



Fremsat den 27. januar 2022 af miljøministeren (Lea Wermelin)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse¹⁾

(Mulighed for kommunal beslutning om, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af eksisterende miljøzoner og fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler)

§ 1

Miljøzoner«.

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, som ændret ved bl.a. lov nr. 590 af 13. maj 2019, lov nr. 61 af 28. januar 2020, lov nr. 807 af 9. juni 2020, lov nr. 808 af 9. juni 2020 og lov nr. 786 af 4. april 2021, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 7 b indsættes:

»Kapitel 2 a
Miljømærkeordninger«.

2. *Overskriften* for § 9 ophæves.

3. Efter § 8 b indsættes før § 9:

»Kapitel 2 b
Pant- og rabatordninger«.

4. *Overskriften* efter § 9 g ophæves.

5. Efter § 9 g indsættes før § 9 h:

»Kapitel 2 c
Udvidet producentansvar«.

6. Efter § 9 å indsættes:

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

7. Efter § 10 indsættes:

»Kapitel 2 e
Særlige bemyndigelsesbestemmelser«.

8. Efter § 15 indsættes:

»Kapitel 2 f

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

»Kommunalbestyrelsen kan træffe bestemmelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en etableret miljøzone.«

10. § 15 a, stk. 6, 1. pkt., affattes således:

»Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om miljøzoner, herunder om etablering, udvidelse, om at yderligere køretøjstyper skal være omfattet af en miljøzone, om indskrænkning, omlægning af transitruter eller ophævelse af en miljøzone.«

11. I § 15 a, stk. 6, indsættes som 3. pkt.:

»Der skal gå mindst en periode på 9 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en miljøzone, jf. stk. 1, før afgørelsen har virkning.«

12. I § 15 a indsættes som stk. 8:

»Stk. 8. I op til 9 måneder inden en miljøzone har virkning, kan miljøministeren orientere ejeren (brugeren) af et køretøj om konsekvenserne af, at miljøzonen får virkning. I op til 3 måneder inden en miljøzone har virkning kan ministeren registrere køretøjer, der befinder sig i en miljøzone, med henblik på at orientere køretøjets ejer (bruger) om konsekvenserne af, at miljøzonen får virkning.«

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

14. § 15 b, stk. 1, nr. 4, affattes således:

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

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

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

16. § 15 b, stk. 2, nr. 5, affattes således:

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

17. I § 15 b indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

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

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

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

18. I § 15 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »om partikelfiltre«: »for køretøjer nævnt i stk. 1-3«.

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

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

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

22. I § 15 c, stk. 2, indsættes efter »dispensation«: »efter stk. 1«.

23. 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, herunder fastsætte regler om betingelser, tidsbegrænsning, registrering og dokumentation.«

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

25. I § 15 e indsættes som stk. 5-7:

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

Stk. 6. Kommunalbestyrelser, der træffer bestemmelse om at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en eksisterende miljøzone, indgår aftale med Sund og Bælt Holding A/S om kommunikation, jf. stk. 5, og afholder udgifterne hertil.

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

26. Efter § 15 e indsættes:

»Kapitel 2 g

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

27. Efter § 18 indsættes:

»Kapitel 2 h

Tilskud til projekter beskrevet i den regionale udviklingsstrategi«.

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

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

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

31. I § 110 c, stk. 9, og § 110 d, stk. 6, ændres »stk. 6« til: »stk. 7«.

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

§ 2.

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

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

Stk. 3. Regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 6, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse 1218 af 25. november 2019 med senere ændringer, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 4 og 7, i lov om miljøbeskyttelse, som affattet ved § 1, nr. 18 og 20.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Mulighed for kommunal beslutning om, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af eksisterende miljøzoner

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Miljøministeriets overvejelser

2.1.3. Den foreslåede ordning

2.2. Krav til dieseldrevne personbiler og fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Miljøministeriets overvejelser

2.2.3. Den foreslåede ordning

2.3. Pligt til registrering af udenlandske køretøjer

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Miljøministeriets overvejelser

2.3.3. Den foreslåede ordning

2.4. Dispensation fra miljøzonekrav

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Miljøministeriets overvejelser

2.4.3. Den foreslåede ordning

2.5. Undtagelser fra miljøzonekrav

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Miljøministeriets overvejelser

2.5.3. Den foreslåede ordning

2.6. Betinget objektivi ansvar

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Miljøministeriets overvejelser

- 2.6.3. Den foreslåede ordning
- 2.7. Administrative bødeforelæg
 - 2.7.1. Gældende ret
 - 2.7.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.7.3. Den foreslåede ordning
- 2.8. Tilbageholdelse af transportmidler med henblik på at sikre fyldestgørelse af bøder m.v.
 - 2.8.1. Gældende ret
 - 2.8.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.8.3. Den foreslåede ordning
- 3. Forholdet til databeskyttelsesloven og databeskyttelsesforordningen
- 4. Konsekvenser for FN's verdensmål
- 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
- 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne
- 8. Klimamæssige konsekvenser
- 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
- 10. Forholdet til EU-retten
- 11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
- 12. Sammenfattende skema

1. Indledning

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

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

Dieseldrevne personbiler er den største kilde til partikeludledning fra trafikken i byerne. Beregninger fra Aarhus Universitet (DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi) viser, at dieseldrevne personbiler i 2022 vil stå for 63 pct. af partikeludledningen og 49 pct. af NOx-udledningen (udledning af kvælstofoxider) fra trafikken på byveje. På den baggrund

ses der positive miljø- og sundhedseffekter og samfundsøkonomiske gevinster ved initiativer, der nedbringer den lokale luftforurening i større byer, herunder særligt initiativer målrettet dieseldrevne personbiler.

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

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

Ligesom ved indførelsen af miljøzoner for den tunge trafik og dieseldrevne varebiler skal der være god tid for de berørte bilejere og beboere i miljøzonerne til at indrette sig efter miljøzonekravene. Den kommunale beslutning vil derfor som hidtil først skulle i offentlig høring. Efter høringen kan kommunalbestyrelsen træffe endelig afgørelse om at omfatte dieseldrevne personbiler. Der skal gå mindst 9 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om at omfatte dieseldrevne personbiler, til miljøzonekravene kan få virkning.

For yderligere at nedbringe luftforureningen fra vejtrafik foreslås det at fremrykke tidspunktet for, at alle dieseldrevne varebiler skal have monteret et partikelfilter, med to år til den 1. juli 2023. Efter gældende regler vil kravet først få virkning fra den 1. juli 2025. Forslaget vil have den virkning, at der, hvis alle fem miljøzonekommuner beslutter at lade dieseldrevne personbiler være omfattet af de eksisterende miljøzoner, fra sommeren 2023 som udgangspunkt vil være et forbud i miljøzonerne mod kørsel med dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler uden partikelfilter.

Berørte bilejere kan indrette sig på kravene ved at skifte til en bil, der opfylder miljøzonekravene eller ved at eftermontere et partikelfilter.

