

**Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse**  
(Mulighed for kommunal beslutning om, at dieseldrevne personbiler omfattes af eksisterende miljøzoner og fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler)

<b>Høring fra den 6. oktober til den 19. november 2021</b>	
1.	Autobranchen
2.	Banedanmark
3.	DA – Dansk Arbejdsgiverforening
4.	Dansk Bilbrancheråd
5.	Dansk Erhverv
6.	Danske Handicaporganisationer
7.	Datatilsynet
8.	De Danske Bilimportører
9.	DI Transport
10.	DTL
11.	FDM
12.	Frederiksberg Kommune
13.	ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport
14.	Kræftens Bekæmpelse
15.	Københavns Kommune
16.	Motorhistorisk Samråd
17.	Odense Kommune
18.	Purefi A/S
19.	Rådet for Grøn Omstilling
20.	Sydtrafik
21.	Aalborg Kommune
22.	Aarhus Kommune

København d. 19. november 2021

**Høringssvar fra AutoBranchen Danmark vedr. J.nr. 2021- 9542 (Miljøzoner for dieselpersonbiler).**

AutoBranchen Danmark er overordnet tilfreds med den politiske aftale og lovforslaget, der er sendt i høring. Det er et samfundsansvar at forbedre luftkvaliteten i byerne, hvilket dette lovforslag vil medvirke til, hvis det vedtages. Lovforslaget går målrettet og udelukkende efter de køretøjer, der udgør et miljøproblem i byerne – dieslbiler uden partikelfiltre, hvilket AutoBranchen Danmark bifalder.

Herunder beskrives vores betænkeligheder og kritikpunkter ved lovforslaget.

§10:

AutoBranchen Danmark er enige i paragraffens formål om, at give de berørte bilejere et betydeligt varsel om, at deres køretøj ikke længere vil have mulighed for at køre i de pågældende miljøzoner. Vi mener dog ikke, at de foreslåede ni måneder er tilstrækkeligt henset til de store konsekvenser, det kan have for de enkelte bilejere, at de mister muligheden for at anvende deres bil i miljøzonerne. Om end det er et nødvendigt samfundshensyn, kan lovforslaget have betydelige konsekvenser for de pågældende borgere, derfor mener AutoBranchen Danmark at fristen bør være 12 måneder.

På den korte bane er en forlænget frist af endnu større vigtighed, fordi bilforhandlernes mulighed for at levere biler er særligt udfordret frem mod 2023. Mange bilfabrikker og leverandører til bilfabrikkerne har været lukket i perioder over det sidste halvandet år grundet COVID-19. Det skaber en kolossal mangel på biler og komponenter dertil på verdensplan. Derfor er der uhørt lange leveringstider på nye biler i de fleste tilfælde mellem 6 og 12 måneder.

Konsekvensen har været, at mange bilkøbere i Europa har købt brugte biler i stedet, hvilket har overophedet brugtvognsmarkedet. Dermed er der akut mangel på både nye og brugte biler.

Denne specielle situation forventes ikke løst det næste års tid, og dermed er der en reel risiko for, at de af lovforslaget berørte bilejere kan få meget svært ved at finde en erstatning for det køretøj, der ikke må køre miljøzonerne. Leveringstiderne er særligt lange for de grønne biler, som de berørte borgere helst burde søge imod. Derfor opfordrer AutoBranchen Danmark til, at de 9 måneder ændres til 12 måneder.

Tilskud til eftermontering af partikelfiltre:

AutoBranchen Danmark støtter som beskrevet lovforslaget, men vi har bekymringer om brugbarheden af den tilskudsordning til eftermontering af partikelfiltre, der beskrives i bemærkningernes punkt tre.

Det er vores vurdering, at eftermontering langt fra kan ske på alle af de berørte køretøjer. Vi har bemærket at FDM har rejst samme problematik i offentligheden, ligesom AutoBranchen Danmark selv har. Ligeså har vi gjort Miljøministeren opmærksom på problemet.

Af bemærkningerne fremgår en pris på eftermontering på ca. 6.000 kr. Når vi har forhørt os hos medlemmer, vurderes det beløb at i nogen tilfælde at være nærmere 10.000 kr.

Med henblik på afklaring af pris og mulighederne for eftermontering på forskellige modeller, har vi henvendt os til Miljøstyrelsen. Styrelsen oplyste, at den pt. ikke har et overblik over, hvilke bilmodeller, der kan eftermonteres partikelfiltre på. Tilsvarende var der usikkerhed om prisen for eftermontering.

Selvom Miljøstyrelsen lod os forstå, at der er en markedsanalyse på vej, der skal belyse området, er AutoBranchen Danmark fortsat kritisk over for anvendeligheden af tilskudsordningen. Vi finder det kritisabelt, at der angiveligt ikke findes dokumentation for, hvor mange af de berørte bilmodeller, der vil kunne anvende tilskudsordningen.

AutoBranchen Danmark opfordrer derfor til, at den forhøjede skrotpræmie for dieslbiler videreføres og udvides til at omfatte alle dieslbiler uden partikelfilter.

---

**Til:** Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)  
**Cc:** Katrine Pilmark Elkjær (kapie@mim.dk), Lotte Ebert Jensen (LEN (LEN@BANE.dk))  
**Fra:** Peter Gielov Westborg (PWST) (PWST@BANE.dk)  
**Titel:** SV: Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) (MFVM Id nr.: 5976546)  
**Sendt:** 08-10-2021 07:37

---

Hej

Banedanmark har ingen kommentarer, og kan tilføje at man ikke ejer nogen dieselmotorer uden partikelfilter

Med Venlig Hilsen / Best Regards

**Peter Westborg**

Energianalytiker - Miljø & Klima



**BANEDANMARK**

Infrastruktur - Konstruktioner, Areal, Natur og Miljø

Godsbanevej 2

4100 Ringsted

T: +45 61 96 31 74

[pwst@bane.dk](mailto:pwst@bane.dk)

*Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på [banedanmark.dk](http://banedanmark.dk). Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [borger.dk](http://borger.dk) eller [virk.dk](http://virk.dk).*

Tænk på miljøet, behøver du at printe denne mail?

---

**Fra:** Katrine Pilmark Elkjær <[kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)>

**Sendt:** 6. oktober 2021 15:32

**Emne:** Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) (MFVM Id nr.: 5976546)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) i høring.

Høringsfristen er fredag den 19. november 2021.

Hørings svar kan sendes til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) med kopi til [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Venlig hilsen

Katrine Pilmark Elkjær

Specialkonsulent | Bæredygtigt Miljø og Produktion

+45 29 32 48 84 | [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Miljøministeriet

Departementet | Slotsholmsgade 12 | 1216 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) |

[www.mim.dk](http://www.mim.dk)



---

**Til:** Katrine Pilmark Elkjær (kapie@mim.dk)  
**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening (DA@da.dk)  
**Titel:** SV: Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) (MFVM Id nr.: 5976546)  
**Sendt:** 07-10-2021 08:22

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Camilla L. Kramme  
Administrativ koordinator

---

**Fra:** Katrine Pilmark Elkjær <kapie@mim.dk>  
**Sendt:** 6. oktober 2021 15:32  
**Emne:** Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) (MFVM Id nr.: 5976546)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) i høring.

Høringsfristen er fredag den 19. november 2021.

Hørings svar kan sendes til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) med kopi til [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Venlig hilsen

Katrine Pilmark Elkjær  
Specialkonsulent | Bæredygtigt Miljø og Produktion  
+45 29 32 48 84 | [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Miljøministeriet  
Departementet | Slotsholmsgade 12 | 1216 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) |  
[www.mim.dk](http://www.mim.dk)  
Facebook | Twitter | Instagram | LinkedIn | Privatlivspolitik



Miljøministeriet  
Departementet  
Eksport og Miljøteknologi

Taastrup, den 16. november 2021

Fremsendt pr. e-mail: [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)  
Cc: [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

### **Vedr. j. nr. 2021-9542; Høring af udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøzoner til dieselpersonbiler)**

---

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring.

#### INDSTILLING

Dansk Bilbrancheråd kan IKKE indstille ændringen til vedtagelse som den foreligger i udkast, idet de eksisterende kommuner ved anvendelse af ændringen vil kunne gøre forbrugerbilister bilmæssigt insolvente med et varsel på 9 måneder – en periode, der end ikke dækker produktionstiden på en fabriksny bil – og da slet ikke en fabriksny el- eller hybrid-bil.

Dernæst er det helt igennem uhørt af fremrykke ikrafttræden af de allerede fastlagte krav til erhvervskøretøjer med 2 år. Da reglerne blev indført i 2019 planlagde erhvervet grundigt de kommende år, ligesom der blev indkøbt køretøjer ud fra den berettigede forventning, at der forelå en klar lovgivning om endelig indfasning i 2025.

Om baggrunden herfor bemærkes følgende.

#### 1. BAGGRUNDEN FOR LOVFORSLAGET

Det er noteret, at Miljøministeriet vurderet, at dieselpersonbiler udgør en væsentlig årsag til NOx-udledningen i de større byer, dvs. indenfor miljøzonerne. Dette udsagn er ikke dokumenteret ved noget empiri, og allerede af den grund synes lovforslaget vanskeligt tilgængeligt – og syner mere af kommunalpolitisk behovsafdækning end et egentligt miljømæssigt behov.

Med Danmarks ekstremt høje afgiftstryk – de seneste års reguleringer til trods – så skal en bil til såvel privat- som erhvervsbilisme holde i mange år; det er ganske simpelt en økonomisk nødvendighed for forbrugere og erhvervsdrivende, fordi det er så dyrt at købe en ny. Således viser undersøgelser, at biler generelt bliver op mod 20 år gamle, førend de er udtjent.

Netop en lang levetid på bilerne er godt for miljøet generelt set; der er et markant miljøaftryk på produktionen af en ny bil (ca. 9 ton CO<sub>2</sub>), der kræver mange års brug at retfærdiggøre – og det er også værd at notere, at el- og hybridbilers samlede miljøaftryk er ekstremt højt; uanset de i selve kørselsøjeblikket ikke forurenere.

Netop valget af bil for både privat- og erhvervsbilister, der har behov for at køre ind og ud af miljøzonerne, bliver vanskeliggjort af, at der også er kommuner, der påtænker at indføre 0-emissionszoner. Imidlertid må det konstateres, at infrastrukturen omkring ladestandere på ingen vis er eller forventes at dække behovet allerede fra 2023. KUN såfremt ladeinfrastrukturen er på plads senest samtidig med *beslutningen* om at gøre dieselmotorer ulovlige, kan borgerne træffe valget om andet køretøj på oplyst grundlag.

