er på nuværende tidspunkt 1.500 kr., mens overtrædelse med lastbil eller bus er på 12.500 kr. Begrundelsen for forskellen på bødeniveauet er for det første, at person- og varebiler forurener mindre end de tunge køretøjer. Herudover er der stor prisforskel på partikelfiltre til hhv. lastbiler og busser og varebiler. Et partikelfilter til dieseldrevne personbiler og dieseldrevne varebiler koster ca. 6.000 inklusiv montering, mens det i gennemsnit koster ca. 60.000 kr. for partikelfiltre til lastbiler og busser.

Miljøministeriet vurderer endvidere, at det vil være hensigtsmæssigt at fastsætte en begrænsning på antallet af bødeforelæg, som kan udstedes til ejeren af en personbil inden for et afgrænset tidsrum, som det også er tilfældet for tunge køretøjer og varebiler, hvor det gælder, at flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn, anses som en overtrædelse.

En overtrædelse af miljøzonekravene vil ikke fremgå af straffeattesten.

### 2.7.3. Den foreslåede ordning

Med forslaget vil Miljøstyrelsen kunne foreslå en sag om overtrædelse af miljøzonekravene foretaget med personbil afgjort ved administrativt bødeforelæg.

Det foreslås, at Miljøstyrelsen - ligesom det er tilfældet for busser, lastbiler og varebiler i dag – vil få forelagt sagens omstændigheder og på den baggrund træffe afgørelse om at udstede et bødeforelæg til køretøjsejeren for den konstaterede overtrædelse. Bevismaterialet vil bestå i et billede af køretøjets front, hvor nummerpladen tydeligt kan aflæses og data fra DMR. Miljøstyrelsen bekræftes ved hjælp af registreringsattesten at nummerplade og køretøj stemmer overens, og derefter kontrolleres det, om køretøjet har et fabriks- eller eftermonteret partikelfilter.

Ligesom det er tilfældet efter de gældende regler, foreslås det, at hvis det samme køretøj overtræder miljøzonekravene inden for samme miljøzone flere gange inden for samme døgn skal det alene anses som én overtrædelse. Det samme køretøj vil med forslaget således ikke akkumulere flere bødeforelæg inden for samme døgn. Dette sker for at sikre en ukompliceret bevismæssig stillingtagen i forhold til, om der har fundet flere overtrædelser sted.

På baggrund af overvejelserne i pkt. 2.7.2 foreslås sanktionsniveauet at ligge på 1.500 kr. til ejeren (brugeren) af en personbil, der har overtrådt de foreslåede krav i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 16.

For udenlandske køretøjer vil konstateringen af, om de overholder de foreslåede krav i § 15 b, stk. 3, være baseret på køretøjsejerens (brugers) registrering af et partikelfilter, jf., § 15 b, stk. 3, nr. 3. Hvis sagen ændrer sig, f.eks. fordi den udenlandske køretøjsejer (bruger) efter modtagelsen af et administrativt bødeforelæg indsender dokumentation for et partikelfilter på køretøjet, vil Miljøstyrelsen frafalde det administrative bødeforelæg på 1.500 kr. og i stedet fremsende et bødeforelæg for den manglende registrering på 1.000 kr.

## **2.8. Tilbageholdelse af transportmidler med henblik på at sikre fyldstgørelse af bøder m.v.**

### 2.8.1. Gældende ret

Dieseldrevne personbiler er ikke omfattet af de gældende miljøzoneregler og derfor heller ikke af de gældende regler om tilbageholdelse af transportmidler.

I medfør af den gældende § 111 b kan politiet tilbageholde transportmidler i sager om overtrædelse af miljøzonereglerne. Der anvendes ikke tilbageholdelse i forbindelse med den digitale overvågning, men kun i sager, hvor politiet konstaterer overtrædelse af reglerne.

Tilbageholdelse kan i dag ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde eller sagsomkostninger. Tilbageholdelsen skal ophøre, når det skyldige beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke inden for to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i transportmidlet.

Tilbageholdelse kan også ske i tilfælde, hvor det er en anden end ejeren, der fører køretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

### 2.8.2. Miljøministeriets overvejelser

Det vurderes, at politiets mulighed for at tilbageholde køretøjer styrker håndhævelsen af miljøzonereglerne særligt i forhold til udenlandske køretøjer, hvor det kan være vanskeligt at inddrive bøder. En tilbageholdelse kan endvidere virke præventivt over for ejere af køretøjer i relation til at overholde reglerne.

Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v. eller at sikre tilstedeværelsen af bevismidler.

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der træffes skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Der vil formentlig ikke være grundlag for anvendelse af tilbageholdelse i de fleste tilfælde, men det kan være et nyttigt værktøj til at få rettet fejl hurtigt.

Tilsvarende er det Miljøministeriets vurdering, at der er behov for, at politiets adgang til at søge fyldestgørelse i køretøjet, når der ikke er sket betaling inden to måneder fra sagens endelige afgørelse, bør udvides til at gælde for

dieseldrevne personbiler. Dette vil yderligere styrke håndhævelsen af reglerne.

### 2.8.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der med lovforslaget skabes hjemmel til, at politiet kan tilbageholde dieseldrevne personbiler i sager om overtrædelse af miljøzonerreglerne. Anvendelsesområdet for den gældende § 111 b, foreslås derfor udvidet.

Den foreslåede ordning vil give politiet mulighed for – også før dom er afsagt (eller det administrative bødeforelæg vedtaget) – at tilbageholde en personbil, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentlige krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v., men kan også være for at sikre tilstedeværelsen af bevismidler.

Tilbageholdelsen kan ske, selv om den mistænkte ikke ejer eller er varig bruger af køretøjet. Tilbageholdelsen skal ophøre, når det skyldige beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

Det foreslås, at der kan søges fyldestgørelse i et transportmiddel, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder og sagsomkostninger eller er stillet sikkerhed. Spørgsmålet om fyldestgørelse vil skulle afgøres under hensyntagen til øvrige rettigheder over transportmidlet. Tilbageholdelse af et transportmiddel vil ikke være betinget af, at den person eller det selskab, der ejer transportmidlet kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen. Det er dog en betingelse, at den strafferetligt ansvarlige har retmæssig rådighed over transportmidlet.

Tilbageholdelse forudsætter, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for lovovertrædelsen, jf. retsplejelovens § 802, stk. 2, nr. 1. Det er ikke en forudsætning for tilbageholdelse af køretøjet, at føreren er sigtet eller tiltalt i en straffesag. Det må som hidtil anses for tilstrækkeligt, at der ved kontrol af køretøjet er opstået en begrundet mistanke om en overtrædelse af loven m.v., som kan retsforfølges her i landet. Reglen adskiller sig fra retsplejeloven ved, at en tilbageholdelse kan ske, uanset at føreren ikke selv er ejer eller medejer af køretøjet.

Henvisningen til retsplejelovens kapitel 74 indebærer endvidere, at afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens

øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806. Det forventes, at dette næsten altid vil være tilfældet, da transportmidlerne ellers bare kan forlade stedet og unddrage sig retsforfølgning.

Er tilbageholdelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten, hvis den person, tilbageholdelsen retter sig imod, anmoder om det, jf. retsplejelovens § 806, stk. 3.

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der indgås skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Princippet fremgår af retsplejelovens § 805 og vil også være gældende for tilbageholdelse efter miljøbeskyttelsesloven.

### **3. Konsekvenser for FN's verdensmål**

De miljømæssige konsekvenser af indførelse af skærpede miljøzoner i de berørte byer vurderes at understøtte delmål 3.9, 11.6 og 12.b, idet luftkvaliteten forbedres og dermed vil de negative helbredspåvirkninger mindskes. Der henvises til pkt. 8 om de miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Lovforslaget vurderes ligeledes at medføre en marginal positiv afledt effekt for delmål 14.1 og 15.1 som følge af, at NO<sub>x</sub>-udledningen vil blive mindsket. Derved vil afsætning af kvælstof på sårbar natur blive reduceret.

En skærpelse af miljøzonereglerne vil omfatte ejere af dieseldrevne personbiler uden partikelfilter. For at modvirke, at regler med krav til de ældste dieseldrevne personbiler vil medføre en afledt lille negativ indvirkning på uligheden, lanceres der parallelt med miljøzonereglerne en tilskudsordning til eftermontering af partikelfiltre for lavindkomstgrupper og hermed understøttes delmål 10.3. Bilejere i lavindkomstgrupper vil hermed kunne modtage ca. 2.000 kr. i tilskud til eftermontering af et partikelfilter. Et partikelfilter koster typisk ca. 6.000 kr. inklusiv montering. Herudover vil bilejeren fremadrettet undgå at skulle betale 1.000 kr. årligt i partikeludledningsafgift. Tilskudspuljen er på i alt 25 mio. kr. (heraf 5 mio. kr. til administration).

De fleste dieseldrevne personbiler uden partikelfilter er i dag lokaliseret i Århus, København, Aalborg, Viborg, Vejle og Odense Kommuner. En skærpelse af miljøzonekravene vil ramme relativt flest personbilejere i den højeste indkomstgruppe i de berørte miljøzonekommuner og omegnskommuner. Når man ser fordelingen for dem, der har bil, er der relativt flest

berørte i den laveste indkomstgruppe. Det skyldes, at personerne i den laveste indkomstgruppe har færre biler, men hvis de har bil, er det ofte en ældre bil. Med andre ord kan man sige, at når bilejere i de lavere indkomstgrupper har få biler, og når de biler er af ældre dato, så vil deres køretøjer oftere være omfattet af de nye regler. Men samlet set ejes omfattede dieseldrevne personbiler fortrinsvis af personer i de højere indkomstgrupper, da de har flest biler.

#### **4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Etablering og skærpelse af miljøzonekravene til at omfatte dieseldrevne personbiler er et frivilligt instrument for kommunerne.

Hvis kommunalbestyrelserne efter de foreslåede regler vælger at indføre krav til dieseldrevne personbiler, vil det medføre udgifter for det offentlige. Det forventes, at alle de omfattede kommunalbestyrelser ønsker at skærpe deres respektive miljøzone, så de omfatter dieseldrevne personbiler. Under den forudsætning beskrives de økonomiske konsekvenser for det offentlige i forhold til krav til dieseldrevne personbiler.

Der er udgifter forbundet med information om reglerne til berørte bilejere, kontrol og tilsyn med reglerne, opgradering af offentligt ejede køretøjer, så de overholder reglerne, samt evaluering af ordningen. Dette vedrører de fem nuværende miljøzonekommuner, Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S.

For de fem kommuner, hvor der er indført miljøzoner, vil der være visse økonomiske og administrative konsekvenser forbundet med, at flere af kommunernes køretøjer vil blive omfattet af reglerne, end tilfældet er i dag. Det vurderes, at et begrænset antal af kommunernes dieseldrevne personbiler vil blive berørt af de nye regler, da de generelt er af nyere dato. De samlede udgifter i forbindelse med de nye regler forventes at udgøre ca. 10 mio. kr. i alt for alle fem kommuner, og knytter sig primært til informationer om de nye regler i forhold til ejere af berørte køretøjer i Danmark. De efterfølgende årlige udgifter forventes ikke at være væsentligt forskellige fra udgifterne forbundet med den nuværende ordning.