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

Håndhævelsen af kravene til dieseldrevne personbiler foreslås at ske efter de samme regler som for de nuværende miljøzoner, som er baseret på automatiseret digital kontrol ved aflæsning af nummerplader og registreringspligt for udenlandsk registrerede køretøjer, der ikke findes i det danske køretøjsregister. Også det betingede objektive ansvar for køretøjets ejer for overtrædelser begået med ejerens køretøj foreslås at skulle gælde for de dieseldrevne personbiler. Miljøstyrelsen vil som hidtil få ansvar for at udstede administrative bødeforelæg baseret på indsamling af data om trafikken foretaget af det statsejede aktieselskab Sund og Bælt Holding A/S. Sund og Bælt Holding A/S har efter de gældende regler hjemmel til at udføre denne opgave. Herudover vil

politiet med lovforslaget også i visse særlige tilfælde få mulighed for at tilbageholde dieseldrevne personbiler, der ikke overholder miljøzonerreglerne. Tilbageholdelse vil eksempelvis kunne ske, indtil der stilles sikkerhed for betaling af et eller flere ubetalte bødeforelæg.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Mulighed for kommunal beslutning om, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af eksisterende miljøzoner

2.1.1. Gældende ret

Dieseldrevne personbiler er ikke omfattet af de gældende miljøzonerregler.

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

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

I bekendtgørelse nr. 1322 af 28. august 2020 om miljøzoner (herefter miljøzonebybekendtgørelsen) defineres betydelig trafik i § 2, nr. 3, som "en årsdøgnstrafik på en eller flere veje på omkring 500 tunge køretøjer eller 1.500 varebiler." Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i § 15 a, stk. 1 og 2, træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone, jf. § 15 a, stk. 3.

Ønsker en kommunalbestyrelse at ophæve en allerede etableret miljøzone, skal Miljøstyrelsen give tilladelse til dette, da miljøministerens kompetence efter § 15 a, stk. 3, er delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80.

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

Ministerens kan efter § 15 a, stk. 4, fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen efter stk. 2, til øvrige kommuner, herunder om kommunalbestyrelsens pligt til for egen regning at lade miljømålinger udføre af akkrediterede virksomheder, sagkyndige personer, laboratorier m.v., og om indsendelse af oplysninger i bestemt form.

§ 15 a, stk. 4, er udmøntet i miljøzonebybekendtgørel-

sen. Det fremgår af bekendtgørelsens § 2, nr. 2, at et større sammenhængende byområde er et område på mindst 2 km², som kan omfatte bymidte-områder, herunder brokvarterer, eller områder af forstadsnæssig karakter.

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

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

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

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

Bekendtgørelsens § 6, stk. 3, fastsætter krav til annonceringen af forslaget om indførelse eller udvidelse af en miljøzone. Det fremgår af bestemmelsen, at annonceringen skal indeholde oplysninger om forslagets indhold, forslagets retsvirkninger for borgere og virksomheder, herunder dispensationsmuligheder, hvor der kan indgives bemærkninger til forslaget, frist for indgivelse af bemærkninger til forslaget (minimum fire uger), hvor yderligere information om forslaget kan indhentes, og at kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

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

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

2.1.2. Miljøministeriets overvejelser

Miljøzoner med krav til dieseldrevne personbiler uden partikelfilter anslås at kunne medføre en væsentlig nedbringelse af den samlede udledning af NO_x udstødningspartikler i de større byer. Et krav om partikelfilter til dieseldrevne personbiler er derfor et effektivt virkemiddel til at sikre renere luft i miljøzonekommunerne.

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

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

I tilfælde hvor kommunalbestyrelser beslutter, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af en eksisterende miljøzone bør det sikres, at der kommunikeres landsdækkende om initiativet. Det vurderes, at det vil være en fordel, hvis det er en samlet enhed på tværs af kommunerne, der står for kommunikationsopgaven, da det er væsentligt, at alle ejere (brugere), der har et omfattet køretøj, får ensartet information om miljøzonekravet, uanset hvilken landsdel vedkommende har bopæl i. Sund og Bælt Holding A/S har allerede et samarbejde med Miljøstyrelsen og har et fælles system, der medfører, at Sund og Bælt Holding A/S i samarbejde med Miljøstyrelsen har mulighed for at tilgå oplysninger fra Køretøjsregisteret og fra Det Centrale Personregister og dermed udsende breve i e-Boks til de ejere (brugere), der har et køretøj, som vil blive omfattet af miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler. Det kan derfor være en fordel, at lade Sund og Bælt Holding A/S stå for den landsdækkende kommunikation.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense Kommuner kan træffe bestemmelse om, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af de miljøzoner, som kommunerne allerede har etableret.

Herudover foreslås det, at hvor kommunalbestyrelsen vælger, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af en eksisterende miljøzone, skal der gå en periode på mindst 9 måneder fra offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse til det tidspunkt, hvor miljøzonen får virkning.

Endelig foreslås det på baggrund af overvejelserne ovenfor, at Sund og Bælt Holding A/S ved lov pålægges at varetage opgaver vedrørende den landsdækkende kommunikation om kommunalbestyrelseres afgørelser om at lade dieseldrevne personbiler omfatte af eksisterende miljøzoner. De kommunalbestyrelser, der vælger, at dieseldrevne køretøjer skal være omfattet af deres eksisterende miljøzone, vil skulle afholde udgifterne til Sund og Bælt Holding A/S i fællesskab. De relevante kommunalbestyrelser bistår med opgaven i det omfang, det er nødvendigt.

2.2. Krav til dieseldrevne personbiler og fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler

2.2.1. Gældende ret

2.2.1.1. Krav til dieseldrevne personbiler

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

Der er i bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 med senere ændringer indført regler om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter. Reglerne gælder for visse dieseldrevne person- og varebiler.

En personbil defineres efter EU-retten som Klasse M₁ - et motorkøretøj udformet og konstrueret først og fremmest til befordring af passagerer og disses bagage med højst otte siddepladser ud over førerens siddeplads og uden plads til stående passagerer, uanset om antallet af siddepladser er begrænset til førerens siddeplads, jf. artikel 4, stk. 1, a, litra i, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858/EU af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF.

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

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

Euro 6 blev obligatorisk for personbiler fra den 1. september 2015 og indebar skærpede krav til udledning af kvælstofoxider (NO_x). De skærpede krav til NO_x-udledningen har fået fuld effekt i forbindelse med Euro 6d, der blev indført fra 1. januar 2021. Euro 6d er den nyeste version af euronormer for personbiler, hvor normen suppleres med krav til NO_x-og partikeludledning ved test og ved faktisk kørsel.

2.2.1.2. Fremrykning af trinkrav for dieseldrevne varebiler

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

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

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

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

2.2.2. Miljøministeriets overvejelser

Af hensyn til de berørte bilejere bør der være mulighed for, at ældre dieseldrevne personbiler kan få adgang til miljøzonerne, hvis de får eftermonteret et partikelfilter. Et åbent partikelfilter til eftermontering på en dieseldrevet personbil koster ca. 6.000 kr. inklusiv montering.