## 2. PRAKTISKE FORHOLD – OM EFTERMONTERING OG ØKONOMI

Der er allerede nu en række helt konkrete vanskeligheder ved at eftermontere partikelfiltre – også på personbiler. Først og fremmest har mange køretøjer ikke aktuelt, fysisk plads til et eftermonteret partikelfilter. Dette er i sig selv en udfordring.

Derudover er partikelfiltre ikke "plug-and-play"-løsninger. Hver enkelt køretøj skal have monteret et specialtilpasset partikelfilter, der blandt andet skal kobles korrekt på bilens styresystem. Dette forhold – sammenholdt med udgiften til partikelfilteret i sig selv – indebærer, at prisen for eftermontering af et partikelfilter kan være ret betragtelig; selv for "nyere" persondieselmotorer.

Dernæst noterer Dansk Bilbrancheråd sig, at det estimeres, at der er 18.000 private biler, der bliver berørt eller knap 1 % af den danske vognpark. Der virker herefter uhørt at anvende så stort et magtapparat på det beskedne antal køretøjer.

Ministeriets opfattelse er, at den enkelte bilejer højst får en udgift på 2.200 kr. ved bilskifte. Denne opfattelse er helt uden faktabelæg - og altså udtryk for et massivt fejlskud. De borgere, der forventes at blive særlig hårdt ramt af at blive tvunget til et førtidigt bilskift (i utide – om man vil) på grund af miljøzonekrav til private biler, vil ikke have mulighed for at købe ny bil uden udbetaling. Det må og skal der tages højde for.

Ses der på økonomien, så vil montering af partikelfiltre på de anslåede køretøjer, altså (forudsat de overhovedet kan skaffes) give borgerne et umiddelbart skattetryk på i alt 108 mio. kr. Dette samlede tal har ministeriet behændigt undladt at regne sammen i høringsmaterialet.

Det er da også bemærkelsesværdigt, at netop de økonomiske konsekvenser for borgerne ikke er medtaget i lovforslagets sammenfattende skema; pkt. 11.

## 3. DISPENSATIONSORDNINGEN

Det er helt afgørende, at der hjemles en effektiv dispensationsordning, således at der ikke kun gives dispensation til borgere, der har et særligt behov, fx handicap-relateret, men også borgere, der ikke har den økonomiske ramme/mulighed for udskiftning af bil, som lovforslaget direkte vil afstedkomme.

Belært af dispensationsordningerne fra erhvervskøretøjer, er det også helt oplagt nødvendigt at dispensationer gives for en realistisk periode på mindst 12 måneder for private køretøjer for beboere. 3 måneders dispensation for en familie indenfor miljøzonen vil for eksempel være fuldstændig grotesk – og særligt i lyset af produktionstiden for nye køretøjer, der aktuelt ligger på op mod 1 år for især el- og hybridkøretøjer.

Det kan undre, at Miljøministeriet forventer, at de primære dispensationer til, at privatbiler vil skulle gives med sigte på deltagelse i offentlige aktiviteter af samfundsmæssig interesse. Kørsel mellem egen bopæl og arbejde vil næppe falde under denne kategori, og Dansk



Bilbrancheråd noteret sig, at denne mulighed overhoved ikke nævnes – endsige som hovedårsag til at søge dispensation – fra ministeriets side.

#### 4. UDSTRÆKNING AF BETINGET OBJEKTIVT ANSVAR

Med det stillede forslag skal private bilejere hæfte på objektivet grundlag for den kørsel, der køres i vedkommende bil. Det er klart, at den private bilejer har råderetten over sin bil og over hvem, der kører i den – men igen at ramme bilejerne med et objektivet ansvar; som nu omfatter parkeringsbøder, fartbøder, vanvidsbilisme og forestående også kørsel ind i miljøzoner med visse køretøjer, er ikke et retssamfund værdigt, hvor de primære udgangspunkter (normalt) er, at det er den, der bryder loven, der straffes – og at man er uskyldig indtil det modsatte er bevist.

Dansk Bilbrancheråd skal derfor stille i forslag, at det objektive ansvar betinges yderligere, således at det skal være tilstrækkeligt, at der henvises til vedkommende fører samt til, at der ikke gælder en 3-måneders periode for tilbagekaldelse af en erkendelse.

I den sammenhæng er det også relevant at påpege et problem i den påtænkte hjemmel til at politiet kan tilbageholde bilen indtil bøden er betalt. Henset til det forventeligt helt uproportionale heri, opfordres ministeriet til at holde nøje øje med netop dette punkt.

\*\*\*

På ovenstående grundlag kan Dansk Bilbrancheråd IKKE indstille lovforslaget til vedtagelse, som den er fremsendt i udkast.

Venlig hilsen  
Dansk Bilbrancheråd



**Erik S. Rasmussen**  
Direktør, advokat  
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Miljøministeriet  
Slotholmsgade 12  
1216, København K

Den 19. november 2021

**J. nr. 2020-9542 Høringssvar til høring af udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøzoner til dieselpersonbiler).**

Dansk erhverv har modtaget ovennævnte høring den 6. oktober og har følgende kommentarer.

Dansk Erhverv støtter tiltag, der er med til at nå de danske klimamål. Det er en bunden opgave, der både vil formindske vores klimaaftryk og styrker innovation og udvikling på alle områder - ikke mindst transportehvervet. På den baggrund kan vi kun støtte forslaget i sin helhed, med få kommentarer.

Som det blev gjort helt klart under Corona, så er transportehvervet helt centralt for at landet hænger sammen og at erhvervslivet kan fortsætte sit virke. Derfor skal Dansk Erhverv appellere til, at følgende elementer tages op til vurdering, når forslag om miljøzoner tages op til behandling:

At, det overvejes, hvorvidt forsyningssikkerheden bliver usikker, hvis der indføres en miljøzone i et ønsket område. Det kunne fx være, hvorvidt det omfattede areals størrelse eller fremkommelighed giver udfordringer.

At, diversiteten af den erhvervsmæssige kørsel giver udfordringer. Der er stor forskel på udskiftningscyklus på et køretøj, der leverer varer eller ydelser.

At, der kontinuerligt skal skeles til, hvile reelle valgmuligheder køretøjets ejer har for at efterleve de miljømæssige krav for deres køretøjer.

Dansk erhverv arbejder allerede målrettet for, at transportehvervet kan levere hurtigt, sikkert og grønt. Det sker, blandt andet, igennem projektet GreenMile, hvor der samarbejdes med Den Europæiske Investeringsbank, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Cowi og en række af de mest toneangivende transportører.

Vi står, som altid, klar til at svare på spørgsmål, kommentarer og stiller op til bilaterale møder.

Med venlig hilsen,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christoffer Greenfort', is positioned above the printed name.

**Christoffer Greenfort**  
Chefkonsulent for Transport



DANSKE HANDICAPORGANISATIONER

Til Miljøministeriet, [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)  
Cc. [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Blekinge Boulevard 2  
2630 Taastrup, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777  
[dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk)  
[www.handicap.dk](http://www.handicap.dk)

15. november 2021 /  
mol\_dh  
Sag 19-2021-00664  
Dok. 555957

## Hørings svar: vedr. miljøzoner j.nr. 2020-9542

---

DH har følgende generelle bemærkninger:

### Vedrørende miljøbeskyttelsesloven

Med lovforslaget gives kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg mulighed for at skærpe deres eksisterende miljøzone til at omfatte dieselpersonbiler uden et partikelfilter.

Mange mennesker med handicap er gennem bilstøttereglerne bevilget dieselbil. Ved gennemlæsning af lovforslaget har vi noteret os, at der nævnes mulighed for at give dispensationer i særlige tilfælde. Vi ser dog ikke, at handicapbiler nævnes eksplicit, og det fremstår uklart, hvilke krav der gælder til dispensationsmulighederne.

Lovforslaget bør eksplicit nævne, at dispensationen skal gælde biler – bevilget som handicapbil efter servicelovens § 114.

Den nuværende formulering, hvor muligheden udelukkende er nævnt i følgebrevet, og som en generel henvisning til, at miljøministeren kan fastsætte regler om undtagelser i medfør af miljøbeskyttelsesloven og den tekniske miljøzonebekendtgørelse, giver ikke tilstrækkelig gennemsigtighed ift. hvilke forhold, ejere af handicapbiler fremover kan forvente i de byer, som er omfattet af muligheden for at indføre skærpede krav.

En dispensation bør tildeles automatisk for alle handicapbiler uanset geografi.

Det bør nævnes eksplicit, at der gives adgang til efter en konkret vurdering at bevilge eftermonteret partikelfilter.

### Vedrørende bilstøtte efter servicelovens § 114

Vi forventer, at der i de kommende år kan forventes mange nye lovændringer, som følger af grøn omstilling. Vi mener, at enhver lovændring bør screenes for mulige konsekvenser for de borgere, som kan blive berørt af dem. Love er i mange tilfælde forbundne kar, som har betydning for hinanden, og dette er et godt eksempel.

En reaktion på den foreslåede ændring af miljøbeskyttelsesloven bør derfor, efter vores opfattelse, være, at man foretager en grundig gennemgang af bilstøttereglerne.

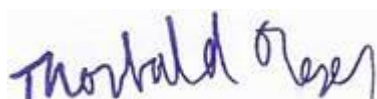
Bevilling af støtte til køb af bil indebærer i dag en otteårig bevillingsperiode. De borgere, som er afhængige af bilstøtten, har brug for trykthed omkring deres bevilling, og de har brug for, at den bevilgede bil er tids-svarende i forhold til den bilpark, der i øvrigt eksisterer. Mennesker med handicap har ikke brug for at leve 'på dispensationer', som i nogle tilfælde kan føre til ubehagelige konfrontationer ved kørsel i de særlige miljøzoner. Samtidig er det afgørende, at også handicapbilerne kan bidrage til den grønne omstilling.

Det bør derfor tydeliggøres i bilstøttereglerne, at bilerne, som skal holde i otte år skal være den bedst egnede, men også, at bevillingen skal tage højde for udviklingen i relation til grøn omstilling i bevillingsperioden. Det betyder, at såfremt der findes et mere miljøvenligt alternativ, skal dette tillægges vægt i vurderingen af, hvilken bil der er bedst egnet.

I tillæg hertil bør bilreglerne gennemgås med henblik på at sikre, at miljørigtige biler reelt kan blive et alternativ til de biler, der i dag bevilges. Dette indebærer eksempelvis muligheden for bevilling af ladestander ved borgerens bopæl.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: [mol@handicap.dk](mailto:mol@handicap.dk).