I forhold til staten vil miljøzonekrav til personbiler få visse administrative og økonomiske konsekvenser. Konsekvenserne for staten ligger i, at staten skal behandle dispensationsansøgninger, skal sikre at statsejede køretøjer opfylder de tekniske krav og bistå med skærpet kontrol og evaluering af

## UDKAST

ordningen. Det forventes, at forslaget berører relativt få statsejede køretøjer og en tilsvarende minimal udgift, da statens vognpark næsten udelukkende består af nyere køretøjer, der ikke vil blive berørt af de skærpede regler.

Statens hovedudgift for skærpede miljøzoner er 66,7 mio. kr. i perioden 2022-25. Heraf udgør mindreprovenu på 30 mio. kr. og udgifter til digital håndhævelse, håndtering af dispensationer, information om reglerne m.v. på 36,7 mio. kr. Udgifterne vil indgå som en del af [Finansloven for 2022].

Det skønnes, at fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler omfattende 140 køretøjer vil blive udskiftet inden for det eksisterende danske brugtbilsmarked, og der derved ikke vil være nævneværdige provenumæssige konsekvenser.

En del af de forventede statslige udgifter til digital håndhævelse vil blive pålagt Miljøstyrelsen. Der forventes udgifter til Miljøstyrelsen på i alt 20,7 mio. kr. for perioden 2022-25 til digital håndhævelse, herunder information om regler til danske og udenlandske bilejere, dispensationer m.v. Hertil kommer, at der på Miljøstyrelsens budget afsættes 4 mio. kr. til årlige driftsomkostninger hos Sund & Bælt Holding A/S i samme periode. Disse udgifter omfatter indsamling af kontroldata, understøttelse af sagsbehandling og information om ordningen.

Lovforslaget ventes at medføre afledt mindre provenu på partikeludledningsafgiften svarende til ca. 30 mio. kr. fordelt ligeligt med 10 mio. kr. årligt i årene 2022-24.

Endelig indebærer lovforslaget ligeledes velfærdsøkonomiske gevinster. Der henvises til pkt. 8 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Folketingets partier indgik i januar 2018 en aftale om digitaliseringsklar lovgivning, som skal sikre et mere enkelt og klart lovgrundlag, som er let at forstå og omsætte til sikre og brugervenlige digitale løsninger. Digitaliseringsstyrelsens vejledning herom fra maj 2018 indeholder syv principper for digitaliseringsklar lovgivning, som er blevet vurderet for dette lovforslag. Det er Miljøministeriets vurdering, at lovforslaget følger principperne for digitaliseringsklar lovgivning. De vil i øvrigt også blive vurderet i forbindelse med udmøntning af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i den foreslåede § 15 c, stk. 3, i miljøbeskyttelsesloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 22.



## UDKAST

I forhold til princip 1 om *enkle og klare regler* er de foreslåede regler entydige og konsistente, da de bygger videre på de eksisterende miljøzonerregler. I forhold til princip 2 om *digital kommunikation* understøtter lovforslaget obligatorisk digital kommunikation ved forslag om udvidelse af den eksisterende hjemmel til digital kommunikation i miljøbeskyttelseslovens § 79 b.

I forhold til princip 3 om *mulighed for automatisk sagsbehandling* understøtter lovforslaget dette princip ved at bemyndige miljøministeren til at fastsætte nogle undtagelsesmuligheder, og etablere et system, hvor en række situationer vil give automatisk undtagelse til kravet om partikelfilter.

I forhold til princip 4 om *sammenhæng på tværs og brug af ensartede begreber og genbrug af data*, vil Sund og Bælt Holding A/S' eksisterende digitale infrastruktur, der er tilpasset den nuværende miljøzoneordning og Miljøstyrelsens sagsbehandlingsværktøj, fortsat blive anvendt.

I forhold til princip 5 om *tryk og sikker datahåndtering*, bliver datasikkerhed for de eksisterende systemer prioriteret højt, og da der tages udgangspunkt i eksisterende systemer, vurderes krav til tryk og sikker datahåndtering opfyldt.

I forhold til princip 6 om *anvendelse af offentlig infrastruktur* vil der i medfør af lovforslagets regler for dieseldrevne personbiler blive gjort brug af data, som allerede er tilgængelige i DMR. Der skal således ikke indsamles nye data for at føre tilsyn og kontrol med reglerne, og aktørerne skal heller ikke melde ekstra data ind. I de tilfælde hvor køretøjets oplysninger ikke er opdaterede i DMR, kan køretøjets ejer gøre dette ved næstkommende syn og inden de skærpede miljøzonekrav træder i kraft. Der benyttes samme begreber i lovforslaget som i den øvrige lovgivning og DMR. Der benyttes samme krav til partikelfiltre i miljøzoneordningen, som også anvendes hos SKAT.

I forhold til princip 7 om *forebyggelse af snyd og fejl* vil der for dieseldrevne personbiler blive gjort brug af det eksisterende system til en effektiv og sikker kontrol, der gør det svært at snyde.

Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven gælder bl.a. for behandling af personoplysninger, der helt eller delvis foretages ved hjælp af

automatisk databehandling, og på ikke-automatisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register, jf. databeskyttelseslovens § 1, stk. 2.

Som det gælder i den nuværende miljøzoneregulering, foreslås det også for omfattede dieseldrevne personbiler gælde, at Sund og Bælt Holding A/S vil indsamle data i form af registrering af nummerplader på køretøjer, der passerer visse indfaldsveje til en miljøzone og enkelte mobile kameraer inden for zonerne.

Det foreslås endvidere også at gælde, som det gør i dag, at Sund og Bælt Holding A/S og Miljøstyrelsen kan udveksle oplysninger og behandle disse data.

Lovforslaget vil indebære behandling af personoplysninger, herunder personnummer og oplysninger om strafbare forhold. Der er opstillet klare kriterier for myndighedernes og Sund og Bælt Holding A/S' indsamling, behandling, videregivelse og sletning af personoplysninger i forhold til de grundlæggende databeskyttelsesretlige principper, herunder databeskyttelsesforordningen.

I forbindelse med behandling af personoplysninger vil de blive behandlet i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven. Det følger bl.a. af de grundlæggende principper i forordningens artikel 5, at personoplysninger skal behandles lovligt, rimeligt og på en gennemsigtig måde i forhold til den registrerede (lovlighed, rimelighed og gennemsigtighed). Endvidere må personoplysninger indsamles til legitime formål og må ikke viderebehandles på en måde, der er uforenelig med disse formål (formålsbegrænsning). Herudover skal personoplysninger være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles (dataminimering).

### **5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

Der vurderes ikke at være væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet, da ordningen vedrører dieseldrevne personbiler, der er udformet og konstrueret først og fremmest til personbefordring. Fremrykningen af trinkravet for varebiler forventes at omfatte ca. 140 køretøjer og have en erhvervsøkonomisk omkostning på mindre end 0,5 mio. kr.

Der vurderes ikke at være økonomiske konsekvenser for taxierhvervet ift. erhvervsmæssig anvendelse af personbiler, da disse er reguleret via bekendtgørelse nr. 1509 af 13. december 2018 om energi- og miljøkrav til taxier m.v., hvor der en årrække har været skærpede miljøkrav til registrering af nye taxier, der er mere vidtgående end miljøzonereglene.

De fem principper for agil erhvervsrettet regulering vurderes ikke at være relevante for lovforslaget.

### **6. Administrative konsekvenser for borgerne**

Der vurderes ikke at være væsentlige administrative konsekvenser for borgerne, da kontrollen af ordningen vil være baseret på automatisk digital kontrol. De administrative konsekvenser vil primært knytte sig registrering af eftermonterede partikelfiltre. Det kan enten ske som følge af denne regulering eller for at undgå den årlige partikeludledningsafgift. Registrering af et eftermonteret partikelfilter vil ske efter gældende regler fastsat af Færdselsstyrelsen og foregå hos synshaller.

Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med lovforslaget for borgere, der ejer et ældre køretøj, som bliver omfattet af kravet om at eftermontere et partikelfilter.

Det vurderes, at lovforslaget vil medføre privatøkonomiske konsekvenser for i alt ca. 40 mio. kr. Omkostningsestimatet dækker over en forventning om, at alle fem miljøzonekommuner skærpe miljøzonerne fra 2023, hvilket berører samlet ca. 18.000 dieseldrevne personbiler svarende til under 1 pct. af personbilparken i hele landet. Bilejere er berørt, hvis vedkommende har en dieselbil uden partikelfilter, og har én eller flere ture om året til en miljøzone.

Berørte bilejere, der fortsat ønsker at køre i miljøzoner, kan få mulighed for dette ved enten at montere et partikelfilter eller at skifte til en nyere bil.

Prisen for et nyt partikelfilter, der lever op til de skærpede miljøkrav, er ca. 6.000 kr. pr. bil inklusiv montering. Ved at eftermontere et partikelfilter sparer bilejeren 1.000 kr. i partikeludledningsafgift om året.

Omkostningerne forbundet med at skifte bil er en engangsydelse på i gennemsnit ca. 2.200 kr. pr. bil. Omkostningen dækker over udgifter til, at bilejeren skifter bil før tid, herunder klargøring til salg, skrotningsgodtgørelse

og renteudgifter til at dække prisforskel til ny bil. Bilejere skifter i gennemsnit bil ca. hvert tredje år.

Miljøzoner medfører dermed enten skifteomkostninger eller omkostninger til at eftermontere partikelfilter. For at imødegå at omkostninger til opfyldelse af miljøzonekrav kan ramme socialt skævt lanceres parallelt en partikelfiltertilskudsordning. For nærmere herom henvises til pkt. 3.

Det vil være muligt at ansøge om undtagelse til kørsel i specifikke situationer eller om dispensation. For nærmere herom henvises til pkt. 2.4 om dispensation for miljøzonekrav og 2.5 om undtagelser for miljøzonekrav.

### **7. Klimamæssige konsekvenser**

Forslaget vurderes at have en lille indirekte positiv klimaeffekt, da miljøzoner understøtter en generel fornyelse af bilparken.

Miljøzonerne vurderes at kunne berøre ca. 18.000 ældre dieseldrevne personbiler, hvoraf en stor del vurderes at ville skifte til nyere og mere energieffektive køretøjer. Derved understøtter forslaget en generel fornyelse af bilparken, som må antages at give en lille CO<sub>2</sub> besparelse. Årsagen til den lille CO<sub>2</sub> besparelse skal ses i sammenhæng med, at en del af effekten ved fremme af nyere og mere energieffektive biler modsvares af, at en del bilejere antages at vælge en brugt benzinbil.

### **8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

I byer med tæt bebyggelse og megen trafik vil en miljøzone mindske forureningen lokalt ved, at udstødningen fra dieseldrevne køretøjer reduceres, når bilerne udskiftes, når der eftermonteres partikelfiltre eller når berørte bilejere vælger andre transportformer.

Det fremgår af et notat fra DCE – National Center for Miljø og Energi fra 2018: "Vurdering af 5 scenarier for skærpede miljøzoner – effekter på emission og på luftkvalitet", at dieseldrevne personbiler i 2022 vurderes at stå for 63 pct. af partikeludledningen og ca. 49 pct. af NO<sub>x</sub>-udledningen fra trafikken på byveje. Dette kan sammenholdes med, at de står for ca. 40 pct. af de kørte kilometer på byveje. Ser man på benzinbiler er billedet omvendt. De står for ca. 44 pct. af de kørte kilometer i byen og udgør 17 pct. af NO<sub>x</sub> forureningen og 9 pct. af partikeludstødningen. Krav til dieseldrevne personbiler er således et meget effektivt virkemiddel rettet mod renere luft i byerne.