Kravene til partikelfiltre kan med fordel ensrettes, så der som udgangspunkt stilles de samme tekniske krav til partikelfiltrene i lovgivningen om miljøzoner, som der stilles efter Skatteministeriets regler om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter. Ensartede tekniske krav til partikelfiltrene vil også gøre det nemmere for synsvirksomhederne at administrere reglerne, når køretøjerne skal synes. De berørte køretøjer vil i henhold til Skatteministeriets regler blive fritaget for den ekstra partikeludledningsafgift på 1.000 kr. om året ved eftermontering af et partikelfilter.

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

I det omfang, hvor der ikke udbydes partikelfilter til eftermontering til en bilmodel, har Færdselsstyrelsen i bekendtgørelse nr. 2669 af 12. december 2021 om visse eftermonterede partikelfiltre etableret en godkendelsesordning for partikelfiltre, der gør det muligt at få udvidet godkendelsen af et partikelfilter til brug på sammenlignelige bilmodeller, så længe det kan monteres forsvarligt og fortsat opfylder kravene til virkningsgrad. Herved ventes der mulighed for

udbud af partikelfiltre til størstedelen af de omfattede køretøjer.

Hvis der ikke kan leveres et partikelfilter, vil der efter en konkret vurdering være mulighed for, og i visse tilfælde krav på, at få en dispensation eller undtagelse fra partikelfilterkravet. Se nærmere herom i pkt. 2.4 om dispensation for miljøzonekrav og pkt. 2.5 om undtagelser for miljøzonekrav.

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

2.2.3. Den foreslåede ordning

Med den foreslåede nye § 15 b, stk. 3, fastsættes krav til dieseldrevne personbiler, som er omfattet af krav i miljøzoner, der er etableret i medfør af den foreslåede § 15 a, stk. 1, 2. pkt., jf. lovforslagets § 1, nr. 9.

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

De foreslåede tekniske krav til dieseldrevne personbiler omfatter ét trin, der tidligst kan gælde fra og med den 1. januar 2023, hvis en kommunalbestyrelse beslutter, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af en eksisterende miljøzone.

Miljøzonekravet vil indebære, at der skal være monteret et partikelfilter på en dieseldrevet personbil for at have lovlig adgang til en miljøzone for dieseldrevne personbiler. Dieseldrevne personbiler uden fabriksmonteret partikelfilter vil kunne få adgang til miljøzonen, hvis der eftermonteres partikelfilter på bilen.

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

Miljøministerens bemyndigelse, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, der med lovforslaget bliver stk. 4, til at fastsætte regler med krav til partikelfiltre, vil med lovforslaget også komme til at omfatte krav til partikelfiltre til dieseldrevne personbiler. Kravene til partikelfiltre for dieseldrevne personbiler omfattet af miljøzonerreglerne forventes for nærværende at blive fastsat således, at dieseldrevne personbiler, som har eftermonteret et partikelfilter, der lever op til kravene fastsat i §§ 3 eller 4 i bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter, skal anses for at opfylde kravene til et eftermonteret partikelfilter også efter den foreslåede miljøzoneordning. Hermed vil kravene i miljøzonerne være harmoniseret med kravene i bekendtgørelsen om fritagelse fra partikeludledningsafgift. Det bemærkes endvidere, at der med miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 4, vil

kunne fastsættes andre krav til eftermonterede partikelfiltre til dieseldrevne personbiler, hvis der sker en teknologisk udvikling på området.

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

2.3. Pligt til registrering af udenlandske dieseldrevne personbiler

2.3.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

2.3.2. Miljøministeriets overvejelser

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

Der findes dog ikke et internationalt eller europæisk motorregister med oplysninger om køretøjers partikelfiltre. Der kan derfor ikke foretages en fuldt automatisk kontrol af udenlandsk registrerede dieseldrevne personbiler. Det er så-

ledes nødvendigt, at udenlandske dieseldrevne personbiler på anden måde kan dokumentere, at de opfylder kravene.

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

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

2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at miljøministeren får hjemmel til at fastsætte regler om hvordan udenlandske dieseldrevne personbiler skal registrere sig i forbindelse med kørsel i de danske miljøzoner, jf. lovforslagets § 1, nr. 20. Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til i første omgang at fastsætte regler om, at det alene er udenlandske køretøjer, der er registreret i udlandet første gang tidligere end 1. januar 2011, som skal registrere sig for at kunne køre i en miljøzone. Denne dato svarer til ikrafttrædelsen af Euronorm 5 for personbiler, som de facto medførte et krav om partikelfilter. For udenlandske køretøjer, der bliver omfattet af registreringspligten, vil der skulle registreres relevant dokumentation om køretøjets euronorm eller et fabriksmonteret eller et eftermonteret partikelfilter. Det er endvidere hensigten at fastsætte krav om, at registreringen af køretøjet skal være sket senest samme dag, som køretøjet første gang befinder sig i en miljøzone.

2.4. Dispensation fra miljøzonekrav

2.4.1. Gældende ret

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

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

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

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

af køretøjer med dispensation. § 15 c, stk. 2, er udmøntet i kapitel 6 i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

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

Miljøstyrelsen foretager ved hver dispensationsansøgning et skøn og har på baggrund af erfaringerne med behandlingen af dispensationsansøgninger opstillet tre kategorier, hvor der i dag ofte tildeles en dispensation, fordi der foreligger særlige omstændigheder. Dispensationspraksissen gælder også for varebiler, der anvendes helt eller delvis privat.

Den første kategori er unikke specialkøretøjer, der kun kører i en miljøzone få dage på et år, og hvor prisen for at montere et partikelfilter er væsentlig højere end den gennemsnitlige partikelfilterpris, da partikelfilteret vil skulle tilpasses det enkelte køretøj. Den gennemsnitlige partikelfilterpris inkl. montering antages at være ca. 60.000 kr. for tunge køretøjer og ca. 6.000 kr. for varebiler. Den anden kategori er tilfælde, hvor montering af partikelfilter er teknisk umulig på grund af køretøjets særlige konstruktion eller anvendelse, og der foreligger andre særlige omstændigheder, herunder bl.a. at køretøjet kun anvendes i begrænset omfang inden for miljøzonerne. For varebiler vurderer Miljøstyrelsen også, hvorvidt der er et særligt ærinde for kørsel i miljøzonen. Den tredje kategori er tilfælde, hvor en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse ikke kan gennemføres, fordi ansøgeren ikke har mulighed for at overholde miljøzonekravene, f.eks. på grund af ansøgerens aktuelle økonomiske situation.

Der kan også opstå andre særlige omstændigheder, som kan begrunde en dispensation. Det grundlæggende udgangspunkt er dog, at der ikke meddeles generelle eller tidsubgrænsede dispensationer. Borgere og virksomheder vil dermed skulle ansøge om dispensation forud for en kørsel i miljøzone og vil – forudsat kriterierne for dispensation er opfyldt – få tildelt en dispensation med kort varighed (én dag eller få dage).

Kravene til lastbiler, busser og varebiler i miljøzoner vil i almindelighed ikke rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene vil kunne ramme enkelte ejere (brugere) af køretøjer omfattet af kravene i en miljøzone atypisk hårdt, og at

kravene om partikelfilter i sådanne tilfælde vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb.