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thorkild Olesen". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Thorkild Olesen  
*Formand*

Miljøministeriet  
Slotsholmsgade 12  
1216 København K

**2. november 2021**

J.nr. 2021-11-0725  
Dok.nr. 410005  
Sagsbehandler  
Kasper Viftrup

**Sendt til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) med kopi til [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)**

---

## **Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøzonekrav til at omfatte dieseldrevne personbiler)**

Ved brev af 6. oktober 2021 har Miljøministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til overstående lovforslag. Datatilsynet har i den forbindelse alene taget stilling til de forslåede ændringer til loven.

**Datatilsynet**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
T 3319 3200  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[datatilsynet.dk](http://datatilsynet.dk)  
CVR 11883729

Udkastet giver ikke Datatilsynet anledning til konkrete bemærkninger.

Datatilsynet skal i den forbindelse bemærke, at tilsynet forudsætter, at databeskyttelsesforordningen<sup>1</sup> og databeskyttelsesloven<sup>2</sup> vil blive iagttaget i forbindelse med de behandlinger af personoplysninger, der vil ske som følge af bekendtgørelsens bestemmelser.

For god ordens skyld vedhæftes Datatilsynets udtalelse til Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og lov om Sund og Bælt Holding A/S (Digital håndhævelse af miljøzoner).

Med venlig hilsen

Kasper Viftrup

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse).

<sup>2</sup> Lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesloven).

Miljøministeriet  
Slotsholmsgade 12  
1216 København K

7. januar 2022

J.nr. 2021-11-0725  
Dok.nr. 430906  
Sagsbehandler  
Malene Højbjerg

Sendt til: [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) og [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)  
Cc: [jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

## Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (ændringer i § 1, nr. 21 samt § 1, nr. 23)

Ved e-mail af 6. december 2021 har Miljøministeriet fremsendt ændringer til ovenstående lovforslag med henblik på Datatilsynets eventuelle bemærkninger.

Miljøministeriet har oplyst, at ministeriet – efter lovforslaget har været i høring – har indsat et nyt forslag til § 1, nr. 23, der indeholder en bestemmelse om udveksling af oplysninger mellem Sund og Bælt og Miljøstyrelsen i forhold til kommunikation om miljøzoner. Derudover har Miljøministeriet ændret i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 21.

**Datatilsynet**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
T 3319 3200  
dt@datatilsynet.dk  
datatilsynet.dk

CVR 11883729

1. § 1, nr. 23, har følgende ordlyd:

”23. I § 15 f indsættes som stk. 5-7:

»Stk. 5. Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende den nationale kommunikation om kommunalbestyrelses beslutninger om at lade køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, omfatte af en eksisterende miljøzone.

Stk. 6. Kommunalbestyrelser der omfatter køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, af en eksisterende miljøzone indgår aftale med Sund og Bælt Holding A/S om kommunikation jf. stk. 5.

Stk. 7. Miljøministeren kan fastsætte regler om udveksling af oplysninger om køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, der er omfattet af miljøzoner mellem den relevante kontrolmyndighed og Sund og Bælt Holding A/S.«”

Af de specielle bemærkninger til bestemmelsen fremgår bl.a., at den forslåede bestemmelse [stk. 7] skal sikre, at Miljøministeren kan fastsætte regler om, at Miljøstyrelsen kan sende oplysninger, om de køretøjs ejere, som vil blive omfattet af nye miljøzonekrav til Sund og Bælt Holding A/S med henblik på at Holding A/S kan udsende breve med e-Boks til de berørte.

Datatilsynet forudsætter i den forbindelse, at udvekslingen af oplysninger mellem Miljøstyrelsen og Sund og Bælt A/S alene angår oplysninger, som er nødvendige for at Sund og Bælt Holding A/S kan varetage deres opgaver.

2. § 1, nr. 21, har følgende ordlyd:

”21. I § 15 c indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Miljøministeren kan for køretøjer der anvendes privat 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, betingelser, tidsbegrænsning, dokumentation, registrering, og om tilsyn.«”

Af de specielle bemærkninger til bestemmelsen, som nu er ændret, fremgår det bl.a., at det forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, hvilke

oplysninger og eventuel dokumentation, som en registrering af en undtagelse skal indeholde, eksempelvis indkaldelse til hospital eller speciallæge.

Side 2 af 2

Endvidere fremgår det, at det vurderes, at Miljøstyrelsen må behandle denne type helbredsoplysning i medfør af databeskyttelsesforordningens art. 9, stk. 2, litra f, da dokumentationen vil være nødvendig for at der kan fastlægges et krav på en tidsbegrænset undtagelse. Dokumentation i form af helbredsoplysninger vil blive opbevaret af Miljøstyrelsen i 30 dage, for at give Miljøstyrelsen tid til at føre stikprøvekontrol. Derefter vil oplysningerne blive slettet. 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.

Herudover fremgår det, at 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.

Datatilsynet har noteret sig Miljøministeriets vurdering af, at behandlingen af helbredsoplysninger til brug for dokumentation kan ske inden for rammerne af databeskyttelsesforordningens artikel 9, stk. 2, litra f.

Endvidere har Datatilsynet noteret sig, at oplysningerne opbevares af Miljøstyrelsen i 30 dage med henblik på stikprøvekontrol.

Datatilsynet forudsætter, at udvekslingen af oplysninger mellem Miljøstyrelsen og Sund og Bælt A/S alene angår oplysninger, som er nødvendige for at Sund og Bælt Holding A/S kan varetage deres opgaver.

**4.** Datatilsynet forudsætter i øvrigt at blive hørt i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelser og lignende generelle retsfor skrifter i medfør af lovforslaget, hvis disse vil have betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, jf. databeskyttelseslovens § 28.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Malene Højbjerg



**Til:** Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)  
**Cc:** Katrine Elkjær (kapie@mim.dk)  
**Fra:** Ole Kirkelund (oki@bilimp.dk)  
**Titel:** Høringssvar vedr. miljøzoner j.nr. 2021-9542 (De Danske Bilimportører)  
**Sendt:** 19-11-2021 09:47

Til Miljøministeriet

Høringssvar j.nr. 2021-9542:

**Udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (skærpelse af miljøzoner til dieselpersonbiler)**

De Danske Bilimportører har modtaget høring af udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven (MBL), hvor de eksisterende miljøzoner skærpes, således at der gives kommunerne i de pågældende zoner mulighed for at beslutte at lade disse gælde også for dieseldrevne personbiler. Vi noterer, at den foreslåede ændring følger af en politisk aftale mellem regeringen og partierne Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten kaldet: "Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling".

Generelle bemærkninger:

De Danske Bilimportører kan som udgangspunkt fuldt støtte, at der gives de 5 miljøzone-kommunerne mulighed for at stille krav om, at dieseldrevne personbiler skal være udstyret med partikelfilter, hvis de kører i miljøzonerne. Dermed gives der mulighed for, at kommunerne efter lokal beslutning kan lade personbiler omfatte af de samme krav, som allerede gælder for varebiler. Jf. udkastets § 1, nr. 16 fastsættes dog for personbilerne alene et krav om partikelfilter, uden at der angives en dato for første registrering som alternativ opfyldelse af miljøzonekravet.

Selvom der kan være særlige hensyn at tage til persontransporten i de enkelte kommuner, er der dog ikke umiddelbart nogen saglig (miljømæssig) begrundelse for, at miljøzonekravene til personbiler ikke skal være udformet på samme måde som for varebilerne og lastbilerne.

Overordnet set så vi gerne, at miljøzonekravene blev gjort obligatoriske for både lastbiler, varebiler og personbiler. Desuden kunne de trinvis skærpelser evt. suppleres med de resterende kendte skærpelser af Euronormerne frem til og med Euro 6d, når blot der gives en rimelig frist til omstillingen. Der er dog ikke indført yderligere skærpelser af selve emissionerne efter Euro 6b, der gælder for varebiler pr. 1. september 2016 og for personbiler pr. 1. september 2015. Skærpelserne herefter er sket via ændringer af testbetingelserne for opnåelse af de angivne emissionstal. Euro 6b emissionerne udgør derfor indtil videre et "naturligt" slutstadium for miljøzonekravene for så vidt angår selve emissionerne.

Under alle omstændigheder mener vi, at de trinvis skærpelser af miljøzonekravene ideelt set bør være baseret på Euronormerne fremfor datoen for første registrering eller eftermontering af partikelfilter.

Det er desuden værd at bemærke, at de potentielle positive effekter af skærpede miljøzonekrav ikke alene relaterer sig til bilernes emissioner jf. Euronormerne. Der er ligeledes positive effekter ved fornyelse af bilparken i form af lavere CO<sub>2</sub>-emissioner og forbedret sikkerhed i bilerne. Selvom der indsættes langsigtede mål og skærpelser, kan de godt være fleksible og justerbare, hvis betingelserne viser sig at være gunstige. Det kan f.eks. være, hvis ladeinfrastrukturen forbedres og udbredelsen af elbiler styrkes hurtigere end ventet.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser (Udkastets § 1, nr. 16 om Miljøzoner):

Det fremgår af udkastets § 1, nr. 16, at miljøzonekravene skal udvides til at omfatte personbilerne ved, at der indsættes et nyt stk. 3 til MBL § 15 b. Det fremgår af udkastet, at for personbilerne udformes miljøzonekravet alene som et krav om partikelfilter gældende fra og med den 1. januar 2023. I tilfælde af eftermonteret partikelfilter skal dette være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d, der delegerer fastsættelsen af disse regler til miljøministeren.

Disse regler fremgår af bekendtgørelse nr. 1474 af 21/12/2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter og er desuden gentaget i synsvejledningen. Begge steder henvises der for eftermonteret partikelfilter til, at disse skal opfylde regler i den tyske "Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung"

(StVZO) (jf. §§ 2-3 i bekendtgørelsen). Alternativt kan eftermonteret partikelfilter godkendes, hvis det kan dokumenteres, at bilen herefter svarer til bil af samme model og type med fabriksmonteret partikelfilter, der har et partikeludslip, der ikke overstiger 5 mg/km (jf. § 4 i bekendtgørelsen).