Sodpartikler fra dieslbiler er særligt sundhedsskadelige. WHO har erklæret, at sodpartikler er kræftfremkaldende i højeste risikogruppe og de sundhedsmæssige omkostninger fra partikler er derfor væsentlig højere end for NO<sub>x</sub>. Derfor giver en mindre reduktion i partikeludstødningen en relativt høj gevinst i forhold til sundhedseffekter. Det fremgår af samme notat fra DCE, at skærper af kravene til at omfatte dieseldrevne personbiler vurderes at ville nedbringe udledningen fra den samlede trafik med 10 pct. for NO<sub>x</sub> og med 39 pct. for udstødningspartikler i de omfattede byer, hvis kravene var indført i 2022. Kravene forventes indført i starten af 2023, hvorfor effekten kan være mindre på grund af den naturlige udskiftning af bilparken.

Danmark er i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 af 14. december 2016 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer (NEC-direktivet) forpligtet til at reducere partikeludledningen på landsplan, og ifølge de seneste opgørelser står man fortsat foran en betydelig manko i 2030. Skærpede miljøzoner vil kun bidrage meget marginalt til indfrielsen af forpligtelserne i medfør af NEC-direktivet. Da trafikken er den dominerende kilde til luftforureningen i byerne – særligt i myldretiden - vil effekten primært være lokal og til stor gavn for de mennesker, der bor, arbejder og færdes i byerne.

### **9. Forholdet til EU-retten**

Som følge af lovforslagets bestemmelser om krav til montering af partikelfilter på dieseldrevne personbiler og varebiler (fremrykning af trin 3) er et udkast til lovforslaget blevet notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (herefter informationsproceduredirektivet).

Lovforslaget implementerer ikke Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EF) 2008/50 af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (luftkvalitetsdirektivet), men vil være med til at sikre formålet i form af yderligere forbedring af luftkvaliteten, jf. artikel 1, nr. 5. Forureningsniveauerne i Danmark ligger under de fastsatte grænseværdier i direktivet. Opdateringen af miljøzoner med en skærpelse af kravene i en miljøzone til dieseldrevne personbiler samt fremrykkede krav til dieseldrevne varebiler vil således give en mærkbar reduktion i gadekoncentrationen af NO<sub>2</sub> og partikler i de største byer.

## UDKAST

For så vidt angår partikeludledning vil tiltaget have en begrænset effekt i forhold til opfyldelse af det danske emissionsloft, mens NO<sub>x</sub>-kravet allerede ventes opfyldt med eksisterende tiltag, jf. NEC-direktivet.

### 10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 6. oktober 2021 til den 19. november 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankers Tivolipark ApS, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchen Danmark, Banedanmark, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Bilbranchen (DI), Bilsynsbranchen, Bygherreforeningen, Centralorganisationen af industriansatte i Danmark (CO-industri), Cirkus Arena, Cirkus Baldoni, Cirkus Mascot, DAKOFA, Danmarks Arbejdsgiverforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri, Dansk Miljøteknologi, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Persontransport, Dansk Veteranbil Klub, Dansk Vintage Motor Club, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, DCE (Center for Miljø og Energi), De Danske Bilimportører, Det Miljøøkonomiske Råd, DI Transport, Drivkraft Danmark, DSB, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund 3F, FDL, FDM, FORCE, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen Biogasbranchen, Frederiksberg Kommune, Fynbus, Greenpeace, Herning Tivolipark ApS, International Transport Danmark (ITD), Kim Larsens Tivoli, KL (Kommunernes Landsforening), Klimarådet, Københavns Kommune, Køretøjsbygger- Autoskadebranchen i Danmark, LO, Midttrafik, Motorhistorisk Samråd, Mover, Movia, Noah, Nordjyllands Trafikskab, Odense Kommune, Olie Gas Danmark, Post Nord, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rejsearrangører i Danmark, Rudolfs Tivoli, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Skandinavisk Tivolipark, SLD, SMVdanmark (håndværksrådet), Specialforeningen for Kurér- og Varebilstransportører, Sund og Bælt, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Tivoliland ApS, Trafikskaberne i Danmark, Vognmandslauget, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

### 11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)
--	--	---

UDKAST

<p>Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner</p>	<p>Ingen</p>	<p>Hvis alle fem nuværende miljøzonekommuner lader personbiler omfatte af deres miljøzoner forventes det at give en udgift på ca. 10 mio. kr. samlet for alle fem kommuner til bl.a. information om de nye regler.</p> <p>Staten vil få udgifter på 36,7 mio. kr. i perioden 2022-25, som omfatter bl.a. digital håndhævelse, indhenting af kontrolldata og håndtering af dispensationer.</p> <p>Lovforslaget forventes herudover at medføre afledt mindre provenu på partikeludledningsafgiften svarende til i alt ca. 30 mio. kr. fordelt ligeligt i årene 2022-24.</p>
<p>Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner</p>	<p>Ingen</p>	<p>Ikke nævneværdige udgifter, da køretøjer i stat, kommuner og regioner forventes at opfylde kravene.</p>
<p>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet</p>	<p>Ingen</p>	<p>Fremrykning af trinkrav for varebiler vurderes at omfatte ca. 140 køretøjer, og vurderes samlet set at have erhvervsøkonomiske konsekvenser på mindre end 0,5 mio. kr.</p>
<p>Administrative konsekvenser for erhvervslivet</p>	<p>Ingen</p>	<p>Ingen. Håndhævelsen vil også fremadrettet basere sig på automatisk digital læsning af nummerplader.</p>
<p>Administrative konsekvenser for borgerne</p>	<p>Ingen</p>	<p>Ingen. Håndhævelsen vil også fremadrettet basere sig på automatisk digital læsning af nummerplader.</p>
<p>Klimamæssige konsekvenser</p>	<p>Lille indirekte positiv klimaeffekt.</p>	<p>Ingen</p>

## UDKAST

<p>Miljø- og naturmæssige konsekvenser</p>	<p>Positiv lokal effekt for de mennesker, der bor, arbejder og færdes i miljøzonerne. Lovforslaget vurderes at medføre en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 114-317 mio. kr.</p>	<p>Ingen</p>
<p>Forholdet til EU-retten</p>	<p>Som følge af lovforslagets bestemmelser om krav til montering af partikelfilter på dieseldrevne personbiler og varebiler (fremrykning af trin 3) er et udkast til lovforslaget blevet notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester.</p>	
<p>Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)</p>	<p>Ja</p>	<p>Nej  X</p>

HØRINGSVERSION



## *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

### *Til § 1*

#### Til nr. 1

§§ 8 til 8 b i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, med senere ændringer, (herefter miljøbeskyttelsesloven), indeholder regler om miljømærkeordninger.

Det foreslås, at der efter § 7 b indsættes et kapitel 2 a over overskriften »Miljømærkeordninger«.

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det tydeligt fremgå, hvor bestemmelserne om miljømærkeordninger står i loven. Forslaget til indsættelse af nyt kapitel skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 2-7 og 24, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

#### Til nr. 2

§§ 9 til 9 g indeholder regler om pant- og rabatorordninger.

Det foreslås, at der efter § 8 b og inden overskriften før § 9 indsættes et *kapitel 2 b*.

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det tydeligt fremgå, hvor bestemmelserne om pant- og rabatorordninger står i loven. Forslaget til indsættelse af nyt kapitel skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1, 3-7 og 24, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

#### Til nr. 3

§§ 9 h til 9 å i miljøbeskyttelsesloven indeholder regler for udvidet producentansvar, for producenter eller importører af fiskeredskaber af plast, elektrisk og elektronisk udstyr, emballage, person- og varebiler, visse engangsplastprodukter, batterier og akkumulatorer.

## UDKAST

Det foreslås, at der efter § 9 g og inden overskriften før § 9 h indsættes et *kapitel 2 c* med overskriften *Udvidet producentansvar*.

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det tydeligt fremgå, hvor bestemmelserne om udvidet producent ansvar for visse producenter og importører står i loven. Forslaget til indsættelse af nyt kapitel skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1, 2, 4-7 og 24, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 4

Miljøbeskyttelseslovens § 9 h indeholder en hjemmel til at Miljøministeren kan fastsætte regler om udvidede producentansvarsordninger.

Overskriften før § 9 h er "Udvidet producentansvar".

Det foreslås, at overskriften før § 9 h ændres til »*Bemyndigelsesbestemmelser om udvidede producentansvarsordninger*«.

Overskriften foreslås ændret, da det med lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås, at der før overskriften til § 9 h indsættes et kapitel 2 c med overskriften "Udvidet producentansvar", der er en kapiteloverskift til hele kapitel 2 c, der omfatter §§ 9 h til 9 å.

Til nr. 5

Miljøbeskyttelseslovens § 10 indeholder en bemyndigelse til miljøministeren til at fastsætte bindende mål for nedbringelse af anvendelsen, udledningen eller håndteringen som affald af nærmere bestemte produkter, stoffer eller materialer.

Det foreslås, at der efter § 9 å indsættes et *kapitel 2 d* med overskriften *Mål for nedbringelse af den samlede forurening*.

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Forslaget til indsættelse af nyt kapitel skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-4, 7 og 24, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 6

§§ 11 til 15 i miljøbeskyttelsesloven indeholder en række særlige bemyndigelsesbestemmelser.

Det foreslås, at der efter § 10 indsættes et *kapitel 2 e* med overskriften *Særlige bemyndigelsesbestemmelser*.

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Forslaget til indsættelse af et nyt kapitel skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-5, 7 og 24, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 7

§§ 15 a til 15 e i miljøbeskyttelsesloven, indeholder regler om miljøzoner.

Det foreslås, at der efter § 15 indsættes et *kapitel 2 f* med overskriften »Miljøzoner«.

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det tydeligt fremgå, hvor bestemmelserne om miljøzoner står i loven. Forslaget til indsættelse af nyt kapitel skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-6 og 24, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 8

De gældende regler i miljøbeskyttelseslovens § 15 a indeholder mulighed for, at kommunalbestyrelsen i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense kommuner kan etablere miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med lastbiler, busser og varebiler. Alle de fem kommuner har etableret miljøzoner for lastbiler og busser, og kravene er indført for dieseldrevne varebiler.

Det foreslås, at det i § 15 a, stk. 1, indsættes som 2. pkt., at kommunalbestyrelsen kan træffe bestemmelse om at inddrage køretøjer, som nævnt i § 15 b, stk. 3, i en etableret miljøzone.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at de nuværende fem miljøzonekommuner – København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense – kan beslutte at lade dieseldrevne personbiler omfatte af miljøzonekrav. Hvis de nævnte kommunalbestyrelser vælger at lade dieseldrevne personbiler omfatte vil kravene i den foreslåede § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 16, gælde.

## UDKAST

Det fremgår af den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1, at kravene om partikelfilter tidligst kan gælde fra den 1. januar 2023 og omfatter køretøjer, der er drevet af en motor med kompressionstænding.

Det foreslås, at hvis en kommunalbestyrelse vælger at lade dieseldrevne personbiler omfatte af miljøzonereglerne, skal miljøzonens geografiske udstrækning være den samme for alle typer køretøjer således, at miljøzonen for dieseldrevne personbiler følger den grænse, der gælder for lastbiler, busser og varebiler.