Af bemærkningerne til § 15 c, stk. 1, jf. Folketingstidende 2005-2006, tillæg A, side 1318, fremgår det, at der er tale om en konkret vurdering, hvor den økonomiske betydning af kravet om partikelfilter bl.a. indgår. Det bemærkes i den forbindelse, at en virksomhed efter omstændighederne vil kunne blive atypisk hårdt ramt økonomisk, hvis virksomheden har forretningssted inden for miljøzonen og vil skulle montere et partikelfilter på alle køretøjer, eller fordi virksomheden har specialkøretøjer, hvor det vil være særligt omkostningsfuldt at skulle montere partikelfilter. Et specialkøretøj defineres ved, at den samlede pris for køretøjet overstiger det dobbelte af prisen for chassiset (undervognen, samling af de basale dele af køretøjet).

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

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

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

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

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

Ansøgning om dispensation foregår igennem en digital selvbetjeningsløsning.

2.4.2. Miljøministeriets overvejelser

De foreslåede skærper af miljøzonereglerne, som vil give kommunalbestyrelserne i fem kommuner mulighed for at beslutte, at dieseldrevne personbiler skal være omfattet af deres eksisterende miljøzoner, giver et fornyet behov for at kunne dispensere fra reglerne, idet nye grupper af køretøjer, som ikke før var omfattet af miljøzonereglerne, nu også vil skulle leve op til kravene i miljøzonerne.

Baseret på behandlingen af hidtidige dispensationsansøgnin-

ger er det Miljøstyrelsens erfaring, at antallet af dispensationsansøgninger vil være størst lige omkring det tidspunkt, hvor nye krav træder i kraft. Efterfølgende aftager antallet af ansøgninger væsentligt.

Med de foreslåede krav til dieseldrevne personbiler i miljøzoner og med fremrykningen af kravene til visse dieseldrevne varebiler i miljøzoner vil gruppen af disse køretøjer, der skal leve op til miljøzonekravene, forøges væsentligt.

Da disse køretøjer på flere punkter adskiller sig fra erhvervs-køretøjerne, vurderer miljøministeriet, at der er behov for at udvikle en selvstændig dispensationspraksis målrettet dieseldrevne personbiler og varebiler, der anvendes helt eller delvist privat. For at sikre miljøzonernes effektivitet bør der som udgangspunkt ikke gives dispensation til private gøremål. Der vil efter omstændighederne kunne gives dispensation i særlige tilfælde, hvor en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse ikke vil kunne gennemføres uden anvendelse af det pågældende privatejede køretøj. Ved dispensation på grund af en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse bør det indgå i overvejelserne, om det er muligt for ansøger at eftermontere et godkendt partikelfilter eller om særlige forhold ved køretøjet tilsiger en dispensation, og om andre omstændigheder i øvrigt taler for en dispensation, herunder at betydningen for miljø og sundhed er af underordnet karakter. Der bør endvidere ikke være mulighed for, at køretøjet kan udskiftes med et andet køretøj, som kan udføre samme opgave og som opfylder miljøzonekravene.

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.

Herudover er det miljøministeriets vurdering, at den restriktive dispensationspraksis for disse køretøjer, bør suppleres af nogle særlige tidsbegrænsede undtagelsesmuligheder. Herved gøres det mere gennemsigtigt for køretøjsjerne, hvornår de skal leve op til miljøzonekravene. For nærmere herom henvises til pkt. 2.5.

I relation til erhvervskøretøjerne er det Miljøministeriets vurdering, at dispensationspraksissen for denne kategori er velfungerende, og at der gør sig andre hensyn gældende i forhold til disse køretøjer end til de private. Det er derfor Miljøministeriets vurdering, at der ikke bør ændres på dispensationspraksissen for erhvervskøretøjer.

Endeligt er det Miljøministeriets vurdering, at den foreslåede miljøzoneregulering ikke i almindelighed vil udgøre ekspropriation, men at det i lighed med den gældende miljøzoneregulering ikke kan udelukkes, at reglerne i enkelte tilfælde vil kunne ramme enkelte ejere (brugere) af et køretøj atypisk hårdt. Derfor vil der også i forhold til dieseldrevne

personbiler skulle dispenseres i medfør af den foreslåede § 15 c, stk. 1, i de særlige tilfælde, hvor opfyldelsen af kravene i en miljøzone vil belaste en ejer (bruger) af et køretøj omfattet af miljøzonereguleringen på en sådan måde, at opfyldelse af partikelfilterkravet vil indebære ekspropriation i grundlovens § 73's forstand.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 1, ændres således, at adgangen til at dispensere fra miljøzonekravene også vil omfatte partikelfilterkrav til dieseldrevne personbiler i den foreslåede § 15 b, stk. 3. Der vil fortsat kunne meddeles dispensation fra partikelfilterkravet til lastbiler, busser og varebiler. I overensstemmelse med overvejelserne under pkt. 2.4.2. foreslås, at der skal gælde en anden praksis for dieseldrevne personbiler, og for de varebiler, der anvendes helt eller delvis privat, og som omfattes af miljøzonekravene fra og med den 1. juli 2022. Det er således hensigten, at der vil kunne blive givet dispensation for privatanvendte køretøjer, hvis køretøjet skal deltage i en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse, og det ikke er muligt at eftermontere et partikelfilter på køretøjet. Herudover vil der som hovedregel ikke blive adgang til dispensation til private gøremål, jf. overvejelserne i pkt. 2.4.2. ovenfor.

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

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

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

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

2.5. Undtagelser for miljøzonekrav

2.5.1. Gældende ret

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

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

2.5.2. Miljøministeriets overvejelser

Med henblik på miljøzonereglernes funktion og forudsigelighed og særligt af hensyn til, at ikke alle vil have mulighed for at udskifte deres bil eller få eftermonteret et partikelfilter på bilen, vurderes det at være hensigtsmæssigt, at ministeren får mulighed for at fastsætte nogle specifikke, tidsbegrænsede undtagelseskategorier.

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

Erfaringerne med dispensationspraksissen til varebiler, der anvendes privat, har vist, at der har været et stort antal dispensationsansøgninger i forbindelse med, at kravene til disse køretøjer fik virkning. Et stort antal af disse ansøgere får i dag afslag, da der mangler en særlig begrundelse for dispensation. Det er forventningen, at samme billede vil tegne sig i forhold til de foreslåede krav til dieseldrevne personbiler. For at kunne sikre en effektiv håndtering af disse tilfælde og for at sikre forudsigelighed og klarhed i forhold til køretøjsejerne (brugere) er det miljøministeriets vurdering, at der med fordel kan indføres mulighed for tidsbegrænsede undtagelser i særlige tilfælde i kombination med mulighed for dispensation, jf. ovenfor i pkt. 2.4.2 og 2.4.3. Som det fremgår i forbindelse med beskrivelsen af den foreslåede dispensationsordning, vil denne med forslaget blive indskrænket til de ekstraordinære tilfælde, hvor en køretøjsejer (bruger) ellers ville blive ramt ekspropriativt og til andre særlige tilfælde, hvor en opgave af samfundsmæssig interesse ellers ikke ville kunne gennemføres.

