



Danmarks Frie AutoCampere

DFAC.DK

CVR: 37157430
www.dfac.dk
info@dfac.dk

Danmarks Frie AutoCampere er en forening for autocamperejere og -interesserede, der arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for. Danmarks Frie AutoCampere er trods sine kun 6 år Danmarks næststørste autocamperforening.

Dato: 04. februar 2022

Til: Miljø- og Fødevarerudvalget

Lovforslag L 114: "Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse"

DFAC støtter op om intentionerne om at nedbringe mængden af partikelforurening i de tæt befolkede områder i de store byer. Dette har beviseligt en helbredsmæssigt positiv effekt for de mennesker, der bor her.

Det vil være logisk, om restriktioner om begrænsning af partikler udledt af køretøjer og af brændeovne, som er markante forurenere, behandles ligebyrdigt i miljøzonerne. Kun at satse på at fjerne én forureningskilde, men bevare en anden, giver ikke tilstrækkelig helbredsmæssig gevinst for beboerne i zonen.

Generelt støtter DFAC op om eftermontage af partikelfiltre på personbiler, men i tilknytning hertil har vi følgende input til loven og kommentarer til de afledte ["Udkast til Bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v"](#) (ref. 1), og ["Udkast til Bekendtgørelse om miljøzoner i større sammenhængende byområder"](#) som begge er udsendte i høring.

Den politiske forståelse mellem Socialdemokratiet, Radikale Venstre, SF og Enhedslisten udtrykt i "Retfærdig retning for Danmark", som er udgangspunkt for den ændrede lovgivning, er en målsætning om at gøre Danmark bedre - fordi vi vil det - sammen.

Regeringens udgivelse: "Tættere på Grønne byer og en hovedstad i udvikling" nævner at: *"Berørte bilejere kan indrette sig på kravene ved enten at eftermontere et partikelfilter eller ved at skifte til en nyere bil. Bilejere med dieslbiler uden partikelfilter vil ligeledes få mulighed for at søge dispensation."*

Lovforslaget L 114 har en ganske anden tone og anvender den u-danske metode "pisk frem for gulerod" for at opfylde denne målsætning. Det gør den afledte bekendtgørelse (ref. 1) desværre i endnu højere grad.

Idet Miljøministeriets og Færdselsstyrelsens afgørelser mht. registrering og dispensation jf. høringsudgaven (ref. 1) § 28 ikke kan ankes, må loven være så rummelig og let at efterleve, at almindelige borgere ikke kommer "i klemme" i ærlige forsøg på at efterleve en udviklet, ny lovgivning.

I lovforslaget står: (2.4.2) *"For at sikre miljøzonernes effektivitet bør der som udgangspunkt ikke gives dispensation til private gøremål."*

og senere:

"Det er således vurderingen, at udgangspunktet bør være, at der kun kan opnås dispensation fra miljøzonekravene for de dieseldrevne personbiler og de privat anvendte varebiler, 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 bilmodel, eller et partikelfilter til bilmodellen ikke længere er tilgængeligt på markedet."

Men i høringsudgaven ref. 1 står: ”§ 14. Miljøstyrelsen kan efter ansøgning fra ejeren eller brugeren af en vare- eller personbil, som anvendes til privat brug, meddele dispensation fra kravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 2, nr. 2 og 3 og stk. 3, nr. 1, hvis der ikke kan eftermonteres et godkendt partikelfilter på køretøjet og hvor en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse ikke vil kunne gennemføres, og køretøjet ikke kan udskiftes med et andet køretøj, og andre omstændigheder i øvrigt taler derfor, herunder at en dispensation vil være af under-ordnet betydning for miljø- og sundhed.”

Ud over, at et partikelfilter ikke kan fås, skal yderligere 3 restriktive krav altså være opfyldt, for at dispensation kan gives! Og der er ingen mulighed for at anke afgørelsen.

DFAC's foreslår derfor:

- A) Partikelfiltre: Et partikelfilter skal passe nøje til den bil, som det anvendes på. Der findes kun godkendte partikelfiltre til eftermontage på få modeller og varianter af Euro 4 dieselbiler (2007-2011), fordi Danmark kommer først med skærpede miljøkrav til Euro 4, og vi er et meget lille marked. I de nævnte 5 store kommuner er der jf. en specialopgørelse fra Danmarks Statistik kun ca. 275 personbiler i gruppen Euro 4 uden partikelfilter, i hele landet er der ca. 1.850.