Dermed er der en uheldig forskelsbehandling mellem biler med eftermonteret partikelfilter og biler med fabriksmonteret partikelfilter. Biler med fabriksmonteret partikelfilter vil som udgangspunkt opfylde den Euronorm, der var gældende på tidspunktet for første registrering. Det tilsvarende er ikke nødvendigvis tilfældet for biler med eftermonteret partikelfilter. De nuværende regler for varebiler, der ikke har eftermonteret filter, angiver således en første registreringsdato, der for hver skærpelse er sammenfaldende med den tilsvarende Euronorm (MBL § 15 b, stk. 4):

1. Fra og med den 1. juli 2020: Første registreringsdato den 1. januar 2007 eller senere = Euro 4 (med mindre partikelfilter er monteret)
2. Fra og med den 1. juli 2022: Første registreringsdato den 1. januar 2012 eller senere = Euro 5a (med mindre partikelfilter er monteret)
3. Fra og med den 1. juli 2025: Første registreringsdato den 1. september 2016 eller senere = Euro 6b (med mindre partikelfilter er monteret)

Det betyder i realiteten, at der ikke er nogen løbende skærpelser for varebiler med eftermonteret partikelfilter, mens varebiler, der opfylder Euronormen gældende fra de nævnte registreringsdatoer (og som vil have fabriksmonteret partikelfilter), de facto vil opfylde markant skærpede krav til deres emissioner fra Euro 4 til Euro 6b. Kravet til partikeludslippet er således reduceret fra 0,04 g/km (PM) for Euro 4 til 0,0045 g/km (PM) for Euro 6b. Der blev samtidig indført krav til partikelantallet (PN).

For personbiler foreslås i udkastets § 1, nr. 16 alene krav om partikelfilter uden at skelne mellem om det er fabriksmonteret eller eftermonteret. Blot skal eftermonteret partikelfilter opfylde de nævnte krav i bekendtgørelse nr. 1474. Modsat varebilerne er der ikke angivet nogen første registreringsdato. Dermed er der reelt heller ingen løbende skærpelser for personbilernes emissioner ud over kravene til eftermonteret filter. (Euronormerne indeholder ikke et specifikt krav om partikelfilter, men emissionskravene fra Euro 4 og frem medførte, at bilerne blev udstyret med fabriksmonteret partikelfilter).

Vi anbefaler, at der både for lastbiler, varebiler og for personbiler indføres ensartede og løbende skærpelser af kravene til emissionerne for de biler, der har adgang til miljøzonerne. Sagligt set bør grundlaget for adgang til miljøzonerne være kontrollerede og sammenlignelige data for deres emissioner. Dette kan bedst ske ved, at Euronormerne anvendes som adgangskrav og ikke datoen for første registrering eller de alternative krav gældende for eftermonteret partikelfilter.

Dermed undgås også de særlige problemstillinger, der består i forhold til de såkaldte restkøretøjer, der opfylder kravet til første registreringsdato men ikke den tilsvarende Euronorm - og omvendt i forhold til de biler, der allerede opfylder en given Euronorm før de angivne registreringsdatoer.

#### Øvrige forhold:

Vi kan støtte fremrykningen af de eksisterende krav til varebilerne på trin 3 fra 1. juli 2025 til 1. juli 2023 jf. udkastets § 1, nr. 15. Varebiler med eftermonteret partikelfilter, eller som er registreret første gang den 1. september 2016 eller senere, opfylder allerede trin 3, hvorfor denne fremrykning forekommer at have et rimeligt varsel. Varebilerne kan altså være op til 6 år og 10 måneder gamle eller ældre, hvis de har eftermonteret partikelfilter. Uanset dette bør registreringsdatoen den 1. september 2016 dog, som nævnt, ændres til et krav om Euro 6b.

Vi har ingen bemærkninger til de varslinger af ændringer til miljøzonekravene og evt. inddragelse af personbiler, som foreslås jf. udkastets § 1, nr. 10 og 11.

Vi er opmærksomme på, at første registreringsdato er indført af hensyn til den digitale håndhævelse af miljøzonerne, idet registreringsdatoen eller oplysning om eftermonteret filter kan kontrolleres let via nummerpladescanning – herunder af udenlandske nummerplader. Vi forstår, at der ikke pt. findes noget internationalt eller europæisk motorregister med oplysning om partikelfiltre, og at Miljøministeriet ikke finder det omkostningseffektivt at udvikle en mærkningsordning for udenlandske dieseldrevne personbiler (eller varebiler). Derfor kan udenlandske biler indtil videre kun kontrolleres digitalt via nummerpladescanning på grundlag af datoen for første registrering. Det fremgår dog ikke, af bemærkningerne til lovforslaget, om Miljøministeriet vurderer, at det samme gælder for oplysninger om

Euronorm, eller hvorvidt det evt. inden for overskuelig fremtid vil være muligt at kontrollere Euronormen på samme måde som registreringsdatoen.

Vi mener dog alligevel, at det bør overvejes at lade krav om Euronormen gælde – evt. kun for dansk registrerede biler, indtil det bliver muligt at kontrollere Euronormen for udenlandske. For de udenlandske kan registreringsdatoen fortsat anvendes indtil videre.

Vi bemærker, at miljøzonekravene generelt er rettet mod biler med kompresionstænding (Compression Ignition), idet denne type tænding som udgangspunkt kun omfatter dieseldrevne biler, mens biler med gnisttænding og tændrør (Spark Ignition) kun omfatter benzindrevne biler. Denne opdeling følger ligeledes af den tekniske EU-regulering af Euronormerne.

Ifølge vores oplysninger har i hvert fald en enkelt bilfabrikant udviklet en særlig form for kompressionstænding i kombination med gnisttænding til deres benzinmotorer. Disse motorer har allerede været udbudt til salg, og kører på vejene i dag. De er dog under alle omstændigheder registreret som benzindrevne biler, og vi antager således, at de ikke vil kunne omfattes af miljøzonekravene uanset tændingssystemet.

Bortset fra ovenstående er det værd at bemærke, at emissionskravene til dieseldrevne biler under Euronorm 6 er så restriktive, at der efter de seneste skærpselser i realiteten ikke vil være nogen forskel på benzin og diesebilers emissioner. Dette gælder både udledningen af NOx og partikler. Dermed er der ikke nogen saglige grunde til, at miljøzonerne kun skal gælde for dieseldrevne biler. Alle person- og varebiler, der er registreret første gang efter ikrafttrædelsen af Euro 6b, burde være omfattet de samme krav til Euronormen, uanset om der er tale om dieseldrevne eller benzindrevne biler.

Vi har ingen bemærkninger til øvrige foreslåede bestemmelser

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**

Chefkonsulent

**DE DANSKE  
BILIMPORTØRER**

Telefon 2323 2520  
E-mail [oki@bilimp.dk](mailto:oki@bilimp.dk)

---

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | [www.bilimp.dk](http://www.bilimp.dk)

---

---

**Fra:** Katrine Pilmark Elkjær <[kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)>

**Sendt:** 6. oktober 2021 15:32

**Emne:** Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpselse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) (MFVM Id nr.: 5976546)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpselse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) i høring.

Høringsfristen er fredag den 19. november 2021.

Høringsvar kan sendes til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) med kopi til [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Venlig hilsen

Katrine Pilmark Elkjær

Specialkonsulent | Bæredygtigt Miljø og Produktion

+45 29 32 48 84 | [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Miljøministeriet

Departementet | Slotsholmsgade 12 | 1216 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) |

[www.mim.dk](http://www.mim.dk)

Facebook | Twitter | Instagram | LinkedIn | Privatlivspolitik

Til Miljøministeriet

Danish Transport Federation

### **Hørings svar vedr. forslag til ændring af lov om miljøbeskyttelse (miljøzonekrav for dieselpersonbiler)**

Miljøministeriet har den 6. oktober 2021 fremsendt forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøzonekrav til at omfatte dieseldrevne personbiler).

DI Transport har følgende bemærkninger til det fremsendte:

DI Transport støtter de sundhedsmæssige hensyn bag miljøzonerne. I lyset af, at dieseldrevne varebiler allerede er omfattet af reglerne i de gældende miljøzoner, så kan DI Transport støtte, at kommunerne får lov til at omfatte dieseldrevne personbiler i de eksisterende miljøzoner i København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg.

DI Transport er enige i, at benzindrevne personbiler ikke skal omfattes af miljøzonerne, da de teknisk ikke kan sidestilles med dieseldrevne personbiler for så vidt angår partikel- og NOx-udledning.

Endvidere er DI Transport enige i, at sanktionerne skal svare til overtrædelse af reglerne om miljøzoner for varebiler.

Med venlig hilsen

Rune Noack



Miljø- og Fødevareministeriet

Departementet

Slotsholmsgade 12

1216 København K.

Deres ref.:

Vor ref.: SBP

Dato: 19.11.2021

**DTL-Danske Vognmænds høringssvar på udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven  
(Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler)**

DTL-Danske vognmænd mener, at miljøzoner er en udmærket foranstaltning til at sætte ind over for lokale forureningsproblemer med kvælstofilter og partikler i byområder.

Som bekendt har diesellastbiler gennem mange år været omfattet af miljøzoner og senest er varebiler kommet med. Ud fra et miljømæssigt sigte har det undret, at miljøzonerne hidtil ikke har omfattet personbiler, som må vurderes at være en betydelig kilde til den tilbageværende forurening fra trafikken.

DTL støtter således, at miljøzonerne skærpes til at omfatte dieselpersonbiler, da det må forventes at have en gunstig virkning på indsatsen for at mindske forureningsproblemer fra trafikken i byområder.

Ydermere vil DTL i forbindelse med eventuelle kommende skærper og udvidelser af miljøzonerne efterspørge en mere balanceret tilgang til køretøjerne, så personbiler som udgangspunkt også omfattes.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent



Miljøministeriet  
Slotsholmsgade 12  
1216 København K

Sendt pr. e-mail til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) og [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

19-11-2021

Dir. tf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S21-7599

Ref: DBL/

## **Høring af udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøzoner til dieselpersonbiler)**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

### **Mulighed for eftermontering af partikelfilter**

Det er et faktum at en lang række ejere af ældre dieselpersonbiler uden partikelfilter vil blive ramt af disse regler. Særligt problematisk er, at der vil være en stor del for hvem, det er praktisk eller økonomisk umuligt at eftermontere et partikelfilter.

Det følger af Det Digitale Motorregister, at der er ca. 157.000 diesel vare- og personbiler uden partikelfilter i Danmark. Disse biler vil som udgangspunkt være euro 4-biler eller ældre. Det forekommer uklart, hvor mange modeller, det reelt er muligt at anskaffe et godkendt filter til, da der historisk ikke har været et europæisk eftermarked til euro 4-biler. Det er endvidere tvivlsomt, om der vil blive udviklet filtre til den meget begrænsede danske bilpark, bl.a. fordi det koster minimum 50.000 euro at få en ny godkendelse til en given bilmodel. Der vil ganske enkelt ikke være nok eksemplarer af en given model i Danmark til, at dette kan danne grundlag for den nødvendige investering.