En ordning med klart definerede undtagelser vil nemt kunne kommunikeres og vil skabe klarhed over de tilfælde, hvor man vil være omfattet af en undtagelse til miljøzonekravene.

Undtagelserne bør derfor være i faste kategorier og det vil være nødvendigt i forhold til at sikre en korrekt hånd-

hævelse af miljøzonereglerne, at køretøjsejeren (brugeren) registrerer, at vedkommende er omfattet af en af undtagelserne. Så snart en køretøjsejer, som er omfattet af en undtagelse, har registreret sit køretøj i relation til undtagelsen, vil vedkommende lovligt kunne færdes i den relevante miljøzone.

Det er Miljøministeriets vurdering, at det f.eks. vil være hensigtsmæssigt at fastsætte en undtagelse for beboere i en miljøzone. Her vil der være tale om, at en større gruppe vil kunne få tidsbegrænset adgang til den miljøzone, hvor de har bopæl, uden at opfylde miljøzonekravene, hvis det ikke er muligt at montere et godkendt partikelfilter på det pågældende køretøj. Bopælskravet bør gælde inden den dato, hvor miljøzonekravene har virkning, så personer, der flytter til en miljøzone fra og med datoen for miljøzonekravenes virkning, ikke vil kunne opnå beboerundtagelse, da de har mulighed for at blive bekendt med kravene inden tilflytning.

Endvidere vurderes det relevant, at specialbyggede handicapkøretøjer, hvortil der er modtaget støtte til køretøjet, og hvor der ikke kan eftermonteres et godkendt partikelfilter, kan undtages fra kravene.

Herudover vil en undtagelse fra miljøzonekravene f.eks. også være relevant ved indkaldelse til hospital eller speciallæge inden for miljøzonen, hvis den indkaldte bor uden for miljøzonen, og det ikke er muligt at eftermontere et partikelfilter på vedkommendes køretøj.

Det er endvidere Miljøministeriets vurdering, at der på grund af de mange dispensationsansøgninger, der har været ved tidligere inddragelse af nye køretøjstyper i miljøzonerne, og fordi der er tale om privatejede køretøjer, vil kunne være behov for en ordning, hvor der tildeles et vist antal adgange til kørsel i miljøzonen.

For at føre tilsyn med registreringen vil der kunne foretages stikprøvekontrol, hvor det efterses, at køretøjsejeren opfylder betingelserne for at være undtaget på et givet tidspunkt.

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

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

2.5.3. Den foreslåede ordning

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

Det foreslås, at der skal kunne fastsættes undtagelser i kategorier, hvor køretøjsejeren (brugeren) vil kunne registrere sig i et digitalt system. Kategorierne vil afhænge af behovet, og det kan vise sig, at behovet vil ændre sig, f.eks. alt efter hvor stort et udbud af godkendte partikelfiltre, der er tilgængelige på markedet.

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

Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at i tilfælde hvor beboere i miljøzoner ikke kan få eftermonteret et godkendt partikelfilter, vil de i en bestemt periode være undtaget fra partikelfilterkravet. I overensstemmelse med den hidtidige praksis for dispensationer til privatejede dieseldrevne varebiler vil denne undtagelsestype gælde de første 12 måneder efter, miljøzonekravene har fået virkning.

Det forventes herudover, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte undtagelser for specialbyggede handicapkøretøjer, hvortil der er modtaget støtte til køretøjet.

Endelig foreslås det, at de gældende regler for undtagelse af køretøjer anvendt til redningsberedskab eller lignende nødtjenester samt veteranbiler udvides til at omfatte dieseldrevne personbiler. For nærmere herom henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 19.

2.6. Betinget objektivt ansvar

2.6.1. Gældende ret

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

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

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

Hvis en anden end ejeren (brugeren) førte køretøjet og erkender over for den relevante kontrolmyndighed at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter § 110 c, stk. 1, jf. § 110 c, stk. 2. Dette

skal dog ske inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende overtrædelsen.

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

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

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

Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens, jf. lovbekendtgørelse nr. 1851 af 20. september 2021 med senere ændringer, 5. kapitel, jf. miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 6.

Ejeren (brugeren) vil efter omstændighederne kunne straffes efter straffelovens § 164, stk. 1, for over for Miljøstyrelsen med urette at udpege en anden person som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at denne sigtes, dømmes eller undergives strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold. Dette gælder også, hvis den anden person har givet sit samtykke til at blive angivet som fører, jf. straffelovens § 164, stk. 3. Det vil endvidere efter straffelovens § 164, stk. 3, kunne være strafbart over for Miljøstyrelsen urigtigt at angive sig selv som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at man selv derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold, som man ikke har begået.

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

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

De bødestrafte, der pålægges på et betinget objektivi grundlag fremgår ikke af eventuelt senere udstedte straffeattester, jf. bekendtgørelse om behandling af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister (Kriminalregisteret).

2.6.2. Miljøministeriets overvejelser

I den gældende lovgivning vedr. miljøzonekrav til visse last-

biler, busser og varebiler gælder der i dag en ordning med et betinget objektivi ansvar ved overtrædelse af miljøzonereglerne.

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

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

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

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

Endelig finder Miljøministeriet, at det betingede objektivi ansvar kun bør indføres, når der kan blive tale om bødestraf.

2.6.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at den eksisterende § 110, der hjemler straf for bl.a. overtrædelse af miljøzonereglerne, udvides til at omfatte overtrædelser af den foreslåede § 15 b, stk. 3, som fastsætter miljøzonekrav for dieseldrevne personbiler.

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

Ordnningen vil være suppleret med en bestemmelse om, at der ikke pålægges ejeren (brugeren) strafansvar, hvis en

anden person uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet, jf. den eksisterende § 110 c, stk. 5, der med udvidelsen også vil gælde for dieseldrevne personbiler. Det vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis køretøjet på gerningstidspunktet ikke er i ejerens (brugerens) besiddelse som følge af tyveri eller anden berigelseskriminalitet.

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

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

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

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

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

Med henvendelsen vil være vedlagt et bødeforelæg og en vejledning om, hvordan en anden end ejeren (brugeren) vil kunne afgive erklæring om at have været fører. En anden persons erkendelse af at have ført køretøjet på gerningstidspunktet skal være modtaget af Miljøstyrelsen inden for 30 dage efter, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg

vedrørende overtrædelsen, jf. den eksisterende bestemmelse i § 110 c, stk. 2.

Modtager Miljøstyrelsen inden for fristen på 30 dage en indsigelse fra ejeren (brugeren), men fører den ikke til, at en anden over for Miljøstyrelsen erkender af have været fører af køretøjet på gerningstidspunktet, kan ejeren (brugeren) således fortsat pålægges bødestraf for overtrædelse af miljøzonereguleringen på objektivt grundlag. Det samme gælder, hvis Miljøstyrelsen efter udløbet af fristen på 30 dage modtager en indsigelse fra ejeren (brugeren).