Testprocessen / verifikationen skal foretages for hver af kombination af motor- og filter-type og kan kun finde sted i udlandet. Måske kan nogle godkendte partikelfiltre til Euro 3 biler godkendes til Euro 4 biler - det ved man ikke endnu. Heller ikke for biler med lavere Euroklasser, er der klarhed.

Omkostningerne pr. filter bliver herved uforholdsmæssigt store. De i lovforslaget nævnte 6.000 kr. gælder kun, såfremt der allerede findes et godkendt filter til den pågældende bil.

- 1) Det vil derfor være nødvendigt forud for lovens ikrafttræden, at få undersøgt og fastslået i hvilken grad partikelfiltre, der er godkendte til eftermontering på biler af lavere miljøklasser, kan godkendes til montering på de forskellige modeller og varianter af højere miljøklasse-biler. For på grund af de meget få danske biler overstiger omkostningerne ved internationale tests og godkendelser let bilernes værdi.

Problematikken er erkendt i bilag 2 til høringsudgaven af ref. 1., den er berørt i Færdselsstyrelsens ”Meddelelse om køretøjers indretning og udstyr mv.” 2032, á 04.01.2022, [”Eftermontering af partikelfilter”](#) og i [”Bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre”](#) er problemet nævnt, men ikke løst.

- 2) Både i og udenfor de foreslåede miljøzoner er kørsel med partikelfilter på alle køretøjer en miljømæssig fordel.

Ligesom håndværkerfradraget markant har bidraget til at sænke energiforbruget i boliger, vil det være en miljømæssig fordel at indføre et tilsvarende ”mekanikerfradrag” (på arbejdslønnen) for montage af et godkendt partikelfilter.

Dette vil forlænge levetiden på funktionsdygtige dieselbiler, der kører meget længere på literen og udleder mindre CO₂ end benzinbiler af samme alder og selv nyere benzinbiler. Princippet om

”Køb og smid væk” hører fortiden til, klima betragtninger skal indeholde udledning fra vugge til grav og ikke kun udledninger under kørsel.

Hermed tages et væsentligt hensyn til klimaet globalt, fordi der ikke unødigt skal skrottes gamle og fremstilles nye biler for at varetage samme transportbehov.

Med denne ”gulerod” vil markedet for partikelfiltre være større, således at det store arbejde med at få godkendt filtre til de forskellige bilmodeller vil være mere fornuftigt at gennemføre.

Mekanikertilskuddet vurderes at ville koste staten 5-7 mio. kr., såfremt der kan fås godkendte filtre til alle de dieslbiler der mangler partikelfiltre og er hjemmehørende i de aktuelle 5 kommuner. På landsplan vil udgiften være 30-45 mio. kr. hvis samtlige dieslbiler uden partikelfilter kan monteres med et godkendt filter. Desuden vil det tilskynde bilisterne til at eftermontere de mere effektive, lukkede filtre på de biler, der er det værd.

B) Borgere boende indenfor miljøzonen: (Se bilag 1 for typiske brugere)

Funktionsdygtige, almindelig dieslbiler fra før 2011 ligger typisk i et prisleje mellem 50-150.000 kr. Det er ikke rimeligt, at både bilejerne og Miljøstyrelsen skal bruge mange timer og kræfter på hhv. at kæmpe for hhv. på at vurdere, om der kan gives dispensation for almindelige menneskers fortsatte anvendelse af deres bil.

Kravene for at opnå dispensation i § 14 i ref. 1 er urimeligt strenge og paragraffen om ekspropriation er meget relevant, men stiller borgerne i en meget uvant og anstrengt situation.

Vi foreslår derfor i stedet en enkel regel om, at:

- 1) Hvis et godkendt partikelfilter ikke kan fås eller ikke kan monteres for under f.eks. 6.000 kr. før mekanikerfradrag, gives dispensation for beboere indenfor zonen til at anvende af bilen i indtil 3 år efter lovens ikrafttræden.
- 2) Der ydes tilskud til den del af monteringen, der overstiger 6.000 kr. før mekanikerfradrag.