For de biler, hvor det er muligt at eftermontere et partikelfilter, kan det blive en meget bekostelig affære. Det har FDM allerede erfaret med varebilerne, der som bekendt også omfatter papegøjepladebiler, der ofte blot er personbiler, hvor sæder er pillet ud. Erfaringerne herfra viser, at det ikke er utænkeligt, at eftermontering af et partikelfilter kan koste op imod 50.000 kr., eller mere. Det er derfor langt fra sikkert, at der vil være tale om en udgift som forbrugere har økonomi til at bære, eller som giver mening i forhold til bilens værdi i øvrigt.

Dertil kommer, at FDM's erfaringer fra den danske indførelse at tillægget til ejerafgiften for biler uden partikelfilter viser, at et eftermonteret partikelfilter på en bil, der ikke er tiltænkt et sådant, kan give mange tekniske og mekaniske problemer på bilen – problemer, der kan være dyre af afhjælpe.

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

FDM opfordrer derfor til, at man nøje overvejer, hvordan man vil håndtere de ældre dieselpersonbiler uden partikelfilter, og hvordan vil holde hånden under de berørte bilejeres privatøkonomi.

### **Ejerhæftelse**

FDM er bekymret over den del af forslaget, der medfører ejerhæftelse for ulovlig kørsel i en miljøzone. En sådan retstilstand vækker stor retssikkerhedsmæssig bekymring. Grundlæggende bør det ikke være således, at hensynet til en let sagsbehandling hos myndighederne vægtes højere end borgernes retssikkerhed.

Som bilist skal man naturligvis overholde loven, og kører man ulovligt i en miljøzone, skal man også bøde for det. Men at man lægger op til, at det er bilens ejer, der straffes for en forseelse, og ikke nødvendigvis den, der har overtrådt loven, er et juridisk skråplan. Problemstillingen er reel i forhold til privat lån og leje af disse biler.

Som FDM ser forslaget, giver man køb på helt basale retssikkerhedsprincipper, som vi i Danmark er vant til; nemlig at man ikke kan straffes for en forseelse, man ikke har begået. Der er ingen tvivl om, at en gennemførelse af lovforslaget reelt vil betyde, at man kommer til at straffe nogle for en forseelse, de ikke har begået.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Chefkonsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk





Miljøministeriet  
Slotsholmen 12  
1216 København K

## Høring til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (skærpeelse af miljøzonen med dieselpersonbiler), j. nr. 2020-9542

19. nov. 2021  
J.nr.: 09.10.04-G01-1-21

Frederiksberg Kommune har modtaget ovennævnte lovforslag med høringsfrist til den 19. november 2021.

Frederiksberg Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende;

Dieselpersonbiler står for ca. 63 % af partikeludslippet fra trafikken og 50 % af NOx-udslippet. Lovforslaget kommer med forslag om at udvide den eksisterende zone med krav til dieselpersonbiler om enten at overholde Euronorm 5 eller være monteret med et godkendt partikelfilter. Derudover indeholder forslaget en fremrykning af kravet til dieselvarebiler, således at de allerede fra 1. juli 2023 (mod 2025) skal overholde krav om Euronorm 6 eller være monteret godkendt partikelfilter. Lovforslaget anføres at omfatte ca. 100.000 køretøjer på landsplan, hvoraf dog kun ca. 18.000 forventes at blive direkte berørt (køre i zonerne). Loven anføres at kunne træde i kraft fra 1. januar 2023

Frederiksberg Kommune er generelt positiv overfor lovforslaget, selv om Frederiksberg Kommune gerne have set, at lovforslaget var mere ambitiøst. En styrkelse af indsatsen overfor særligt partikelforureningen er, jf. også Frederiksberg Kommunes Strategi for ren luft 2030, nødvendig, hvis vi skal have gjort noget ved den sundhedsskadelige partikelforurening, som jf. DCE/Århus Universitet seneste opgørelser, hvis der også medtages effekten af sod/ultrafine partikler, andrager over 4600 for tidlige dødsfald om året på landsplan. WHO har senest sænket retningslinjerne for partikelforurening fra 10 til 5 mikrogram/m<sup>3</sup>, hvilket vi i Danmark pt. er meget langt fra af kunne opfylde. Der vil derfor forsat være behov for, at der er stor fokus på tiltag der mindsker luftforureningen, både lokalt, nationalt og i EU-regi.

Frederiksberg Kommune skal derfor forslå at forslaget gøres mere ambitiøs og fremtidssikkert ved f.eks., som i anført i kommunens Strategi for ren luft 2030:

”Et konkret forslag bør udarbejdes ud fra en afvejning af miljømæssige og tekniske hensyn samt de økonomiske udgifter for brugerne, og sætte krav mindst svarende til Euronorm 5b og/eller anvendelse af godkendte partikelfiltre med tilsvarende effekt også overfor ultrafine partikler. Kravene i zonen bør gøres dynamiske, dvs. løbende tilpasses udviklingen i Euronormer. Det bør derudover overvejes om der kan ske en hurtigere indfasning af Euronorm 5 for varebiler samt om entreprenørmaskiner (arbejdsmaskiner, ikke vejgående maskiner) kan inddrages.”

En hurtigere indfasning af Euronorm 5 for varebiler vil reelt betyde, at alle varebiler vil være monteret med partikelfilter, ligesom inddragelse af de ikke vejgående maskiner, som i 2016 udgjorde 46% af vejtrafikkens totale partikelforurening (Miljøstyrelsen - miljøprojekt 2071,2019)), vil give større effekt på luftforureningen.

Lovforslaget om at fremrykke kravet til varebilerne om Euro 6 fra 2025 til 2023 forventes ifølge lovforslaget kun at omfatte 140 køretøjer, og har derfor minimal effekt på luftforureningen. Frederiksberg Kommune støtter også dette forslag, men finder det, jf. førnævnte, ikke tilstrækkeligt ambitiøst.

Ifølge lovforslaget fastsættes de tekniske krav til partikelfiltrene i en separat bekendtgørelse. Frederiksberg Kommune skal her gøre opmærksom på vigtigheden af, at der stilles krav om lukkede filtre – ikke som i bemærkninger til lovforslaget åbne filtre - ved eftermontering. Åbne filtre har meget begrænset effekt på partikelforureningen og bør, selvom det pt. er gældende for varebiler, ikke være tilladt for dieselpersonbiler. Ved kontrol af filtrenes effektivitet bør der også være krav til partikelantal (ultrafine partikler). Såfremt det ikke er teknisk muligt at montere et lukket filter, bør køretøjet udfases.

Kontrollen med zonen anføres som i dag, at skulle ske digitalt, og primært at ske via faste og mobile kameraer på vejnettet samt med mulighed for at politiet kan standse og tilbageholde køretøjer. Kontrollen foretages af staten (Sund & Bælt). Frederiksberg Kommune finder dette hensigtsmæssigt, men skal i den sammenhæng gøre opmærksom på vigtigheden af, at kontrollen er effektiv, og der afsættes de nødvendige statslige ressourcer for en effektiv kontrol.

Lovforslaget anføres at kunne træde i kraft fra 1. januar 2023. Dette virker, efter Frederiksberg Kommunens opfattelse tidsmæssigt urealistisk, da loven fordrer mindst to kommunale uafhængige beslutninger og offentlig høring samt efterfølgende 9 mdr. offentliggørelse inden ikrafttrædelsen af zonen er gældende. Det bør derfor overvejes, om man i stedet, ligesom det var tilfældet ved indførelsen af miljøzonen for varebiler, kan ændre beslutningsprocessen, således at fastsættelsen og offentliggørelsen sker rent statslig, hvor kommunerne alene skal "ratificere, tiltræde" udvidelsen af den eksisterende zone med dieselpersonbiler. Fordelen ved denne model er også, at det sikres, at man i Danmark har de samme zoneregler overalt.

Det bør desuden overvejes, om Sund & Bælt, ligesom ved miljøzonerne for varebiler, i loven kan gives bemyndigelse til at bistå kommunerne med den vigtige kommunikation overfor borgeren ved udvidelse af zonen med personbiler.

Frederiksberg Kommune har i forbindelse med Strategi for ren luft 2030 tilskrevet Regeringen med henblik på at få ændret de statslige rammer, så de i højere grad medvirker til at understøtte den grønne transportomstilling og begrænse luftforureningen fra særligt trafikken og brændeovnene. Efter kommunens opfattelse er det stadig afgørende at have fokus på dette, såfremt luftforureningen effektivt skal bekæmpes.

Lovforslaget anføres at koste kommunerne ca. 10 mio. kr. Lovforslaget medfører ikke økonomisk kompensation til kommunerne, da det med loven gøres frivilligt for den enkelte kommune, om den vil benytte loven og indføre miljøzone. Frederiksberg Kommune er meget betænkelig ved denne lovgivningsmæssige fremgangsmetode, da den i princippet kan anvendes indenfor alle

områder, også for samfundsmæssigt essentielle opgaver, uden at kommunerne får den nødvendige økonomiske kompensation til at udføre opgaven.

For de større bykommuner med intensiv trafik er det ikke en reel mulighed at undlade at anvende lovgivningen på grund af de afledte problemstillinger tyngde. Der er derfor tale om lovgivning, som kommunerne de facto er nødsaget til at anvende, hvorfor der bør sikres den nødvendige økonomiske kompensation. Også henset til, at anvendelse af lovgivningen medfører væsentlig mindre belastning af sundhedssystemet og dermed samfundsøkonomiske besparelser.

Høringssvaret gives med forbehold for By-, og Miljøudvalget efterfølgende godkendelse, hvilket først kan ske 22. november 2021

Venlig hilsen

Jan Bøge Sørensen  
Afdelingschef, Vej-, park, og Miljø

/

Niels Kaalund Jensen  
Civilingeniør, Miljøkonsulent

Bilag; Frederiksberg Kommune - Strategi for ren luft 2030



## Miljøministeriet

Slotholmsgade 12

1216 København K

Journal nummer: 2020-9542

Bemærkningerne er sendt til [clf@mim.dk](mailto:clf@mim.dk), [kassm@mim.dk](mailto:kassm@mim.dk) og [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Dato: 08-10-2021

### Høring af udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøzoner til dieselpersonbiler)

ITD kvitterer for det fremsendte udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse, hvor vi har følgende bemærkninger.