Hvis ejeren (brugeren) ikke vedtager bødeforelægget, vil Miljøstyrelsen indgive politianmeldelse. Det påhviler således politiet, og ikke Miljøstyrelsen, i givet fald at følge op på manglende reaktion eller indsigelser fra ejeren (brugers) side, hvis forholdet skal retsforfølges.

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

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

I det tilfælde, hvor føreren trækker erkendelsen tilbage, vil ejeren (brugeren) som udgangspunkt fortsat kunne pålægges strafansvar efter § 110 c, stk. 1.

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

Hører ejeren (brugeren) ikke yderligere fra Miljøstyrelsen inden for 3 måneder fra Miljøstyrelsens modtagelse af en førers erkendelse, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 1, jf. bestemmelsens stk. 4.

Også en juridisk person, der er ejer (bruger) af det køretøj, der anvendes ved overtrædelse af miljøzonereguleringen, vil

kunne ifalde strafansvar efter den foreslåede ordning, jf. den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 6.

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

2.7. Administrative bødeforelæg

2.7.1. Gældende ret

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

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

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

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

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

Miljøstyrelsen behandler indsigelser om faktuelle forhold vedrørende sagen. Der kan for eksempel være tale om for-

kert registrering af et køretøj i Køretøjsregisteret eller dokumentation for, at køretøjet var stjålet på gerningstidspunktet.

Ved kørsel i de danske miljøzoner i strid med miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1 eller 2, er bødestørrelsen 12.500 kr. for lastbiler og busser og 1.500 kr. for varebiler. Sanktionsniveauet fremgår af hjemmesiden www.miljoezoner.dk, der drives af Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S i samarbejde med de fem miljøzonekommuner – København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense.

Det følger af § 110 d, stk. 1, at reglerne i § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2, og § 752, stk. 1, i retsplejeloven, om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg efter stk. 1.

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

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

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

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

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

Med lov nr. 808 af 9. juni 2020 blev der indført regler om digital håndhævelse af miljøzoner. Loven trådte i kraft den 1. juli 2020. Det følger dog af lovforslagets § 4, stk. 3, at reglerne om betinget objektivet ansvar og udstedelse af administrative bødeforelæg har virkning for overtrædelser begået fra og med den 1. oktober 2020. I perioden fra den 1. juli 2020 til og med den 30. september 2020 udsendte Miljøstyrelsen i stedet orienteringsbreve (oplysning om kørsel i en miljøzone) til ejere af køretøjer, der overtrådte miljøzonekraven. Miljøstyrelsen udsendte i denne periode 18.507 advarselsbreve (oplysning om kørsel i en miljøzone) til køretøjer, der ikke opfyldte kravene til kørsel i en miljøzone. Fra den 1. oktober 2020 blev der udstedt administrative bødeforelæg for overtrædelser. I det første år reglerne om digital håndhævelse har været i kraft, er der udstedt godt 14.000 bødeforelæg.

2.7.2. Miljøministeriets overvejelser

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

Det er Miljøministeriets vurdering, at det digitale håndhævelsessystem for miljøzonereglerne giver en enkelt, hurtig og effektiv sagsafvikling og sikrer, at køretøjsejeren hurtigt bliver bekendt med den pågældende overtrædelse. Da administrative bødeforelæg kan udstedes hurtigt efter en overtrædelse er konstateret giver det hurtigt den pågældende køretøjsejer mulighed for at undgå kørsel i miljøzonen og evt. udskifte sin bil eller få eftermonteret et partikelfilter.

Overtrædelse af miljøzonereglerne med dieseldrevet personbil vil – ligesom det er tilfælde for så vidt angår varebiler, lastbiler og busser – kunne konstateres på baggrund af et billede, hvor det er muligt at identificere køretøjet ved dets nummerplade ved opslag i Køretøjsregisteret eller i nogle tilfælde et tilsvarende udenlandsk register og i den forbindelse kontrollere, om køretøjets oplysninger er i overensstemmelse med miljøzonereglerne.

Generelt vil der være tale om ensartede overtrædelser ligesom sagerne som udgangspunkt vil være ukomplicerede og uden bevismæssige spørgsmål.

Det digitale håndhævelsessystem og adgangen for Miljøstyrelsen til at udstede administrative bødeforelæg bør således også gælde for personbiler, der vil blive omfattet af miljøzonereglerne.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af partikelfilterkravet med dieseldrevet personbil bør efter Miljøministeriets opfattelse være på samme niveau som for overtrædelse af de eksisterende regler med varebil. Sanktionsniveauet for overtrædelse med varebil er på nuværende tidspunkt 1.500 kr., mens overtrædelse med lastbil eller bus er 12.500 kr. Begrundelsen for forskellen på bødeniveauet er for det første, at person- og varebiler forurener mindre end de tunge køretøjer. Herudover er der stor prisforskel på partikelfiltre til hhv. lastbiler og busser og person- og varebiler. Et partikelfilter til dieseldrevne person- og varebiler koster ca. 6.000 inklusiv montering, mens det i gennemsnit koster ca. 60.000 kr. for partikelfiltre til lastbiler og busser.

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

En overtrædelse af miljøzonekravene vil ikke fremgå af straffeattesten.

2.7.3. Den foreslåede ordning

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

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

Miljøstyrelsen vil kunne behandle indsigelser om faktuelle forhold vedrørende sagen. Der kan for eksempel være tale om forkert registrering af et køretøj i Køretøjsregisteret eller dokumentation for, at køretøjet var stjålet på gerningstidspunktet.

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

På baggrund af overvejelserne i pkt. 2.7.2 foreslås sanktionsniveauet fastsat til 1.500 kr. til ejeren (brugeren) eller føreren af en dieseldrevet personbil, der har overtrådt de foreslåede krav i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 17.

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

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

2.8.1. Gældende ret

Dieseldrevne personbiler er ikke omfattet af de gældende

miljøzonerregler og derfor heller ikke af de gældende regler om politiets mulighed for tilbageholdelse af transportmidler.

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

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

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

2.8.2. Miljøministeriets overvejelser

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

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

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der træffes skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Der vil formentlig alene være grundlag for anvendelse af tilbageholdelse i et begrænset antal tilfælde.

Det er Miljøministeriets vurdering, at der er behov for, at politiets adgang til at søge fyldestgørelse i køretøjet, når der ikke er sket betaling inden to måneder fra sagens endelige afgørelse, bør udvides til at gælde for dieseldrevne personbiler. Dette vil yderligere styrke håndhævelsen af reglerne.

2.8.3. Den foreslåede ordning

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

Den foreslåede ordning vil give politiet mulighed for – også for dom er afsagt (eller det administrative bødeforelæg vedtaget) – at tilbageholde en dieseldrevet personbil, hvis det

er nødvendigt for at sikre det offentliges krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v., men kan også være for at sikre tilstedeværelsen af bevismidler.

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

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

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

Henvisningen til retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation indebærer endvidere, at afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806.