Til nr. 9

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 6, 1. pkt., at kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone.

Det foreslås, at § 15 a, stk. 6, 1. pkt., nyaffattes, så det fremgår, at kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om miljøzoner, herunder om etablering, udvidelse, inddragelse af yderligere køretøjstyper, indskrænkning eller ophævelse.

Den foreslåede nyaffattelse af § 15 a, stk. 6, 1. pkt., vil indebære, at det fremover også vil fremgå af bestemmelsen, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre afgørelser om inddragelse af yderligere køretøjstyper i eksisterende miljøzoner. Dette vil være relevant, hvis en kommunalbestyrelse i medfør af forslaget til § 15 a, stk. 1, 2. pkt., jf. lovforslagets § 1, nr. 8, træffer bestemmelse om at inddrage dieseldrevne personbiler i en etableret miljøzone.

Til nr. 10

Det fremgår af den gældende § 15 a, stk. 6, i miljøbeskyttelsesloven, at kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone. Det fremgår endvidere, at der skal gå en periode på mindst 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning.

Det foreslås, at der i § 15 a, stk. 6, indsættes som 3. pkt., at der skal gå mindst en periode på 9 måneder fra offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse om at omfatte køretøjer som nævnt i § 15 b, stk. 3, i en miljøzone, jf. stk. 1, til det tidspunkt, hvor afgørelsen får virkning.

## UDKAST

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler først vil kunne finde anvendelse 9 måneder fra det tidspunkt, hvor kommunalbestyrelsen har offentliggjort sin beslutning.

Kravene til personbiler vil først få virkning i de enkelte miljøzoner, når den enkelte kommune har truffet afgørelse om at omfatte personbiler. Det, at der skal gå 9 måneder fra kommunens afgørelse, vil give bilejere tid til at indrette sig på krav til personbiler, inden de træder i kraft. Ud over den fastsatte periode på 9 måneder, så er kommunalbestyrelserne forpligtede til at foretage en offentlig høring på mindst 4 uger over kommunens forslag til afgørelse om skærpelse af miljøzoner. Reglerne for annoncering og høring fremgår af § 6 i bekendtgørelse nr. 1322 af 28. august 2020 om miljøzoner (herafter miljøzonebybekendtgørelsen). Heraf fremgår det, at annonceringen af forslaget til afgørelse skal som minimum indeholde oplysninger om, forslagets indhold, forslagets retsvirkninger for borgere og virksomheder, herunder dispensationsmuligheder, hvor bemærkninger til forslaget kan indgives, frist for indgivelse af bemærkninger til forslaget, idet fristen som minimum skal være fire uger efter annonceringen af forslaget, hvor yderligere information om forslaget kan indhentes, og at kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Til nr. 11

Den gældende § 15 a i miljøbeskyttelsesloven indeholder de bestemmelser vedrørende kommunalbestyrelsernes muligheder for at etablere miljøzoner.

Det foreslås, at der i § 15 a, indsættes som nyt *stk. 8, 1. pkt.*, at miljøministeren i op til 9 måneder inden en miljøzone har virkning, kan orientere ejere (brugere) om konsekvensen af, at miljøzonen får virkning.

Den foreslåede bestemmelse forventes delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, og udmøntet i bekendtgørelse nr. 95 af 28. januar 2019 om delegation af opgaver og beføjelser til Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen har i forvejen fået delegeret kompetencen til at give tilladelse til etablering af miljøzoner, tilladelse til ophævelse af miljøzoner og til at dispensere fra partikelfilterkravene.

Med den foreslåede § 15 b, stk. 8, sikres Miljøministeren (Miljøstyrelsen) hjemmel til at orientere borgere der har en dieseldreven vare- eller personbil

## UDKAST

uden partikelfilter. Bestemmelsen vil kunne anvendes til at sende orienteringsbreve op til 9 måneder før en miljøzones ikrafttræden med information om de kommende regler. Oplysningerne om partikelfilter vil blive hentet i DMR.

Det foreslås at indsætte som *stk. 8, 2. pkt.*, at ministeren tillige op til 3 måneder inden en miljøzone har virkning, kan registrere køretøjer der ikke opfylder miljøzonekravet, som befinder sig i miljøzonen, og orientere ejer (bruger) om registreringen og om konsekvensen af, at miljøzonen får virkning.

Den foreslåede bestemmelse forventes delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, og udmøntet i bekendtgørelse nr. 95 af 28. januar 2019 om delegation af opgaver og beføjelser til Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen har i forvejen fået delegeret kompetencen til at give tilladelse til etablering af miljøzoner, tilladelse til ophævelse af miljøzoner og til at dispensere fra partikelfilterkravene.

Bestemmelsen forventes anvendt til at miljøministeren (Miljøstyrelsen) kan registrere køretøjer, der befinder sig i en miljøzone op til 3 måneder før en miljøzones ikrafttræden. Ejere (brugere) af køretøjer uden partikelfilter vil herefter modtage et orienteringsbrev med oplysning om, at køretøjet ikke vil kunne køre i det pågældende område, når miljøzonen får virkning, med mindre at der eftermonteres et partikelfilter eller der er opnået dispensation eller undtagelse.

Bestemmelsen vil sikre, at mange af de berørte køretøjsejere vil få yderligere information om en kommende miljøzone.

De køretøjsejere, hvis køretøj kører i en miljøzone i op til 3 måneder inden dens ikrafttræden, vil blive identificeret via Sund og Bælt Holding A/S' digitale kontrol vha. nummerpladegenkendelse (ANPR), der indhenter oplysninger fra Køretøjsregisteret (DMR), hvor alle danske motorkøretøjer er registreret, og heraf fremgår om køretøjet har et fabriksmonteret partikelfilter eller et eftermonteret partikelfilter.

I perioden med advarsler vil Sund og Bælt Holding A/S på samme måde, som når miljøzonekravene træder i kraft, foretage indsamling af data i form af scanning af nummerplader på køretøjer, der passerer visse indfaldsveje til en miljøzone.

Der vil også ske indsamling af nummerpladedata via enkelte mobile kameraer inden for zonerne. Disse data vil blive kontrolleret i forhold til data fra

## UDKAST

DMR med henblik på at fastslå, om et observeret køretøj overholder de kommende tekniske krav til kørsel i den pågældende miljøzone. Denne sammenligning vil ske løbende som en integreret del af billedanalysen, og billeder af køretøjer der overholder de kommende regler, vil blive slettet inden for få sekunder. Billeder af køretøjer der ved reglernes ikrafttræden ikke overholder reglerne eller hvor systemet ikke entydigt kan fastslå køretøjets identitet, vil blive gemt i en central database. Sund og Bælt Holding A/S vil herefter indhente oplysninger om navn og adresse for de køretøjer, hvortil der skal udsendes orienteringsbreve af Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen vil udsende orienteringsbreve til e-boks for danske køretøjsejere via Miljøstyrelsens system til digitale udsendelser. For udenlandske køretøjer vil orienteringsbreve blive sendt til ejeren (brugerens) hjemmeadresse.

Sund og Bælt Holding A/S har hjemmel i § 17 a, stk. 1, i lov om Sund og Bælt Holding A/S, jf. lovbekendtgørelse nr. 588 af 24. juni 2005, med senere ændringer (herefter lov om Sund og Bælt Holding A/S), til at foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver efter reglerne om miljøzoneordningen i miljøbeskyttelsesloven.

Sund og Bælt Holding A/S har i § 17 a, stk. 2, i lov om Sund og Bælt Holding A/S, hjemmel til at indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen. Sund og Bælt Holding A/S kan endvidere indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, og behandle disse.

Med hjemmel i § 17 a, stk. 3, i lov om Sund og Bælt Holding A/S kan Sund og Bælt Holding A/S videregive personoplysninger, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, til kontrolmyndigheden, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af kontrolmyndighedens opgaver.

Miljøstyrelsen er udpeget som kontrolmyndighed.

Til nr. 12

Miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, indeholder krav i miljøzoner for lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg.

Miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 2, indeholder krav i miljøzoner for varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding.

Det foreslås, at henvisningen til »stk. 4 og 5« i § 15 b, stk. 1 og stk. 2, ændres til »stk. 5 og 6«.

Ændringen foreslås som en konsekvens af, at der med lovforslagets § 1, nr. 16, foreslås indsat et nyt stk. 3, hvorefter det gældende stk. 3-6 bliver stk. 4-7.

Til nr. 13

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, nr. 4, som omfatter lastbiler og busser, at køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af stk. 6, skal være registreret fra den 1. juli 2020.

Af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 6, fremgår det, at miljøministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt.

Det foreslås, at § 15 b, stk. 1, nr. 4, nyaffattes, så det fremgår, at køretøjer registreret i udlandet fra den 1. juli 2020 skal være registreret i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af stk. 7.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat efter § 15 b, stk. 6, der med lovforslaget bliver stk. 7, ligesom det gælder i medfør af gældende ret, skal være registreret fra og med den 1. juli 2020.

Bestemmelsen foreslås nyaffattet af sproglige hensyn, da det med ændringen vil fremgå mere tydeligt, at der er tale om registrering i medfør af regler udstedt efter § 15 b, stk. 7, der i gældende ret er stk. 6.

Endvidere foreslås ændringen som en konsekvens af, at der med lovforslagets § 1, nr. 16, foreslås indsat et nyt stk. 3, hvorefter det gældende stk. 3-6 bliver stk. 4-7.

Den foreslåede registreringspligt vil gælde for visse udenlandske lastbiler og busser afhængigt af de regler, der vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 b, stk. 7. Manglende registrering af et udenlandsk køretøj vil kunne sanktioneres med et administrativt bødeforelæg efter miljøbeskyttelseslovens § 110 d, jf. § 110 c.

Til nr. 14

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 2, nr. 5, som omfatter varebiler, at køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af stk. 6, skal være registreret fra den 1. juli 2020.



## UDKAST

Af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 6, fremgår det, at miljøministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt.

Det foreslås, at § 15 b, stk. 2, nr. 5, nyaffattes, så det fremgår, at køretøjer registreret i udlandet fra den 1. juli 2020 skal være registreret i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af stk. 7.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat efter § 15 b, stk. 6, der med lovforslaget bliver stk. 7, ligesom det gælder i medfør af gældende ret, skal være registreret fra og med den 1. juli 2020.

Bestemmelsen foreslås nyaffattet af sproglige hensyn, da det med ændringen vil fremgå mere tydeligt, at der er tale om registrering i medfør af regler udstedt efter § 15 b, stk. 7, der i gældende ret er stk. 6.

Endvidere foreslås ændringen som en konsekvens af, at der med lovforslagets § 1, nr. 16, foreslås indsat et nyt stk. 3, hvorefter det gældende stk. 3-6 bliver stk. 4-7.

Den foreslåede registreringspligt vil gælde for visse udenlandske varebiler afhængigt af de regler, der vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 b, stk. 7. Manglende registrering af et udenlandsk køretøj vil kunne sanktioneres med et administrativt bødeforelæg efter miljøbeskyttelseslovens § 110 d, jf. § 110 c.

Til nr. 15

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 2, nr. 3, at for varebiler der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder det i en miljøzone, at fra og med den 1. juli 2025 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. september 2016 eller senere.

Det foreslås, at datoen i § 15 b, stk. 2, nr. 3, ændres, så kravet for varebiler vil komme til at gælde fra 1. juli 2023.