Som det også fremgår af baggrundsmaterialet til lovudkastet, så står personbilerne for langt den største del af udledningen af skadelige emissioner fra vejene i byerne. Derfor finder ITD det positivt, at personbilerne på lige fod med den tunge vejgodstransport også omfattes af skærpede miljøzonekrav i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense. ITD er imidlertid skeptisk over, at de berørte bilejere og beboere i miljøzonerne kompenseres for eftermonteringen af partikelfiltre, hvilket vi anser som en urimelig forskelsbehandling, da den tunge vejgodstransport ikke fik tilsvarende mulighed ved vedtagelsen af lovforslag 191 i 2019.

Derudover er det glædeligt, at lovudkastet lægger op til at fremrykke ikrafttrædelsen af de eksisterende krav om partikelfiltre til dieseldrevne varebiler med to år til den 1. juli 2023. ITD havde dog gerne set, at varebilerne underlægges de samme skæringsdatoer som lastbilerne grundet konkurrencemæssige hensyn. Omvendt anerkender vi, at det ikke har været muligt grundet tidshorizonten for behandlingen af lovforslaget.

ITD støtter generelt udkastet til lovforslag om skærpede miljøzoner til dieselpersonbiler.

\*\*\*

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til ovenstående.

Med venlig hilsen

ITD

Lasse Kristoffersen  
Politisk chefkonsulent

19. november 2021

Strandboulevarden 49  
2100 København Ø

Tlf +45 35 25 75 00

Miljøministeriet  
mim@mim.dk  
cc: kapie@mim.dk

[www.cancer.dk](http://www.cancer.dk)

UNDER PROTEKTION AF  
HENDES MAJESTÆT DRONNINGEN

### Høringssvar vedr. miljøzoner j.nr. 2020-9542

Kræftens Bekæmpelse har med interesse læst udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøzoner til dieselpersonbiler).

Dieseludstødning og luftforurening med partikler er kræftfremkaldende. Det er årsag til lungekræft, hjerte-kar sygdomme samt forværringer af astma og nedsat lungefunktion. WHO har netop opdateret deres anbefalinger om grænseværdier for forurenede luft og sænket grænseværdien for fine partikler (PM 2.5). Grænseværdien overskrides i dag i de fleste danske byer. Derfor er det vigtigt at iværksætte tiltag, som effektivt mindsker luftforureningen i danskernes hverdag.

I Kræftens Bekæmpelse bakker vi op om, at man med lovforslaget ønsker begrænse luftforureningen ved at give kommunalbestyrelserne i større danske byer mulighed for at skærpe miljøzonerne, så de også omfatter dieselpersonbiler.

Vi mener dog, at alle borgere har krav på, at luften er fri for sundhedsskadelige og kræftfremkaldende stoffer. Derfor bør de skærpede miljøzoner omfatte alle større og mellemstore byer.

Vi vil også opfordre til, at man lader Euro 6, der er den nyeste Euronorm, være gældende for dieseldrevne personbiler i miljøzonen, så man begrænser den lokale luftforurening mest muligt.

Vi ser frem til det kommende lovforslag om nulemissionszoner. Det vil have stor betydning for at mindske borgernes udsættelse for kræftfremkaldende og sundhedsskadelige stoffer fra lokale forureningskilder i tæt bebyggede områder. I den forbindelse opfordrer vi til et langt større selvstændigt fokus på at fremme cyklisme, der ikke alene mindsker luftforurening, støj og trængsel, men også er godt for den enkelte og for folkesundheden.

Med venlig hilsen

Mette Lolk Hanak  
Forebyggelseschef



## Til Miljøministeriet

### Administrativt høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpeelse af miljøzonekrav til at omfatte dieseldrevne personbiler

16-11-2021

Sagsnummer  
2021-0353441

Dokumentnummer  
2021-0353441-1

Miljøministeriet har den 5. oktober 2021 sendt udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven i høring. Lovforslaget giver kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg mulighed for at skærpe deres eksisterende miljøzone til også at omfatte dieselpersonbiler uden partikelfilter. Desuden omfatter lovforslaget en hurtigere indfasning af krav til varebiler.

Københavns Kommune har et mål om, at luften skal være så ren, at borgernes sundhed ikke belastes. Københavns Kommune arbejder derfor for, at luftkvaliteten overholder verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet.

Københavns Kommune er positiv overfor, at regeringen fremlægger et forslag til en skærpet miljøzone med hurtigere indfasning af krav om partikelfiltre på indregistrerede varebiler fra før 1. september 2016 og udvidelse af kravene til også at omfatte dieselpersonbiler uden partikelfilter. Københavns Kommune har følgende bemærkninger til lovforslaget:

1. Bemærkninger til implementering af lovforslaget
2. Bemærkninger til information om de nye regler
3. Bemærkninger til krav om åbne/lukkede partikelfiltre
4. Bemærkninger til digital håndhævelse
5. Mulighed for at stille krav til arbejdsmaskiner og havnetrafik
6. Småjusteringer i skiltningen

De enkelte punkter uddybes nedenfor.

#### *Ad 1. Bemærkninger til implementering af lovforslaget*

I lovforslaget angives ikrafttrædelsesdatoen for de skærpede krav i miljøzonen til 1. januar 2023. Loven fordrer mindst to kommunale beslutningsprocesser, én før den lovpligtige offentlige høring på 4 uger og én endelig beslutning efter den offentlige høring. Herefter skal der gå en periode på 9 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens endelige afgørelse, til de skærpede krav kan implementeres i miljøzonen.

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Mobilitet  
Islands Brygge 37  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

[www.tmf.kk.dk](http://www.tmf.kk.dk)

Københavns Kommune vurderer, at de skærpede krav til dieselpersonbiler, med denne proces, tidligst vil kunne implementeres i Miljøzonen i foråret 2023.

Københavns Kommune vurderer desuden, at det vil være hensigtsmæssigt, at de 5 miljøzonekommuner i videst muligt omfang implementerer de nye regler på samme tidspunkt, således at borgerne ikke skal forholde sig til forskellige krav i landets miljøzoner.

#### *Ad 2. Bemærkninger til information om de nye regler*

Københavns Kommune bemærker, at der på side 40 i bemærkningerne til lovforslaget står, at "*Statens hovedudgift for skærpede miljøzoner er 66,7 mio. kr. i perioden 2022-2025. Heraf udgør mindreprovenu på 30 mio. kr. og udgifter til digital håndhævelse, håndtering af dispensationer, information om regler m.v. på 36,7 mio. kr.*" Omvendt fremgår det af oversigtsskemaet på side 47, at udgifter til blandt andet information om reglerne er anført under kommunerne.

Københavns Kommune ønsker, at det tydeliggøres, hvem der har ansvaret for hvilke dele af kommunikationen vedrørende de skærpede krav i Miljøzonen.

Det bør desuden overvejes, at Sund & Bælt, som ved den forrige ændring af kravene, bemyndiges til at bistå kommunerne med den samlede kommunikationsindsats på landsplan.

#### *Ad 3. Bemærkninger til krav om åbne/lukkede partikelfiltre*

Åbne partikelfiltre reducerer ifølge Transportministeriet ca. 30% af partikelmassen, mens et lukket partikelfilter reducerer mindst 90% af partikelmassen. I forhold til at nå målet om at "luften i København er så ren, at borgernes sundhed ikke belastes", vurderer Københavns Kommune derfor, at det er u hensigtsmæssigt, at det med lovforslaget er muligt fortsat at benytte ældre køretøjer, hvis de opgraderes med et åbent partikelfilter.

#### *Ad 4: Bemærkninger til digital håndhævelse*

Københavns Kommune opfordrer til, at Miljøministeriet foretager en vurdering af om de 15 fastmonterede kameraer og 5 mobile enheder på landsplan er tilstrækkelige til at sikre en effektiv kontrol, når Miljøzonerne udvides til også at omfatte ældre dieselpersonbiler.

#### *Ad 5: Mulighed for at stille krav til arbejdsmaskiner og havnetrafik*

Københavns Kommune opfordrer regeringen til fremadrettet at udarbejde en lovgivning, der muliggør, at der stilles emissionskrav til arbejdsmaskiner.

Desuden har Københavns Kommune med Kommuneplan 2019 besluttet at arbejde for at indføre en maritim miljøzone, og derfor opfordres regeringen ligeledes til at udarbejde en lovgivning, der muliggør dette.

#### *Ad 6. Småjusteringer af skiltningen*

I henhold til miljøbeskyttelseslovens §15 a, stk. 6 skal kommunerne offentliggøre afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af den geografiske miljøzone, og der skal gå en periode på mindst 14 måneder efter denne offentliggørelse, til miljøzonen har virkning. Dette gælder også ved mindre justeringer i skiltningen. Københavns Kommune finder ikke dette hensigtsmæssigt, eftersom skiltningen løbende skal tilpasses de trafikale forhold.

Henriette Hall-Andersen

Konstitueret Vicedirektør



## Miljøministeriet

Departementet

Slotsholmsgade 12  
1216 København K

[mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)

Att.: [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

## Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler

Motorhistorisk Samråd vil hermed takke for muligheden for at afgive høringsvar den til udsendte høring.

Motorhistorisk Samråd ser med tilfredshed at man ønsker at videreføre de undtagelser, der er for historiske dieseldrevne lastbiler og varebiler, således at også historiske dieseldrevne personbiler kan bibeholde adgangen til miljøzonerne, såfremt køretøjet er registreret veterankørsel her i landet, eller er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle.

Da det ovenstående tillige svarer til de typiske regler og krav der gælder i øvrige Europæiske storbyer, så har vi heller ikke på det område yderligere at tilføje til denne høring.

Med venlig hilsen

Steen Rode-Møller  
Formand  
Motorhistorisk Samråd

## Sekretariatet

Postadresse:  
Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63  
Email: [mhs@motorhistorisk.dk](mailto:mhs@motorhistorisk.dk)

[www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk)

Dato: 19. november 2021  
Side: 1/1



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).



Odense Kommune, Nørregade 36, 5000 Odense C  
Miljøministeriet  
Slotsholmen 12  
1216 København K

By- og Kulturforvaltningen

Erhverv og Bæredygtighed  
Industri og Miljø

Nørregade 36  
5000 Odense C

[www.odense.dk](http://www.odense.dk)

Tlf. +4565512410

E-mail  
[miljo@odense.dk](mailto:miljo@odense.dk)

## Høringsvar vedr. den foreslåede skærpelse af miljøzonen til også at omfatte dieselpersonbiler.

### Høring til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse, j.nr. 2020-9542

Hermed Odense Kommunes høringssvar på ovennævnte lovforslag med høringsfrist til den 19. november 2021.