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

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

3. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven

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

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

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

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

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

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

4. Konsekvenser for FN's verdensmål

De miljømæssige konsekvenser af indførelse af skærpede miljøzoner i de berørte byer vurderes at understøtte delmål 3.9, om reducere af dødsfald og sygdomstilfælde som følge af udsættelse for luftforurening, delmål 11.6, om at den negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres inden 2030 og delmål 12.b, om udvikling og indføring af værktøjer til at overvåge indvirkningerne af bæredygtig udvikling på bæredygtig turisme, idet luftkvaliteten forbedres og dermed vil de negative helbredspåvirkninger mindskes. For nærmere herom henvises til pkt. 8 om de miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Lovforslaget vurderes ligeledes at medføre en marginal positiv afledt effekt for delmål 14.1, om at alle former for havforurening inden 2025 forhindres og væsentligt reduceres, især forurening forårsaget af landbaserede aktiviteter, som følge af, at NO_x-udledningen vil blive mindsket. Derved vil afsætning af kvælstof på sårbar hav og natur blive reduceret.

En skærpelse af miljøzonereglerne vil omfatte ejere af die-

seldrevne personbiler uden partikelfilter. For at modvirke, at regler med krav til de ældste dieseldrevne personbiler vil medføre en afledt lille negativ indvirkning på uligheden, vil der parallelt med miljøzonereglerne blive etableret en tilskudsordning til eftermontering af partikelfiltre for lavindkomstgrupper og hermed understøttes delmål 10.3, om at alle skal sikres lige muligheder. I medfør af midler afsat på Finansloven for 2022 forventes bilejere i lavindkomstgrupper at kunne modtage ca. 2.000 kr. i tilskud til eftermontering af et partikelfilter. Et åbent partikelfilter koster typisk ca. 6.000 kr. inklusiv montering. Herudover vil bilejeren fremadrettet undgå at skulle betale 1.000 kr. årligt i partikeludledningsafgift. Tilskudspuljen er på i alt 25 mio. kr. (heraf 5 mio. kr. til administration).

De fleste dieseldrevne personbiler uden partikelfilter er i dag lokaliseret i Aarhus, København, Aalborg, Viborg, Vejle og Odense Kommuner.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det er frivilligt for de fem kommunalbestyrelser i København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg at lade dieseldrevne personbiler omfatte af kommunernes eksisterende miljøzoner.

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

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

For de fem kommuner, hvor der er indført miljøzoner, vil der være visse økonomiske og administrative konsekvenser forbundet med, at flere af kommunernes egne køretøjer vil blive omfattet af reglerne, end tilfældet er i dag. Da kommunernes køretøjer generelt er af nyere dato og dermed overholder reglerne, vurderes det, at kun et meget begrænset antal af kommunernes køretøjer vil blive berørt af de nye regler.

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 25, at Sund og Bælt Holding A/S pålægges at varetage opgaven med den tværgående landsdækkende kommunikation vedrørende skærpelse af eksisterende miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler. Det foreslås endvidere, at såfremt en kommunalbestyrelse vælger at omfatte dieseldrevne personbiler af sin miljøzone, vil kommunen være forpligtet til at betale Sund

og Bælt Holding A/S for ydelser i forhold til kommunikation. Udgifterne til Sund og Bælt Holding A/S til udførelse af kommunikationsopgaven estimeres til at udgøre samlet set ca. 4 mio. kr. ekskl. moms i perioden 2022-2025. Kommunerne vil skulle fordele udgifterne imellem sig ud fra en fordelingsnøgle, der baserer sig på kommunens indbyggertal.

De fem kommuner vil fortsat efter eget valg kunne afholde udgifter til lokale tiltag i forhold til kommunikation. Der forventes ikke andre udgifter af betydning, da de nuværende miljøzoneskilte fortsat vil kunne anvendes.

I forhold til staten vil miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler få visse administrative og økonomiske konsekvenser. Konsekvenserne for staten ligger i, at staten skal behandle dispensationsansøgninger, skal sikre at statsejede køretøjer opfylder de tekniske krav, bistå med skærpet kontrol og evaluering af ordningen. Det forventes, at forslaget berører relativt få statsejede køretøjer og en tilsvarende minimal udgift, da statens vognpark næsten udelukkende består af nyere køretøjer, der ikke vil blive berørt af de skærpede regler.

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

Det skønnes, at fremrykning af trinkrav vil medføre, at de ca. 140 omfattede dieseldrevne varebiler, vil blive udskiftet inden for det eksisterende danske brugtbilmarked, og der derved ikke vil være nævneværdige provenumæssige konsekvenser.

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

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

Endelig vil lovforslaget indebære velfærdsøkonomiske gevinster. For nærmere herom henvises til pkt. 8 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Digitaliseringsstyrelsens vejledning om digitaliseringsklar lovgivning fra maj 2018 indeholder syv principper for digitaliseringsklar lovgivning, som er blevet vurderet for dette lovforslag.

Det er Miljøministeriets vurdering, at lovforslaget følger principperne for digitaliseringsklar lovgivning. De vil i øvrigt også blive vurderet i forbindelse med udmøntning af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i den foreslåede § 15 c, stk. 3, i miljøbeskyttelsesloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 23.

I forhold til princip 1 om *enkle og klare regler* er de foreslåede regler entydige og konsistente, da de bygger videre på de eksisterende miljøzonerregler.

I forhold til princip 2 om *digital kommunikation* understøtter lovforslaget obligatorisk digital kommunikation ved forslag om udvidelse af den eksisterende hjemmel til digital kommunikation i miljøbeskyttelseslovens § 79 b.

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

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

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

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

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

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

Der vurderes ikke at være væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet, da ordningen vedrører dieseldrevne personbiler, der er udformet og konstrueret først og fremmest til personbefordring.

Forslaget om fremrykning af trinkravet for varebiler forventes at omfatte ca. 140 køretøjer og have en erhvervsøkonomisk omkostning på mindre end 0,5 mio. kr.

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

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

7. Administrative konsekvenser for borgerne

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

Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med lovforslaget for borgere, der ejer et ældre køretøj, som ikke har et partikelfilter.

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

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

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

Omkostningerne forbundet med at skifte bil er en engangsydelse på i gennemsnit ca. 2.200 kr. pr. bil. Omkostningen dækker over udgifter til, at bilejeren skifter bil før tid, herunder klargøring til salg, skrotningsgodtgørelse og renteudgifter til at dække prisforskel til ny bil. Bilejere skifter i gennemsnit bil ca. hvert tredje år.

Skærpede miljøzoner vil dermed enten medføre skifteomkostninger til ny bil eller omkostninger til at eftermontere partikelfilter. For at imødegå at omkostninger til opfyldelse

af miljøzonekrav kan ramme socialt skævt lanceres parallelt en partikelfiltertilskudsordning. For nærmere herom henvises til pkt. 4.