Den foreslåede ændring vil medføre, at de varebiler, der i medfør af de gældende regler vil blive omfattet af miljøzonekravene fra 1. juli 2025 i stedet vil blive omfattet fra 1. juli 2023. Trinkravet omfatter ca. 140 dieseldrevne varebiler, der er solgt på dispensation (restkøretøjer) og som derfor opfylder

## UDKAST

det tidligere Euro 4 krav, men er solgt efter at Euro 5 trådte i kraft og dermed efter skæringsdatoen 1. januar 2012.

Til nr. 16

Den gældende § 15 b i miljøbeskyttelsesloven indeholder bl.a. miljøzonekrav for lastbiler, busser og varebiler. Herudover indeholder bestemmelsen regler om køretøjer, der er undtaget miljøzonekrav og endelig indeholder bestemmelsen bemyndigelser til miljøministeren til at fastsætte regler om partikelfiltre og registrering.

Den foreslåede ændring af § 15 b indebærer, at der indføres et nyt stk. 3 i bestemmelsen.

Det foreslås at indsætte som nyt § 15 b, stk. 3, nr. 1, at personbiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, fra og med den 1. januar 2023 skal have monteret et partikelfilter, for lovligt at opholde sig i en miljøzone etableret i medfør af § 15 a.

De foreslåede krav til dieseldrevne personbiler vil udelukkende gælde i de tilfælde, hvor en kommunalbestyrelse i medfør af den foreslåede § 15 a, stk. 1, 2. pkt., i miljøbeskyttelsesloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, har truffet bestemmelse om skærpelse af miljøzoner til at omfatte personbiler. Den foreslåede bestemmelse sikrer, at der vil gælde de samme krav i alle miljøzoner, som omfatter dieseldrevne personbiler.

Køretøjer, der er drevet af en motor med kompressionstænding, omfatter køretøjer drevet af diesel, biodiesel, koldpresset rapsolie, affaldsfritureolie og lignende.

Det foreslåede krav om, at personbiler, drevet af motor med kompressionstænding, kun vil få adgang til miljøzoner, hvis bilen har monteret et partikelfilter vil indebære, at de køretøjer, der ikke kan leve op kravet ikke vil kunne få adgang til kørsel i miljøzonen. Der vil dog være mulighed for dispensationer og undtagelser i et meget begrænset omfang. For mere om dette henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 20 og 22.

Det foreslås, at kravet om partikelfilter skal gælde for alle dieseldrevne personbiler. De biler, der har Euronorm 5 eller derover, vil have et fabriksmonteret partikelfilter. For personbiler med fabriksmonteret partikelfilter vil dette automatisk fremgå af registreringsattesten. For biler med eftermonteret

## UDKAST

partikelfilter vil et eftermonteret partikelfilter skulle registreres ved et syn, hvorefter det vil fremgå af registreringsattesten.

Det foreslås at indsætte som § 15 b, stk. 3, nr. 2, at køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

I medfør af miljøbeskyttelseslovens § 15 d, kan miljøministeren fastsætte regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og kontrol af køretøjer med eftermonteret partikelfilter. § 15 d er udmøntet i bekendtgørelse nr. 948 af 21. juni 2020 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (herefter den tekniske miljøzonebekendtgørelse).

Det forventes, at der i medfør af § 15 d, vil blive fastsat regler om godkendelse af eftermonteret partikelfiltre på personbiler, der vil følge reglerne for varebiler. Reglerne for personbiler vil således følge den eksisterende regulering fastsat i bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter udstedt af Færdselsstyrelsen.

De nærmere krav til et eftermonteret partikelfilter, herunder krav til effektivitet, dokumentation for udledning og fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre, vil blive fastsat med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, der med lovforslaget bliver stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 17.

Forslaget omfatter, ligesom det er tilfældet for de gældende regler for lastbiler, busser og varebiler, både danske og udenlandske køretøjer.

Det foreslås at indsætte som § 15 b, stk. 3, nr. 3, at køretøjer registreret i udlandet fra den 1. januar 2021 skal være registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7.

Regler om registrering i medfør af § 15 b, stk. 6, der med lovforslaget bliver stk. 7, er fastsat i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

For en nærmere beskrivelse af de krav, der forventes fastsat til registrering af udenlandske køretøjer omfattet af den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 3,

## UDKAST

henvises til bemærkningerne til forslaget til ændring af § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 19.

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

Til nr. 17

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, 1. pkt., at miljøministeren fastsætter regler om partikelfiltre, herunder om krav til effektivitet, dokumentation for udledning og fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre. Det fremgår af stk. 3, 2. pkt., at ministeren endvidere kan fastsætte regler om, at partikelfiltre skal være af godkendt type.

Det foreslås, at der i § 15 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., efter » om partikelfiltre« indsættes »for køretøjer omfattet af stk. 1-3«.

Med den foreslåede ændring vil det fremgå af § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 4, at bestemmelsen ikke kun skal gælde for lastbiler, busser og varebiler, som det er tilfældet med den gældende lovgivning, men også skal gælde for dieseldrevne personbiler.

Den foreslåede ændring vil indebære, at miljøministeren kan fastsætte regler om partikelfiltre for personbiler omfattet af den foreslåede § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 16. Miljøministeren vil herunder kunne fastsætte regler om krav til effektivitet, dokumentation for udledning, fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre og om, at partikelfiltre skal være af godkendt type.

Det forventes, at ministeren i medfør af bemyndigelsen vil fastsætte tekniske regler for partikelfiltre til personbiler, der henviser til Bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfiltre, jf. bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009, og dermed følger reglerne i forhold til skattelovgivningen. Teknisk set vil der så gælde ens regler for varebiler og personbiler i miljøzonerne.

Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte regler om, hvornår et køretøj med fabriksmonteret partikelfiltre opfylder betingelserne i den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 16, ud fra dokumentation om partikeludledning i deres EU-typegodkendelse. Dette forventes anvendt til at fastsætte, at alle dieseldrevne personbiler, der opfylder Euro 5 anses for at overholde kravet om partikelfiltre. Euro 5 blev obligatorisk for nye biler d. 1. januar 2011.

## UDKAST

Det er hensigten, at reglerne for dieseldrevne personbiler vil blive udstedt i den tekniske miljøzonebekendtgørelse i medfør af den foreslåede ændring af § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 4, ligesom det er tilfældet for de eksisterende krav til lastbiler, busser og varebiler, der er udstedt i medfør af bestemmelsen.

Til nr. 18

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 4, at kravene i stk. 1, nr. 1-4, og stk. 2, nr. 1-5, ikke gælder for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsmandskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer ikke sædvanligvis kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Det foreslås at ændre § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 5, så også dieseldrevne personbiler omfattes af den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1-3, og dieseldrevne personbiler dermed omfattes af undtagelsesbestemmelsen.

Den foreslåede ændring vil medføre, at de foreslåede miljøzonekrav for personbiler ikke vil gælde i tilfælde, hvor et køretøj, benyttes af forsvaret, politiet, redningsmandskabet eller lignende nødtjenester, hvis køretøjet ikke sædvanligvis kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed afholdt af beredskabsmyndigheder.

Undtagelsesmuligheden vil gælde i situationer, hvor det er helt åbenbart, at miljøzonekravene af sikkerhedsmæssige årsager bør fraviges. Bestemmelsen kan f.eks. anvendes i tilfælde, hvor der i ekstraordinære situationer indkaldes redningskøretøjer fra byer, som sædvanligvis ikke kører i de områder, hvor der er etableret miljøzoner.

Undtagelsesmuligheden kan endvidere anvendes ved øvelsesvirksomhed med køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsmandskabet eller lignende nødtjenester. Dette er begrundet i, at forslaget omfatter få køretøjer og det vurderes nødvendigt, at der vil kunne afholdes øvelsesvirksomhed inden for miljøzonerne som følge af partikelfilterkravet.

Det fremgår af den gældende § 15 b, stk. 5, 1. pkt., i miljøbeskyttelsesloven, at kravene i stk. 1, nr. 1-4, og stk. 2, nr. 1-5, ikke gælder for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i ud-

## UDKAST

landet og er mere end 30 år gamle. Det fremgår af stk. 5, 2. pkt., at ministeren fastsætter regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at betingelserne i 1. pkt. er opfyldt.

Det foreslås at ændre § 15 b, stk. 5, der bliver stk. 6, så også dieseldrevne personbiler omfattes af den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1-3.

Den foreslåede ændring vil medføre, at de foreslåede miljøzonekrav for dieseldrevne personbiler ikke vil gælde i tilfælde, hvor et køretøj er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle.

Det forventes, at ministeren i medfør af § 15 b, stk. 5, 2. pkt., der bliver stk. 6, 2. pkt., vil fastsætte regler om krav til føreren af dieseldrevne personbiler om fremlæggelse af dokumentation for, at betingelserne vedrørende registrering som veteranbil eller registrering i udlandet og alder er opfyldt.

Til nr. 19

Det fremgår af den gældende § 15 b, stk. 6, i miljøbeskyttelsesloven, at miljøministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation.

Det foreslås at ændre § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, så det fremgår, at miljøministeren fastsætter regler om registrering af køretøjer omfattet af stk. 1-3, herunder hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation.

Med den foreslåede ændring vil det fremgå, at § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, ikke kun skal anvendes for lastbiler, busser og varebiler som i dag, men også gælde for de dieseldrevne personbiler, der er omfattet af miljøzonekravene.

Den foreslåede ændring vil medføre, at miljøministeren i bekendtgørelse også kan fastsætte regler om registrering af køretøjer omfattet af den foreslåede § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 16. Miljøministeren vil bl.a. kunne fastsætte regler om den dokumentation, der vil være påkrævet i forhold til at godtgøre, at et dansk eller udenlandsk registreret køretøj, omfattet af miljøzonekravene i den foreslåede § 15 b, stk. 3, opfylder de fastsatte betingelser.

## UDKAST

Den gældende bemyndigelse, der omfatter miljøzonekravene for køretøjer omfattet af § 15 b, stk. 1-2, er udmøntet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse, hvor det forventes, at også krav til dieseldrevne personbiler med hjemmel i den ændrede § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, vil blive udmøntet.

Det forventes, ligesom det er tilfældet for de køretøjer, der i dag er omfattet af miljøzonekrav, at der vil blive fastsat krav om, at udenlandske registrerede personbiler, der er indregistreret inden en bestemt skæringsdato, skal registrere sig for lovligt at køre i miljøzonen. Bemyndigelsen vil dog også kunne anvendes til, ligesom den gældende bemyndigelse, til at stille krav om, at alle udenlandske køretøjer skal lade sig registrere, således at Sund og Bælt Holding A/S og Miljøstyrelsen vil have adgang til oplysninger om alle køretøjer, der passerer kontrolpunkterne i miljøzonerne.

Den dokumentation, der vil kunne kræves vil kunne bestå af fremlæggelse af registreringsattest, hvoraf det fremgår, at der er eftermonteret partikelfilter eller at køretøjet opfylder en Euronorm, der anses for sidestillet med partikelfilter (pt. euro 5 og 6).

Det forventes, at der også for dieseldrevne personbiler, med hjemmel i miljøoplysningslovens § 79 b, stk. 1, nr. 7, vil blive stillet krav om, at registrering skal ske elektronisk. For nærmere herom se bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 26.

Til nr. 20

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 1, at miljøministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 1, nr. 1, 2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5.