DATO  
17. november 2021

REF.  
MTHO

Da det ifølge lovforslaget er dieselpersonbiler, der står for ca. 63 % af partikeludslippet fra trafikken og 50 % af NOx-udslippet, finder vi, at det er en væsentlig forbedret mulighed, vi med loven får for at handle lokalt.

JOURNAL NR.  
09.10.04-P00-4-19

Odense Kommune er positiv stillet overfor de muligheder som lovforslaget giver, og vil gerne knytte nedenstående bemærkninger til lovforslaget.

#### Bemærkninger

Selvom udledningen i Odense overholder EU's krav og WHO's nuværende retningslinjer viser vores kortlægning, at der stadig er betydelige samfunds- og sundhedsmæssige omkostninger i kommunen forbundet med partikeludledningen fra trafikken. Derfor ser vi positivt på de muligheder lovforslaget giver kommunen for aktivt at være medvirkende til at nedbringe generne for borgerne i kommunen.

Vi ønsker ambitiøse, fleksible og fremtidssikrede handlemuligheder for kommunerne i lovgivningen, så fremtidige ændringer/udvidelser ikke vil kræve tilsvarende lange proces som den der nu er angivet i lovgivningen.

Det bør være muligt løbende at skærpe kravene i miljøzonen, under hensyntagen til miljømæssige, tekniske og økonomiske forhold. Det gælder både for køretøjer der allerede er omfattet, men bør også kunne inddrage andre typer af køretøjer/matriel som f.eks. non-road aktiviteter på byggepladser.

Fremrykningen af kravet for varebilerne om Euro 6 fra 1. juli 2025 til 1. juli 2023 støtter Odense Kommune. Men da det kun forventes at omfatte 140 køretøjer, har det nok minimal effekt på luftforureningen. Kravene til partikelfiltrene, der fastsættes i en separat bekendtgørelse, bør være til lukkede filtre ved eftermontering, da de åbne filters effekt er begrænset. Ved kontrol af filtrenes effektivitet bør der også være krav til ultrafine partikler.

Den nuværende digitale kontrol med zonen via faste og mobile kameraer, samt politiets mulighed for at standse og tilbageholde køretøjer, synes Odense

Kommune fungerer fuldt tilfredsstillende. Der er derfor et ønske om at kontrollen fortsat vil skulle foretages af staten/Sund & Bælt.

Den umiddelbare vurdering i Odense er, at der vil skulle flere kamaraer til for at sikre en tilfredsstillende og dækkende kontrol af dieselpersonbiler, og dermed en forøgelse af den nuværende kontrol. Det er vigtigt, at der sikres en effektiv kontrol, så den mest mulige effekt af miljøzonen kan sikres.

Det er Odense Kommunes indtryk, at de professionelle transportører har haft nemt ved at forstå og indordne sig efter de gældende regler, men at kommunikationen til private ejere af varebiler og på sigt dieselpersonbiler er mere en kompliceret opgave, som vi finder meget vigtig at lykkedes med.

Det er vores vurdering, at opgaven som Sund & Bælt varetager på vegne af kommunerne på miljøzoneområdet i dag, ved den kommende udvidelse af opgaven vil blive udbudspligtig. Vi finder det derfor hensigtsmæssigt, hvis Sund & Bælt kan gives bemyndigelse i lovgivningenn, som de er givet på andre områder, til at kunne bistå kommunerne med det borgerrettede arbejde, heriblandt kommunikationen.

Med den i lovforslaget skitserede proces der indebærer to politiske behandlinger, en offentlig høring, samt 9 måneders offentliggørelse før miljøzonen kan træde i kraft, er det ikke Odense Kommunes forventning, at vi vil kunne nå en implementering til den 1. januar 2023. Vi er opmærksomme på, at ikrafttræden gerne må ske senere, men vi finder det mest hensigtsmæssigt, at der sættes en realistisk frist, så miljøzonerne i de fem byer kan træde i kraft på samme tid. Ikke mindst i forhold til den kommunikationsopgave, der ligger i forhold til de nye omfattede køretøjer af lovgivningens skærpede krav.

Beslutningsprocessen omkring implementeringen af de seneste skærpelser af miljøzonen finder vi langt mere hensigtsmæssig, så derfor håber vi at I vil overveje om man kan ændre beslutningsprocessen, så fastsættelsen og offentliggørelsen sker rent statslig. Så skal kommunerne bare vælge om de vil tiltræde udvidelsen, så miljøzonen dermed kommer til at omfatte dieselpersonbiler.

### **Generelt**

Det skal bemærkes, at Odense Kommune i samarbejde med DCE har foretaget en kortlægning af luftforureningen, der dækker kommunen som areal. Der er også i den forbindelse udarbejdet et virkemiddelkatalog. Kortlægningen og virkemiddelkataloget skal på sigt danne udgangspunkt for en luftkvalitetsstrategi for Odense Kommune. En del af de virkemidler, der er nævnt i kataloget for Odense Kommune forudsætter ændret lovgivning, heriblandt omfattelsen af de foreslåede dieselpersonbiler i miljøzonen.

Det glæder os derfor, at der nu er lovgivning på vej, der giver kommunerne nye muligheder, både indenfor de eksisterende miljøzoner, men også muligheder for begrænsning af brændeovne og oprettelse af nulemissionszoner.

Det er Odense Kommunes ønske, at der fortsat arbejdes med rammerne for kommunernes muligheder for at forbedre luftkvaliteten.

Kommunernes samlede omkostninger med lovforslaget implementering er anslået til ca. 10 mio. kr., hvor der ikke er lagt op til økonomisk kompensation til kommunerne. Indførelsen af miljøzonens skærpede krav er en frivillig ordning.

Med det fokus der er på luftkvalitet og de helbredsmæssige omkostninger både på det personlige plan og det økonomiske, er det næppe sandsynligt, at kommunerne ikke vil indføre de skærpede krav.

Vi er bevidste om, at indtægten fra inddrivelse af bøder ikke står mål med statens omkostninger teknisk og administrativt, men skærpelsen af kravene vurderes på såvel lokalt som nationalt plan at kunne bevirke væsentlige samfundsøkonomiske besparelser på sundhedsvæsenet og Odense Kommune mener derfor, at det vil være rimeligt, at kommunerne får en økonomisk kompensation for at påtage sig opgaven med indførelsen.

Venlig hilsen

Christopher M. Rau  
Kontorchef Industri og Miljø

**Til:** Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)  
**Cc:** Katrine Elkjær (kapie@mim.dk)  
**Fra:** mt@purefi.dk (mt@purefi.dk)  
**Titel:** Høringssvar vedr. miljøzoner j.nr. 2020-9542 ----- Fra Purefi A/S  
**Sendt:** 19-11-2021 09:57

Kære Miljøministerie

Jeg skriver til Jer som dansk partikelfilterproducent til både lette og tunge køretøjer.

I udkastet er der lagt op til at acceptere de såkaldte åbne filtre som typisk blev brugt i Tyskland for indtil 12-15 år siden (typisk til Euro 3 biler). Denne type filtre, er IKKE filtre men en åben katalysator med "små lommer" hvor sodpartiklerne opsamles i ganske kort tid. Når disse mikrolommer er fyldt op med sod har disse "filtre" ingen effekt længere. Dette er velkendt i Tyskland og effektiviteten er ikke blot stort set NUL men også negativ idet opsamlede sodpartikler blæses ud under acceleration. De åbne "filtre" har derfor ligefrem en negativ effekt på miljøet og specielt i miljøzonerne hvor der er mange lyskryds, altså en situation hvor sodpartiklerne blæses ud gennem den åbne struktur ved i gangsatning fra lyskryds og lignende.

- Purefi foreslår at åbne "filtre" ikke bliver tilladt, da de ikke har en positiv effekt på miljøet.
- Purefi foreslår kun anvendelse af lukkede filtre med mindst 95% filtreringsgrad, teknologien er fuldt udviklet af danske producenter og anvendes allerede i dag.
- Der skal som minimum foreligge en fælles godkendelsesordning for filterproducenter mindst 6 måneder før loven træder i kraft.
- Der bør oprettes en tilskudsordning på 30% eller højere for køb af lukkede filtre med mindst 95% filtreringseffektivitet (ligesom under den først miljøzoneordning tilbage i 2008).
- Yderligere tilskud på 3000 kr til indkøb af lukkede partikelfiltre til pensionister.
- Der bør oprettes en differentieret miljøafgift afhængigt af filtreringsgraden af sodpartiklerne, f.eks.
  - Tillæg i miljøafgiften på 1500 kr hvis filtreringsgraden er under 95% af sodpartiklerne, men stadig tilladt at køre i miljøzonerne med et "åbent filter".
  - Reduceret miljøafgift på 30% for biler med et eftermonteret lukket partikelfilter som har en filtreringsgrad højere end 95%.

Ovenstående vil ikke blot motivere installering af "et rigtigt filter" men vil også gavne miljøet der hvor det skal. Vi mener ikke reduktionen af den forelåede miljøafgift vil have en negativ effekt på økonomien, idet dette vil skabe flere danske arbejdspladser og teknologiforspring.

MVH  
Mende Trajkovski,  
Direktør v. Purefi A/S



Best regards  
Mende Trajkovski  
Manager, Purefi A/S

Purefi A/S  
Rugmarken 37  
3520 Farum

Phone +45 44 95 96 99  
Mobile +45 29 78 46 99  
Fax +45 44 95 9694

Web: [www.purefi.dk](http://www.purefi.dk)

J.nr. 2020-9542

19. november 2021

### Hørings svar om miljøzoner

Først og fremmest skal vi bemærke, at det er ærgeligt at en skærpelse af miljøzonerne kommer så sent, at effekten på luftforureningen bliver forholdsvis begrænset. Set i lyset af bl.a. WHO's nye anbefalinger er et krav om partikelfilter et helt utilstrækkeligt krav.

Af samme grund *anbefaler vi, at kun personbiler, der lever op til Euro 6* kan køre i miljøzonerne. Dette er efter vores vurdering helt nødvendigt hvis man skal tage WHO's anbefalinger seriøst og substantielt nedbringe luftforureningen af særligt NOx.

Vi finder endvidere at der generelt i reguleringen bør bruges de af EU fastsatte Euro-normer i stedet for andre definitioner. Selvom vi er bekendt med baggrunden herfor, finder vi at man bør rydde op i rodet, i stedet for at lave nyt rod.