C) Borgere udenfor miljøzonen:

Vi foreslår at:

- 1) Ved hovedindfaldsvejene til - men udenfor - miljøzonerne etableres samkøringspladser og egentlige P-arealer, hvor biler kan parkeres i et begrænset antal dage og hvorfra omstigning til offentlige transportmidler let kan ske. Herfra skal etableres offentlige transportmidler til, fra og rundt i miljøzonen døgnet rundt, således mennesker med normal førlighed eller lette personlige hjælpemidler reelt kan undvære deres personbil i zonen.
- 2) På sådanne P-arealer kan trækkes en ”miljøbillet” til enkeltture med bilen ind i miljøzonen mod betaling. En sådan kan også forudbestilles digitalt.
- 3) Biler med Handicap Parkeringskort (udstedt af Danske Handicaporganisationer) kan få tilsvarende adgang til zonen mod halv betaling

I ref. 1, §19 skal ejeren af private personbiler, der ikke kan få monteret partikelfilter søge dispensation forud for ejerens eller nærtstående behandling på hospitaler og speciallæger.

- For de mange kronisk syge, der typisk ikke tilhører samfundets rigeste og ikke umiddelbart kan købe en nyere bil, vil dette være en urimelig ekstra belastning forud for kontroller og hospitalsbesøg.
- Endvidere mangler helt hensynet til en lovlig måde at udføre akutte kørsler til hospital og behandling uanset om det er et barnebarn eller naboen, der kører eller bliver kørt.

Venlig hilsen

Jørn Skou, Formand

Jytte Jakobsen, Juraansvarlig

[Ref. 1: "Udkast til Bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v."](#)

Bilag 1: Brugere af ældre, dieseldrevne personbiler hjemmehørende i miljøzonen



Bilag 1: Brugere af ældre, dieseldrevne personbiler hjemmehørende i miljøzonen

Det viser sig jf. en specialopgørelse fra Danmarks Statistik, at langt hovedparten (89%) af de private borgere, der ejer dieselmotorer og som bor i de 5 store, tætbefolkede kommuner allerede kører i Euro 5 og Euro 6-biler eller allerede har partikelfilter monteret. Det er knapt 2 % flere end i landet som helhed

En dieselmotor er en del dyrere end en benzindrivne, men dens force er det lange, seje træk, hvor motoren når at blive gennemvarm og selv ældre modeller kører langt på literen.

Derfor bruges diesel-personvogne typisk til de lange ture udenfor byerne. Undtagelsen er naturligvis taxaer, men de skiftes hyppigt ud og vil alle være Euro 5 eller 6.

Så hvem er det, der ejer de ca. 14.500 ældre, dieseldrevne personbiler, som bor i de 5 kommuner, og som dette lovforslag i høj grad handler om? Biler, der er registreret før år 2011, da partikelfilteret blev standard.

- 1) Det kunne være pendlere til arbejdspladser, hvor den offentlige trafik er utilstrækkelig i forhold til personens bolig, så transporttiden via offentlig trafik er vanskelig eller urimelig lang. Måske en statslig udflyttet arbejdsplads?
Man får ikke mere i løn ved udflytning af arbejdspladsen, så en brugt dieselmotor vil billigst muligt dække transportbehovet.
- 2) Lidt udenfor centrum bor familier med campingvogn, som bruges til ferie til weekendtur på en campingplads - typisk med en "dieseltrækker" foran. Trækkeren kan også bruges i dagligdagen, og har bedst af lange ture.
- 3) De ret få autocamperejere kan stort set ikke bruge bilen indenfor miljøzonerne, fordi den ikke kan parkeres i de alt for små båse. Bilen står ved boligen, bruges kun til at køre ud af miljøzonen og har bedst af lange ture.
- 4) Ejere af specialbiler, der er anskaffet som del af en hobby.

Diesel personbilerne bliver altså primært brugt til at køre den korteste vej ud fra boligen - og hjem igen - og kun i mindre grad til at køre rundt i byområdet.