Det foreslås at ændre § 15 c, stk. 1, så der også henvises til den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1.

Med den foreslåede ændring vil der også kunne gives dispensationer til de dieseldrevne personbiler, der vil blive omfattet af forslaget til § 15 b, stk. 3, nr. 1. Det fremgår af forslaget til § 15 b, stk. 3, nr. 1, at dieseldrevne personbiler fra og med den 1. januar 2023 skal have monteret et partikelfilter, hvis de skal kunne opholde sig lovligt i en miljøzone, der er blevet udvidet til at omfatte dieseldrevne personbiler.

Det vurderes, at behovet for at meddele dispensationer for private vil være anderledes end den nuværende dispensationspraksis for erhvervskøretøjer.

Det forventes, at der ikke vil blive givet dispensation til private gøremål, men kun i tilfælde, hvor miljøzonekravet vurderes at udgøre ekspropriation

eller hvor en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse ikke vil kunne gennemføres.

Det vurderes, at det vil være hensigtsmæssigt, at der ud over at være tale om en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse også vil skulle være andre forhold, der gør sig gældende, før der kan blive tale om et særligt tilfælde i bestemmelsens forstand. Det kan f.eks. være ansøgerens aktuelle økonomiske situation, hvis eftermontering af et partikelfilter vil være sikkerhedsmæssigt uforsvarlig, eller hvis særlige forhold ved køretøjet tilsiger det, og andre omstændigheder i øvrigt taler herfor, herunder at betydning for miljø og sundhed er underordnet. Herudover skal det ikke være en mulighed, at køretøjet kan udskiftes med et andet køretøj, som kan udføre samme opgave og som opfylder miljøzonekravene.

Miljøministeren vil som hidtil skulle dispensere i medfør af den foreslåede § 15 c, stk. 1, i de særlige tilfælde, hvor opfyldelsen af kravene i en miljøzone vil belaste en person på en sådan måde, at opfyldelse af filterkravet vil indebære ekspropriation i grundlovens § 73's forstand.

Som også beskrevet i de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.3 om dispensationer vurderes den foreslåede ordning, hvorefter der gives kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense kommuner mulighed for at udvide deres miljøzoner til dieseldrevne personbiler med virkning tidligst fra den 1. januar 2023, ikke i almindelighed at rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73.

Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene om montering af partikelfilter vil kunne ramme enkelte personer atypisk hårdt, og at kravene om partikelfilter i sådanne tilfælde vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person.

Det vil bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation, og i vurderingen vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene om partikelfilter. Det bemærkes i den forbindelse, at en person efter omstændighederne vil kunne blive ramt atypisk hårdt økonomisk, hvis personen har bopæl inden for en miljøzone, der ikke findes et godkendt partikelfilter til den pågældende biltype og personen mangler midler til at udskifte bilen. Det skal dog hertil bemærkes, at der med lovforslaget, jf. lovforslagets § 1, nr. 22, foreslås givet en bemyndigelse til miljøministeren til at fastsætte regler om undtagelser til partikelfilterkravet. Det forventes bl.a., at bemyndigelsen vil blive anvendt til at give beboere 12 måneder ekstra til at indrette sig på de nye regler, før de skal opfylde miljøzonekravet.



## UDKAST

Adgangen til at meddele dispensation under henvisning til, at partikelfilterkravet udgør et ekspropriativt indgreb, gælder ikke i forhold til offentligt ejede køretøjer.

Det forventes, at ministerens beføjelser til at meddele dispensation i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80 som hidtil vil blive henlagt til Miljøstyrelsen.

Til nr. 21

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 2, at miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation.

Det foreslås, at der i § 15 c, stk. 2, efter »dispensation« indsættes »efter stk. 1« og efter »herunder om« indsættes: »ansøgning,«.

For at præcisere bemyndigelsen foreslås det for det første, at der indsættes en henvisning til § 15 c, stk. 1, så der ikke vil være tvivl om, at bemyndigelsen i stk. 2 er knyttet til dispensationsadgangen i stk. 1. For det andet foreslås det, at det indsættes i bestemmelsen, at ministeren også kan fastsætte regler om ansøgning. Dette foreslås for at præcisere bestemmelsen, at hjemlen også kan anvendes til at fastsætte regler om, hvad en ansøgning om dispensation skal indeholde.

Det forventes, at hjemlen, som det er tilfældet for den gældende § 15 c, stk. 2, også for dispensationer til dieseldrevne personbiler, vil blive udmøntet i bekendtgørelse nr. 948 af 21. juni 2020 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.

Til nr. 22

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 1, at miljøministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 1, nr. 1, 2 og 4, og stk. 2, nr. 1, 3 og 5. Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 2, at miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation.

Det foreslås at indsætte som § 15 c, stk. 3, 1. pkt. at miljøministeren for køretøjer registreret til privat anvendelse kan fastsætte regler om undtagelser til kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 2, nr. 2 og 3, og § 15 b, stk. 3, nr. 1.

## UDKAST

Den foreslåede bestemmelse vil kunne anvendes til at fastsætte nogle kategorier, hvor ellers omfattede køretøjer vil kunne blive undtaget for miljøzonekravene ud fra generelle objektive kriterier. Sådanne undtagelser forventes at være tidsbegrænsede og blive behandlet ved automatisk sagsbehandling.

Det foreslås at indsætte som § 15 c, stk. 3, 2. pkt., at ministeren kan fastsætte regler om ansøgning, vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation, registrering af undtagne køretøjer, særlige kategorier, hvor der kan opnås undtagelse og om tilsyn og udelukkelse.

Det foreslås, at ministeren kan fastsætte nærmere regler vedrørende adgangen til undtagelser for miljøzonekravene, herunder om adgangen til at fastsætte vilkår m.v.

Det forventes herudover, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, hvilke oplysninger og eventuel dokumentation, som en registrering i forhold til godkendte undtagelser skal indeholde.

Forslaget vil give miljøministeren adgang til at fastsætte regler om, at den registrering skal ske et bestemt sted, når et en ejer/bruger ønsker at registrere en undtagelse fra kravene i en miljøzone. Da miljøministerens beføjelser til at fastsætte regler om undtagelsesmuligheder forventes delegeret til Miljøstyrelsen, er det forventningen, at Miljøstyrelsen ligeledes pålægges pligten til at kontrollere disse undtagelser.

Den foreslåede bemyndigelse til Miljøministeren vil kunne anvendes til at fastsætte regler i en bekendtgørelse om, at køretøjer i nogle specifikke tilfælde, er undtaget fra partikelfilterkravet i en miljøzone.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at køretøjer, der kan eftermontere et partikelfilter, som hovedregel ikke vil få adgang til miljøzoner efter undtagelsesmodellen.

Det kunne eksempelvis være i tilfælde, hvor en ansøger eller en pårørende skal til behandling på hospital eller speciallæge og har fået en indkaldelse hertil.

Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at specialbyggede handicapkøretøjer eller handicapkøretøjer, hvortil ansøger har modtaget tilskud til køretøjet fra kommunen, undtages.

## UDKAST

Det forventes, at der vil blive opbygget et web-baseret system til ansøgninger og registrering af undtagelser, hvor ansøgeren først vælger undtagelseskategori, f.eks. behandling på hospital. Derefter afgives den påkrævede information for den valgte kategori, herunder eventuelt upload af relevante dokumenter. Afslutningsvist bekræfter ansøgeren sin identitet og oplysningerne.

Det forventes, at der for specifikke undtagelser vil blive fastsat tidsbegrænsninger for hvor længe, man er undtaget miljøzonekravet, det kunne f.eks. være 24 timer for hospitalsbesøg.

Den foreslåede bemyndigelse giver endvidere miljøministeren hjemmel til at fastsætte regler om tilsyn. Det vil være relevant med tilsyn i de tilfælde, hvor behandlingen af undtagelsesansøgninger behandles ved automatisk sagsbehandling. Her kan der opstå et behov for, at der f.eks. foretages stikprøvekontrol.

Endelig giver bemyndigelsen miljøministeren mulighed for at fastsætte regler om undtagelse. Det vil kunne være relevant, hvis der opdages gentagne tilfælde af snyd med undtagelsesordningen.

På baggrund af erfaringer med undtagelsesordningen vil de forskellige kategorier kunne blive udvidet eller indskrænket. Det kan også vise sig, at der vil kunne blive behov for at tilføje en eller flere kategorier.

Afhængig af den nærmere udformning af ordningen, vil der kunne blive stillet krav om, at der ved ansøgning enten skal afgives en tro og loveerklæring, og der vil kunne blive fastsat krav om indsendelse af dokumentation for hospitalsbesøg, eksempelvis i form af en indkaldelse, med angivelse af navn og dato for besøget.

Det forventes, at der med hjemmel i den gældende § 15 e, stk. 2, i miljøbeskyttelseslovens, vil blive fastsat regler, der pålægger Miljøstyrelsen at sende oplysninger til Sund og Bælt Holding A/S om, hvilke køretøjer (registreringsnummer og køretøjets nationalitet) der er undtaget miljøzonekrav, samt oplysninger om, hvilke miljøzoner og hvilke perioder undtagelsen gælder i. Dette sker med henblik på, at Sund og Bælt Holding A/S kan slette registreringer af disse køretøjer.

Til nr. 23

Miljøbeskyttelseslovens § 15 d omhandler miljøministerens beføjelser til at fastsætte regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

## UDKAST

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 d, stk. 2, at miljøministeren kan henlægge en række beføjelser til en privat organisation eller en virksomhed. Det fremgår af stk. 2, nr. 1, at det kan dreje sig om vurdering af, om kravene efter § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, er opfyldt i forhold til eftermonteret partikelfilter. Det fremgår af stk. 2, nr. 2, at beføjelsen til at kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter også kan henlægges til en privat organisation eller en virksomhed. Endelig fremgår det af stk. 2, nr. 3, at beføjelsen til at godkende køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddrage godkendelser og registrere godkendte køretøjer kan henlægges.

Beføjelserne er for den gældende lovgivning henlagt til synsvirksomhederne for så vidt angår tunge køretøjer. For varebiler er det fastsat, at Færdselsstyrelsen regelsæt gælder.

Det fremgår af § 15 d, stk. 3, at fastsættelse af regler om henlæggelse af beføjelser efter stk. 2 til synsvirksomheder sker efter forhandling med transportministeren.

Det fremgår af § 15 d, stk. 4, at afgørelser om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og om inddragelse af godkendelse, der er truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til miljøministeren. Det fremgår endvidere, at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt og at klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren. Endelig følger det af stk. 4, at en klage ikke har opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.

Det foreslås, at § 15 d, stk. 2, nr. 1, ændres, så der også henvises til § 15 b, stk. 3, i bestemmelsen.

Den foreslåede ændring vil indebære, at det fremgår, at det er hensigten, at også personbiler omfattet af miljøzonekrav, skal være omfattet af reglerne i miljøbeskyttelseslovens § 15 d.

For dieseldrevne personbiler forventes det, at bemyndigelsen i § 15 d, stk. 1, vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at dieseldrevne personbiler, der opfylder betingelserne for afgiftsfritagelse og er godkendt efter bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter, anses for at være godkendt i overensstemmelse med den foreslåede ordning om skærpede krav i miljøzoner. Hvis der sker en teknologisk udvikling inden for partikelfiltre til dieseldrevne personbiler vil bemyndigelse også kunne anvendes til at fastsætte

andre krav til godkendelse af dieseldrevne personbiler med eftermonterede partikelfiltre.