Vi skal endvidere anbefale, at kommunerne generelt *får friere rammer* til at bekæmpe luftforurening i byerne – uden statslig godkendelse – og som minimum udvider typen af byer, der kan etablere miljøzoner til *også at omfatte mellemstore byer*. Vi finder det besynderligt at man i Danmark fastholder en betydelig statslig kontrol, i modsætning til i mange andre europæiske lande, og i praksis har brugt denne kontrol til at sikre at der ikke blev handlet adækvat på udfordringerne med luftforurening.

Vi imødeser med forventning de kommende rammer for nul-emissionszoner og bidrager gerne konstruktivt hertil.

Med venlig hilsen

Jeppe Juul

---

**Til:** Katrine Pilmark Elkjær (kapie@mim.dk)  
**Fra:** Michael Aagaard (maa@sydtrafik.dk)  
**Titel:** SV: Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) (MFVM Id nr.: 5976546)  
**Sendt:** 15-10-2021 10:22

Kære Katrine

Sydtrafik har ingen bemærkninger til fremsendte lovudkast.

Med venlig hilsen  
**Michael Aagaard**  
*Afdelingschef, Flextrafik*

Kontakt:  
Hovednummer: +4576608600  
Direkte:  
Mobil: +4528993376

Sydtrafik  
Banegårdspladsen 5  
6600 Vejen



Skal du sende personoplysninger til Sydtrafik, kan du gøre det sikkert via en formular på [sydtrafik.dk/sikkerpost](https://sydtrafik.dk/sikkerpost).

---

**Fra:** Katrine Pilmark Elkjær <[kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)>

**Sendt:** 6. oktober 2021 15:32

**Emne:** Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) (MFVM Id nr.: 5976546)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler) i høring.

Høringsfristen er fredag den 19. november 2021.

Hørings svar kan sendes til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) med kopi til [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Venlig hilsen

Katrine Pilmark Elkjær  
Specialkonsulent | Bæredygtigt Miljø og Produktion  
+45 29 32 48 84 | [kapie@mim.dk](mailto:kapie@mim.dk)

Miljøministeriet  
Departementet | Slotsholmsgade 12 | 1216 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) |  
[www.mim.dk](http://www.mim.dk)

Facebook | Twitter | Instagram | LinkedIn | Privatlivspolitik



Aalborg Kommune, Mobilitetsplanlægning, BLF  
Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby



Miljøministeriet Departementet  
Højbro Plads 4  
1200 København K

**By- og Landskabsforvaltningen**  
Mobilitetsplanlægning, BLF  
Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby  
+4599312374

Sagsnr.: 2021-071987  
Dok.nr.: 2021-071987-8

Mandag 9-15  
Tirsdag 9-15  
Onsdag 9-15  
Torsdag 9-17  
Fredag 9-14

26.11.2021

## **Hørings svar Aalborg Kommune. Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler).**

Aalborg Kommune har modtaget ovennævnte lovforslag med høringsfrist d. 19/11 2021. Aalborg Kommune vil i den forbindelse gerne kommentere.

Lovforslaget kommer med forslag om at udvide den eksisterende miljøzone med krav til dieselpersonbiler om enten at overholde Euronorm 5 eller være monteret med et godkendt partikelfilter. Derudover indeholder forslaget en fremrykning af kravet til dieselvarebiler, således at de allerede fra 1. juli 2023 (mod 2025) skal overholde krav om Euronorm 6 eller være monteret godkendt partikelfilter. Lovforslaget anføres at omfatte ca. 100.000 køretøjer på landsplan, hvoraf dog kun ca. 18.000 forventes at blive direkte berørt (køre i zonerne). Loven anføres at kunne træde i kraft fra 1. januar 2023. Aalborg Kommune er generelt positiv overfor lovforslaget og har følgende overordnede kommentarer der uddybes yderligere efter punkterne i nedenstående.

- Aalborg kommune støtter en skærpelse af kravene til miljøzonen til også at omfatte dieselpersonbiler.
- Aalborg Kommuner anerkender, at det er en beslutning der kan træffes af de enkelte kommunalbestyrelser. Dog er kommunen af den opfattelse, at det bør være en generel skærpelse i Miljøbeskyttelsesloven, således at der sikres ensartede krav til miljøzoner i Danmark.
- Tidsplanen for ikrafttrædelse vurderes urealistisk, medmindre offentliggørelsen sker fra statslig side som var tilfældet ved sidste skærpelse.
- Ved skærpelse af kravene bør der udvides med yderligere kontrolforanstaltninger.
- Som tilfældet var ved sidste skærpelse af krav til miljøzonerne, ville det være en ide at koordinere informationsindsatsen og med assistance fra Sund&Bælt, hvorfor dette bør indføjes i teksten.

Kontrollen med zonen anføres som i dag, at skulle ske digitalt, og primært at ske via faste og mobile kameraer på vejnettet samt med mulighed for at politiet kan standse og tilbageholde køretøjer. Kontrollen foretages af staten (Sund & Bælt). Aalborg Kommune finder dette hensigtsmæssigt, men skal i den sammenhæng gøre opmærksom på vigtigheden af, at kontrollen er effektiv, og der afsættes de nødvendige statslige ressourcer for en effektiv kontrol. Ved udvidelse af miljøzonen til også at omfatte dieseldrevne personbiler, kan der opstå et behov for flere kontrolpunkter, da kørselsmønstret adskiller sig fra den trafik der kontrolleres i dag. Aalborg Kommune forventer, at personbilerne i langt højere grad end varebiler og i særdeleshed den tunge trafik benytter andre adgangsveje til miljøzonen end det helt overordnede vejet.

Lovforslaget anføres at kunne træde i kraft fra 1. januar 2023. Dette virker, efter Aalborg Kommunes opfattelse tidsmæssigt urealistisk, da loven fordrer mindst to kommunale uafhængige beslutninger og offentlig høring samt efterfølgende 9 mdr. offentliggørelse inden ikrafttrædelsen af zonen er gældende. Det bør derfor overvejes, om man i stedet, ligesom det var tilfældet ved indførelsen af miljøzonen for varebiler, kan ændre beslutningsprocessen, således at fastsættelsen og offentliggørelsen sker rent statslig, hvor kommunerne alene skal "ratificere, tiltræde" udvidelsen af den eksisterende zone med dieselpersonbiler. Fordelen ved denne model er også, at det sikres, at man i Danmark har de samme zoneregler overalt.

Det bør desuden overvejes, om Sund & Bælt, ligesom ved miljøzonerne for varebiler, i loven kan gives bemyndigelse til at bistå kommunerne med den vigtige kommunikation overfor borgeren ved udvidelse af zonen med personbiler.

Venlig hilsen

By- og Landskabsudvalget  
Aalborg Kommune

Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på [www.aalborg.dk/kontakt](http://www.aalborg.dk/kontakt) eller via Digital Post på [www.borger.dk](http://www.borger.dk).  
Har du brug for hjælp til Digital Post, kan du ringe til Den Digitale Hotline på 7020 0000.  
Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på [www.aalborg.dk/gdpr](http://www.aalborg.dk/gdpr).



Mobilitet og Anlæg  
Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Miljøministeriet  
Slotsholmen 12  
1216 København K

11. november 2021  
Side 1 af 2

## Høring til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (skærpelse af miljøzonen med dieselpersonbiler), j.nr.2020-9542

Aarhus Kommune har modtaget ovennævnte lovforslag med høringsfrist til den 19. november 2021

Aarhus Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende:

Dieselpersonbiler står for ca. 63 % af partikeludslippet fra trafikken og 50 % af NOx-udslippet. Lovforslaget kommer med forslag om at udvide den eksisterende miljøzone med krav til dieselpersonbiler som enten skal overholde euronorm 5 eller have monteret godkendt partikelfilter. Herudover fremrykning af kravet til dieselvarebiler, således at de allerede fra 1. juli 2023 skal overholde krav om euronorm 6 eller have monteret godkendt partikelfilter, mod tidligere i 2025.

Med lovforslaget berøres ca. 100.000 køretøjer på landsplan, hvor af ca. 18.000 forventes direkte berørt, da de kører i zonerne. Forslaget lægger op til at træde i kraft fra 1. januar 2023.

Aarhus Kommune er generelt positiv over for lovforslaget og muligheden for at sætte begrænsninger for private dieselmotorer og deres færdsel i miljøzonen. Kommunen ser det som et fornuftigt værktøj, der spiller ind i kommunes mål i Klimahandlingsplanen om at være CO<sub>2</sub> neutral i 2030.

Kontrollen med zonen anføres som i dag, at skulle ske digitalt, men primært med faste og mobile kameraer på vejnettet samt med mulighed for, at politiet kan standse og tilbageholde køretøjer. Kontrollen foretages i dag af Sund & Bælt for staten. Denne løsning ser Aarhus Kommune som en god løsning, der bør fortsætte.

Det er dog for Aarhus Kommune vigtigt at pointere, at en omfattende og god kontrol af zonen er vigtig for at sikre miljøzonens effekt. Det er derfor nødvendigt, at der afsættes de nødvendige statslige ressourcer for at sikre en effektiv kontrol.

Lovforslaget anføres at kunne træde i kraft 1. januar 2023. Dette virker efter Aarhus Kommunes opfattelse som værende ikke realistisk, da en tiltrædelse af loven vil kræve to politiske behandlinger i byrådet, 4 ugers høring samt 9 måneders offentliggørelse og indfasning, før loven kan træde i kraft. Aarhus Kommune finder det problematisk, at sagsbehandlingen for at kunne imødekomme det ønske, der vil være for at tiltræde lovforslaget, skal igang-

**TEKNIK OG MILJØ**  
Mobilitet, Anlæg og Drift  
Aarhus Kommune

**Mobilitet og Anlæg**  
Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Direkte telefon: 41 85 65 73

Direkte e-mail:  
sloma@aarhus.dk

Sagsbehandler:  
Martin Løv Simonsen

Sags nr. 21/108724



sættes inden lovforslaget er endeligt vedtaget, endog før høringsfristen er udløbet.

11. november 2021  
Side 2 af 2

Aarhus kommune vurderer derfor, at det tidligst mulige ikrafttrædelsestidspunkt for kravet til personbiler i miljøzonen i Aarhus vil være 1. juli 2023. Dette dog stadig med forventning om at lovforslaget vedtages i sin nuværende form.

Det bør desuden overvejes, om Sund & Bælt, ligesom ved miljøzonerne for varebiler, i loven kan gives bemyndigelse til at bistå kommunerne med den vigtige kommunikation overfor borgerne ved udvidelse af zonen med personbiler.

Med venlig hilsen

Trine Buus Karlsen  
Chef for Byrum  
Teknik og Miljø  
Martin Løv Simonsen  
Ingeniør