Til nr. 24

Miljøbeskyttelseslovens §§ 16-18 a indeholder bl.a. en bemyndigelse til at fastsætte regler om forebyggelse af forurening og andre uhygiejniske forhold og bestemmelser vedrørende bekæmpelse af rotter.

Det foreslås, at der efter § 15 e indsættes et *kapitel 2 g* med overskriften *Forebyggelse af forurening og andre uhygiejniske forhold, herunder rottebekæmpelse*.

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det fremgå, hvor bestemmelserne om forebyggelse af forurening og andre uhygiejniske forhold og rottebekæmpelse står i loven. Forslaget til indsættelse af nyt kapitel skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-7 og 25, hvor det foreslås at inddele miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 i flere kapitler.

Til nr. 25

Miljøbeskyttelseslovens § 18 a indeholder regler om tilskud til projekter i den regionale udviklingsstrategi.

Det foreslås, at der efter § 18 indsættes et *kapitel 2 h* med overskriften *Tilskud til projekter beskrevet i den regionale udviklingsstrategi*.

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det fremgå, hvor bestemmelserne om forebyggelse af forurening og andre uhygiejniske forhold og rottebekæmpelse står i loven. Forslaget til indsættelse af nyt kapitel skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-7 og 24, hvor det foreslås at inddele miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 i flere kapitler.

Til nr. 26

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1, nr. 6, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at der skal ske digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1.

Det foreslås, at der i § 79 b, stk. 1, nr. 6, efter »§ 15 c, stk. 1« indsættes: » og regler udstedt i medfør af § 15 c, stk. 3«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation ved ansøgning og

## UDKAST

afgørelse efter regler udstedt i medfør af § 15 c, stk. 3, der indeholder en bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte undtagelser til miljøzonekravene, jf. lovforslagets § 1, nr. 22.

Reglerne om digital kommunikation vil blive udstedt i den tekniske miljøzonebekendtgørelse, ligesom det er tilfældet for de gældende krav til digital kommunikation, der gælder for ansøgning og afgørelse om dispensation efter den eksisterende dispensationsmodel i miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 1.

Til nr. 27

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1, nr. 7, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at der skal ske digital kommunikation, herunder anvendelse af bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved indsendelse af dokumentation for overholdelse af kravene om registrering i § 15 b, stk. 1, nr. 4, og stk. 2, nr. 5.

Det foreslås at § 79 b, stk. 1, nr. 7, ændres, så bestemmelsen også omfatter det foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 16.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der kan fastsættes krav til digital kommunikation for køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af miljøzonekravet i det foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 3.

Den gældende § 79 b, stk. 1, nr. 7, er udmøntet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

Til nr. 28

Det fremgår af § 110, stk. 1, nr. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 9 j, stk. 5, § 15 b, stk. 1 eller 2, § 17 a, stk. 1, § 19, stk. 1 eller 2, § 20, § 21 b, § 21 c, stk. 1-3, § 22, § 23, § 27, stk. 1 eller 2, § 28, stk. 4, § 43, § 45, stk. 3, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 72 a eller § 89 c,

Det foreslås, at § 110, stk. 1, nr. 1, ændres, så der også henvises til den foreslåede § 15 b, stk. 3, der indeholder miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der også kan sanktioneres med bøde for overtrædelse af miljøzonereglerne foretaget i dieseldrevne personbiler.

Til nr. 29

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 1, at for overtrædelser

## UDKAST

af § 15 b, stk. 1 eller 2, konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 110, stk. 1, nr. 1, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Det fremgår af § 110 c, stk. 2, at hvis en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet, inden for 30 dage fra at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende overtrædelsen, over for den relevante kontrolmyndighed har erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

Det fremgår af § 110 c, stk. 3, at hvis erkendelsen efter stk. 2 trækkes tilbage inden for den angivne frist efter stk. 4, kan ejeren (brugeren) fortsat pålægges ansvar efter stk. 1.

Det fremgår af § 110 c, stk. 4, at hvis der ikke inden for 3 måneder fra den relevante kontrolmyndigheds modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2 er tilkendegivet andet over for ejeren (brugeren), pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

Det fremgår af § 110 c, stk. 5, at ejeren (brugeren) af køretøjet ikke pålægges ansvar efter stk. 1, hvis en anden person ved brugstyveri eller berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

Det fremgår af § 110 c, stk. 6, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Det fremgår af § 110 c, stk. 7, at der ikke fastsættes forvandlingsstraf for bødeansvar efter stk. 1.

Det fremgår af § 110 c, stk. 8, at straffelovens § 50, stk. 3, ikke finder anvendelse for bøder pålagt efter stk. 1.

Det fremgår af § 110 c, stk. 9, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandles efter reglerne i stk. 1-8.

Det fremgår af den gældende § 110 d, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, kan miljøministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede

## UDKAST

til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Det fremgår endvidere, at fristen efter anmodning kan forlænges.

Det foreslås, at miljøbeskyttelseslovens § 110 c om betinget objektivt ansvar også skal kunne omfatte dieseldrevne personbiler. Det foreslås derfor at ændre § 110 c, stk. 1, så der i stedet for henvisningen til § 15 b, stk. 1 eller 2, henvises til § 15 b, stk. 1, 2 eller 3.

Den foreslåede ændring vil indebære, at der for overtrædelser af miljøzone-regler med dieseldreven personbil vil blive pålagt ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar også i situationer, hvor den pågældende ikke var fører af køretøjet og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Der gælder en række undtagelser i den gældende ordning om betinget objektivt ansvar, som også vil komme til at gælde for dieseldrevne personbiler.

For nærmere om den foreslåede ordning, hvor dieseldrevne personbiler foreslås omfattet af de gældende regler om betinget objektivt ansvar henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.6.2 og 2.6.3.

Det foreslås at miljøbeskyttelseslovens § 110 d om administrative bødeforelæg også skal kunne omfatte dieseldrevne personbiler. Det foreslås derfor at ændre § 110 d, stk. 1, 1. pkt., så der i stedet for henvisningen til § 15 b, stk. 1 eller 2, henvises til § 15 b, stk. 1, 2 eller 3.

Den foreslåede ændring vil indebære, at der for overtrædelser af miljøzone-regler med dieseldreven personbil vil kunne udstedes administrative bødeforelæg.

For nærmere om den foreslåede ordning, hvor dieseldrevne personbiler foreslås omfattet af de gældende regler om administrative bødeforelæg henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.2 og 2.7.3.

Til nr. 30

Det fremgår af § 110 c, stk. 9, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelser af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandles efter reglerne i stk. 1-8.

Det foreslås, at »stk. 6« ændres til: »stk. 7« i § 110 c, stk. 9.

Den foreslåede ændring foreslås som en konsekvens af, at der foreslås indsat en ny § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 16, hvilket vil medføre, at § 15 b, stk. 6 bliver stk. 7.



Til nr. 31

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 111 b, stk. 1, at politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller stk. 2, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 6.

Det fremgår af stk. 2, 1. pkt., at tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun, indtil de nævnte beløb er betalt eller der er stillet sikkerhed herfor. Af stk. 2, 2. pkt., fremgår det, at hvis dette ikke sker inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i transportmidlet. Det fremgår af stk. 2, 3. pkt., at tilbageholdelse dog kan ikke ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

Det fremgår af stk. 3, at med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen finder bestemmelser i retsplejeloven om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 2.

Det foreslås for det første, at miljøbeskyttelseslovens § 111 b vil skulle gælde for dieseldrevne personbiler omfattet af miljøzonekrav ved i § 111 b, stk. 1, nr. 1, at ændre henvisningen til »§ 15 b, stk. 1 eller 2« til »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3«.

I medfør af § 111 b kan politiet - også før dom er afsagt (eller det administrative bødeforelæg vedtaget) - tilbageholde et transportmiddel, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentlige krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v. eller at sikre tilstedeværelsen af bevismidler. Ved tilbageholdelse i forbindelse med sager om overtrædelse af miljøzonereglerne er tilbageholdelse af lastbiler, busser og varebiler omfattet af den gældende bestemmelse, og med den foreslåede ændring vil også dieseldrevne personbiler omfattet af bestemmelserne i § 15 b, stk. 3, kunne tilbageholdes med hjemmel i § 111 b.

Tilbageholdelsen kan ske, selv om den mistænkte ikke ejer eller er varig bruger af køretøjet. Tilbageholdelsen skal ophøre, når det skyldige beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

Hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder og sagsomkostninger eller er stillet sikkerhed kan der

## UDKAST

i medfør af den gældende § 111 b søges fyldestgørelse i et transportmiddel, der er tilbageholdt. Med den foreslåede ændring vil dette også omfatte dieseldrevne personbiler omfattet af miljøzonekrav.

Spørgsmålet om fyldestgørelse skal ifølge U 1969.353 H afgøres under hensyntagen til øvrige rettigheder over transportmidlet. Tilbageholdelse kan efter § 111 b ske i videre omfang, idet tilbageholdelse af et transportmiddel ikke er betinget af, at den person eller det selskab, der ejer transportmidlet kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen. Det er dog en betingelse, at den strafferetligt ansvarlige har retmæssig rådighed over transportmidlet.

Tilbageholdelse forudsætter, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for lovovertrædelsen, jf. § 802, stk. 2, nr. 1, i lov om rettens pleje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1445 af 29. september 2020, med senere ændringer (herefter retsplejeloven). Det er ikke en forudsætning for tilbageholdelse af køretøjet, at føreren er sigtet eller tiltalt i en straffesag. Det må som hidtil gældende for lastbiler, busser og varebiler anses for tilstrækkeligt, at der ved kontrol af køretøjet er opstået en begrundet mistanke om en overtrædelse af loven m.v., som kan retsforfølges her i landet. Reglen adskiller sig fra retsplejeloven ved, at en tilbageholdelse kan ske, uanset at føreren ikke selv er ejer eller medejer af køretøjet.

Der henvises i miljøbeskyttelseslovens § 111 b, stk. 3, til retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse, hvilket indebærer, at afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806. Det forventes, at dette næsten altid vil være tilfældet, da transportmidlerne ellers bare kan forlade stedet og unddrage sig retsforfølgning.

Er tilbageholdelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten, hvis den person, tilbageholdelsen retter sig imod, anmoder om det, jf. retsplejelovens § 806, stk. 3.

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der indgås skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Princippet fremgår af retsplejelovens § 805 og er

## UDKAST

også gældende for tilbageholdelse efter de gældende regler i miljøbeskyttelsesloven om tilbageholdelse og vil også komme til at gælde, når dieseldrevne personbiler omfattes.

For nærmere om udvidelse af § 111 b til at omfatte tilbageholdelse af dieseldrevne personbiler, henvises der til de almindelige pkt. 2.8.2 og 2.8.3.

For det andet foreslås det, at henvisningen i § 111 b, stk. 1, nr. 1, til »stk. 3 og 6« ændres til: »stk. 4 og 7«.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen sker som en konsekvens af, at der foreslås indsat et nyt § 15 b, stk. 3, hvorefter stk. 3 og 6 bliver til stk. 4 og 7.

### *Til § 2*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. april 2022. Dog foreslås det med *stk. 2*, at lovforslagets § 1, nr. 115, træder i kraft på et senere tidspunkt, jf. nedenfor.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, da lov om miljøbeskyttelse ikke gælder for disse landsdele, jf. miljøbeskyttelseslovens § 118.

Det foreslås i *stk. 2*, at lovforslagets § 1, nr. 15, som er erhvervsrettet, træder i kraft den 1. juli 2022, med henblik på at sikre overensstemmelse med ikrafttrædelsestidspunkterne for øvrig erhvervsrettet lovgivning, der som udgangspunkt træder i kraft den 1. juli eller den 1. januar.

Det foreslås i *stk. 3*, at regler fastsat i medfør af bemyndigelser i § 15 b, stk. 3 og 6 og § 15 c, stk. 2 i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse 1218 af 25. november 2019 med senere ændringer, skal forblive i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af de nye bestemmelser, jf. den foreslåede § 15 b, stk. 4 og 7 og § 15 c, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 16 og § 1, nr. 21.

Den foreslåede § 15 b, stk. 4, er en bemyndigelse til, at miljøministeren kan fastsætte regler om partikelfiltre og om kontrol med partikeludledning (fastsat i medfør af den gældende § 15 b, stk. 3).

## UDKAST

Den foreslåede § 15 c, stk. 1, er en bemyndigelse til at miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om ansøgning, vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation (fastsat i medfør af gældende § 15 c, stk. 2). Disse regler fremgår i dag af den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Bestemmelsen indsættes af ordensmæssige hensyn, idet bemyndigelserne til at fastsætte reglerne ændrer ”stykke” med nærværende lovforslag.

HØRINGSVERSION

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 1218 af 25. no- vember 2019, som ændret ved bl.a. lov nr. 590 af 13. maj 2019 og lov nr. 808 af 9. juni 2020, foretages følgende ændringer:</p>
	<p><b>1.</b> Efter § 7 b indsættes: »Kapitel 2 a <i>Miljømærkeordninger</i>«.</p>
	<p><b>2.</b> Efter § 8 b og inden overskriften før § 9 indsættes: »Kapitel 2 b«.</p>
	<p><b>3.</b> Efter § 9 g og inden overskriften før § 9 h indsættes: »Kapitel 2 c <i>Udvidet producentansvar</i>«.</p>
	<p><b>4.</b> Overskriften før § 9 h affattes så- ledes: »<i>Bemyndigelsesbestemmelser om udvidede producentansvarsordnin- ger</i>«.</p>
	<p><b>5.</b> Efter § 9 å indsættes: »Kapitel 2 d <i>Mål for nedbringelse af den sam- lede forurening</i>«.</p>
	<p><b>6.</b> Efter § 10 indsættes: »Kapitel 2 e <i>Særlige bemyndigelsesbestemmel- ser</i>«.</p>

	<p>7. Efter § 15 indsættes:  »Kapitel 2 f  Miljøzoner«.</p>
<p><b>§ 15 a. ---</b>  <i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsen i andre kommuner end dem, der er nævnt i stk. 1, kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de køretøjer, der er nævnt i § 15 b, stk. 1 og 2. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.  <i>Stk. 3. ---</i>  <i>Stk. 6.</i> Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone. Der skal gå mindst en periode på 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning.  <i>Stk. 7. ---</i></p>	<p>8. I § 15 a, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:</p> <p>»Kommunalbestyrelsen kan træffe bestemmelse om at inddrage køretøjer, som nævnt i § 15 b, stk. 3, i en etableret miljøzone.«</p> <p>9. § 15 a, stk. 6, 1. pkt., affattes således:</p> <p>»Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om miljøzoner, herunder om etablering, udvidelse, inddragelse af yderligere køretøjstyper, indskrænkning eller ophævelse.«</p> <p>10. I § 15 a, stk. 6, indsættes som 3. pkt.: »Der skal gå mindst en periode på 9 måneder fra offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse om at inddrage køretøjer som nævnt i § 15 b, stk. 3, i en miljøzone, jf. stk. 1, til det tidspunkt, hvor afgørelsen har virkning.«</p> <p>11. I § 15 a, indsættes stk. 8:</p> <p>»Stk. 8. I op til 9 måneder inden en miljøzone har virkning, kan miljøministeren orientere ejere (brugere)</p>

	<p>om, at deres køretøj vil blive omfattet af en kommende miljøzone. Ministeren kan tillige op til 3 måneder inden en miljøzone har virkning, registrere køretøjer der ikke opfylder miljøzonekravet, som har befundet sig i en kommende miljøzone, og orientere ejer (bruger) om, at deres køretøj ikke vil overholde miljøzonekravet når miljøzonen får virkning.«</p> <p><b>11.</b> I § 15 a, indsættes <i>stk. 8</i>:</p> <p>»<i>Stk. 8.</i> I op til 9 måneder inden en miljøzone har virkning, kan miljøministeren orientere ejere (brugere) af et køretøj om konsekvenserne af, at miljøzonen får virkning. Ministeren kan tillige i op til 3 måneder, inden en miljøzone har virkning, registrere køretøjer, der befinder sig i miljøzonen, og orientere køretøjets ejer (bruger) om registreringen og om konsekvenserne af, at miljøzonen får virkning.«</p>
<p><b>§ 15 b.</b> For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 4 og 5:</p> <p>1) ---</p> <p>4) Køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af stk. 6, skal fra den 1. juli 2020 være registreret.</p> <p><i>Stk. 2.</i> For varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 4</p>	<p><b>12.</b> I § 15 b, <i>stk. 1 og stk. 2</i>, ændres »stk. 4 og 5« til: »stk. 5 og 6«.</p> <p><b>13.</b> I § 15 b, <i>stk. 1, nr. 4</i>, affattes således:</p> <p>»Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. juli 2020 være registreret i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af stk. 7.«</p> <p><b>14.</b> I § 15 b, <i>stk. 2, nr. 5</i>, affattes således:</p> <p>»Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. juli 2020 være registreret i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af stk. 7.«</p>

og 5:

1) ---

3) Fra og med den 1. juli 2025 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. september 2016 eller senere.

4) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d

5) Køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af stk. 6, skal fra den 1. juli 2020 være registreret.

*Stk. 3.* Miljøministeren fastsætter regler om partikelfiltre, herunder om krav til effektivitet, dokumentation for udledning og fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at partikelfiltre skal være af godkendt type.

*Stk. 4.* Kravene i stk. 1, nr. 1-4, og stk. 2, nr. 1-5, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed.

*Stk. 5.* Kravene i stk. 1, nr. 1-4, og stk. 2, nr. 1-5, gælder ikke for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere

**15.** I § 15 b, stk. 2, nr. 3, ændres »1. juli 2025« til: »1. juli 2023«.

**16.** I § 15 b, indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* For personbiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone etableret i medfør af § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6:

1) Fra og med den 1. januar 2023 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter.

2) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

3) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. januar 2023 være registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7.«

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 4-7.

**17.** I § 15 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »om partikelfiltre«: »for køretøjer omfattet af stk. 1-3«.



UDKAST

<p>end 30 år gamle. Ministeren fastsætter regler om førerens fremlægelse af dokumentation for, at betingelserne i 1. pkt. er opfyldt.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Miljøministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt.</p>	<p><b>18.</b> I § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 5, og i § 15 b, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »og stk. 2, nr. 1-5« til: stk. 2, nr. 1-5 og stk. 3, nr. 1-3«.</p> <p><b>19.</b> I § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »regler om,« til: »regler om registrering af køretøjer omfattet af stk. 1-3, herunder«.</p>
<p><b>§ 15 c.</b> Miljøministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 1, nr. 1, 2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om</p>	<p><b>20.</b> I § 15 c, stk. 1, ændres »nr. 1, 2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5 « til: »nr. 1 og 2, i § 15 b, stk. 2, nr. 1-3 og i § 15 b, stk. 3, nr. 1«.</p>

## UDKAST

<p>vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation.</p>	<p><b>21.</b> I § 15 c, stk. 2, indsættes efter »dispensation«: »efter stk. 1« og efter »herunder om« indsættes: »ansøgning,«.</p> <p><b>22.</b> I § 15 c indsættes som <i>stk. 3</i>:  »Stk. 3. Miljøministeren kan for køretøjer registreret til privat anvendelse fastsætte regler om undtagelser fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 2, nr. 2 og 3, og § 15 b, stk. 3, nr. 1. Ministeren kan herunder fastsætte regler om ansøgning, vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation, registrering af undtagne køretøjer, særlige kategorier, hvor der kan opnås undtagelse og om tilsyn og udelukkelse.«</p>
<p><b>§ 15 d. ---</b>  <i>Stk. 2.</i> Miljøministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge følgende beføjelser:  1) At vurdere, om kravene efter § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, er opfyldt i forhold til eftermonteret partikelfilter.  2) ---</p>	<p><b>23.</b> I § 15 d, stk. 2, nr. 1, ændres »og stk. 2, nr. 1-3« til: »stk. 2, nr. 1-3, og stk. 3, nr. 1«.</p>
	<p><b>24.</b> Efter § 15 e indsættes:  »Kapitel 2 g  <i>Forebyggelse af forurening og andre uhygiejniske forhold, herunder rottebekæmpelse</i>«.</p>
	<p><b>25.</b> Efter § 18 indsættes:  »Kapitel 2 h  <i>Tilskud til projekter beskrevet i den regionale udviklingsstrategi</i>«.</p>

UDKAST

<p><b>§ 79 b. ---</b>          6) ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1,          7) indsendelse af dokumentation for overholdelse af kravene om registrering i § 15 b, stk. 1, nr. 4, og stk. 2, nr. 5,          8) ---</p>	<p><b>26.</b> I § 79 b, stk. 1, nr. 6, indsættes efter »§ 15 c, stk. 1«: »og regler udstedt i medfør af § 15 c, stk. 3«.</p> <p><b>27.</b> I § 79 b, stk. 1, nr. 7, ændres og stk. 2, nr. 5« til: stk. 2, nr. 5, og stk. 3, nr. 3«.</p>
<p><b>§ 110.</b> Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den,          1) overtræder § 9 j, stk. 5, § 15 b, stk. 1 eller 2, § 17 a, stk. 1, § 19, stk. 1 eller 2, § 20, § 21 b, § 21 c, stk. 1-3, § 22, § 23, § 27, stk. 1 eller 2, § 28, stk. 4, § 43, § 45, stk. 3, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 72 a eller § 89 c,          2) ---</p>	<p><b>28.</b> I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 1 eller 2« til: »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3«.</p>
<p><b>§ 110 c.</b> For overtrædelser af § 15 b, stk. 1 eller 2, konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 110, stk. 1, nr. 1, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.  <i>Stk. 2. ---</i>  <i>Stk. 9.</i> Miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandles efter reglerne i stk. 1-8.</p>	<p><b>29.</b> I § 110 c, stk. 1, og § 110 d, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 15 b, stk. 1 eller 2« til: »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3«.</p> <p><b>30.</b> I § 110 c, stk. 9, ændres »stk. 6« til: »stk. 7«.</p>
<p><b>§ 110 d.</b> I sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, kan miljø-</p>	

## UDKAST

<p>ministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges.</p> <p><i>Stk. 2. ---</i></p>	
<p><b>§ 111 b.</b> Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om</p> <p>1) overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 6, og</p> <p>2) ---</p>	<p><b>31.</b> I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 1 eller 2« til: »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3« og stk. 3 og 6« til: stk. 4 og 7«.</p>

HØRINGSVERSION