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

8. Klimamæssige konsekvenser

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

Miljøzonerne vurderes at kunne berøre ca. 18.000 ældre dieseldrevne personbiler, hvoraf det vurderes, at en stor del af disse køretøjsejere vil skifte til nyere og mere energieffektive køretøjer. Derved understøtter forslaget en generel fornyelse af bilparken, som må antages at give en lille CO₂ besparelse. Årsagen til den lille CO₂ besparelse skal ses i sammenhæng med, at en del af effekten ved fremme af nyere og mere energieffektive biler modsvares af, at en del bilejere antages at vælge en brugt benzinbil, og benzinbiler generelt udleder mere CO₂ end dieslebiler.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

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

Det fremgår af et notat fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi fra 2018: "Vurdering af 5 scenarier for skærpede miljøzoner – effekter på emission og på luftkvalitet", at dieseldrevne personbiler i 2022 vurderes at stå for 63 pct. af partikeludstødningen og ca. 49 pct. af NO_x-udledningen fra trafikken på byveje. Dette kan sammenholdes med, at de står for ca. 40 pct. af de kørte kilometer på byveje. Ser man på benzinbiler er billedet omvendt. De står for ca. 44 pct. af de kørte kilometer i byen og udgør 17 pct. af NO_x udledningen og 9 pct. af partikeludstødningen. Miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler er således et meget effektivt virkemiddel rettet mod renere luft i byerne.

Sodpartikler fra dieslebiler er særligt sundhedsskadelige. WHO har erklæret, at sodpartikler er kræftfremkaldende i højeste risikogruppe og de sundhedsmæssige omkostninger fra partikler er derfor væsentlig højere end for NO_x. Derfor giver en mindre reduktion i partikeludstødningen en relativt høj gevinst i forhold til sundhedseffekter. Det fremgår af samme notat fra DCE, at skærpede kravene til at omfatte dieseldrevne personbiler vurderes at ville nedbringe udledningen fra den samlede trafik med 10 pct. for NO_x og med 39 pct. for udstødningspartikler i de omfattede byer, hvis kravene var indført i 2022. Kravene forventes indført i

starten af 2023, hvorfor effekten vurderes at være mindre på grund af den naturlige udskifning af bilparken.

Der er en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 172 mio. kr. ved at indføre miljøzoner i de fem miljøzonekommuner. Gevinsten skyldes den positive miljøeffekt ved at omfatte dieseldrevne personbiler og varierer fra ca. 114 mio. kr. til 317 mio. kr. afhængigt af, om der regnes på befolkningstætheden i Aalborg som gennemsnit eller i København.

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

10. Forholdet til EU-retten

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

Lovforslaget implementerer ikke Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EF) 2008/50 af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (luftkvalitetsdirektivet), men vil være med til at sikre formålet i form af yderligere forbedring af luftkvaliteten, jf. artikel 1, nr. 5. Forureningsniveauerne i Danmark ligger under de fastsatte grænseværdier i direktivet.

Opdateringen af miljøzoner med en skærpelse af kravene i en miljøzone til dieseldrevne personbiler samt fremrykkede krav til dieseldrevne varebiler vil give en mærkbar reduktion i gadekoncentrationen af NO₂ og partikler i de største byer.

For så vidt angår partikeludledning vil tiltaget have en begrænset effekt i forhold til opfyldelse af det danske emissi-

onsloft for partikler, jf. NEC-direktivet, mens NO_x-kravet allerede ventes opfyldt med eksisterende tiltag.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

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

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

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Hvis alle fem nuværende miljøzonekommuner lader dieseldrevne personbiler omfatte af deres miljøzoner forventes det at give en udgift på ca. 5 mio. kr. samlet for alle fem kommuner til primært til information om de nye regler.

		<p>Staten vil få udgifter på 36,7 mio. kr. i perioden 2022-25, som omfatter bl.a. digital håndhævelse, indhentning af kontrolldata og håndtering af dispensationer.</p> <p>Lovforslaget forventes herudover at medføre afledt mindreprovenu på partikeludledningsafgiften svarende til i alt ca. 30 mio. kr. fordelt ligeligt i årene 2022-24.</p>
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ikke nævneværdige udgifter, da køretøjer i stat, kommuner og regioner vurderes at opfylde kravene.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Fremrykning af trinkrav for varebiler vurderes at omfatte ca. 140 køretøjer, og vurderes samlet set at have erhvervsøkonomiske konsekvenser på mindre end 0,5 mio. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Lille indirekte positiv klimaeffekt.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	<p>Positiv lokal effekt for de mennesker, der bor, arbejder og færdes i miljøzonerne.</p> <p>Lovforslaget vurderes at medføre en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 114-317 mio. kr.</p>	Ingen
Forholdet til EU-retten	Som følge af lovforslagets bestemmelser om krav til montering af partikelfilter på dieseldrevne personbiler og varebiler (fremrykning af trin 3) er et udkast til lovforslaget blevet notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationsfundets tjenester.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

(herefter miljøbeskyttelsesloven), indeholder regler om miljømærkeordninger.

Det foreslås, at der efter § 7 b indsættes en kapiteloverskrift 2 a med titlen "Miljømærkeordninger".

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det tydeligt fremgå, hvor bestemmelserne om miljømærkeordninger står i loven. Forslaget til indsættelse af ny kapiteloverskrift skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1,

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

§§ 8 til 8 b i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, med senere ændringer,

nr. 2-8, 26 og 27, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 2

§§ 9 til 9 g i miljøbeskyttelsesloven indeholder regler om pant- og rabatordninger.

Det foreslås, at *overskriften* for § 9 ophæves.

Forslaget om ophævelse skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 3, hvor det foreslås, at der indsættes en kapiteloverskrift 2 b med titlen "Pant- og rabatordninger".

Til nr. 3

§§ 9 til 9 g i miljøbeskyttelsesloven indeholder regler om pant- og rabatordninger.

Det foreslås, at der efter § 8 b og før § 9, indsættes en kapiteloverskrift 2 b med titlen "Pant- og rabatordninger".

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det tydeligt fremgå, hvor bestemmelserne om pant- og rabatordninger står i loven. Forslaget til indsættelse af ny kapiteloverskrift skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1, 2, 4-8, 26 og 27, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 4

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

Det foreslås, at *overskriften* for § 9 h ophæves.

Forslaget om ophævelse skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 5, hvor det foreslås, at der indsættes en kapiteloverskrift 2 c med titlen "Udvidet producentansvar".

Til nr. 5

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

Det foreslås, at der efter § 9 g og før § 9 h indsættes en kapiteloverskrift 2 c med titlen "Udvidet producentansvar".

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det tydeligt fremgå, hvor bestemmelserne om udvidet producentansvar for visse producenter og importører står i

loven. Forslaget til indsættelse af ny kapiteloverskrift skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-4, 6-8, 26 og 27, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 6

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

Det foreslås, at der efter § 9 å indsættes en kapiteloverskrift 2 d med titlen "Mål for nedbringelse af den samlede forurening".

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Forslaget til indsættelse af ny kapiteloverskrift skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-5, 7, 8, 26 og 27, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 7

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

Det foreslås, at der efter § 10 indsættes en kapiteloverskrift 2 e med titlen "Særlige bemyndigelsesbestemmelser".

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Forslaget til indsættelse af ny kapiteloverskrift skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-6, 8, 26 og 27, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 8

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

Det foreslås, at der efter § 15 indsættes en kapiteloverskrift 2 f med titlen "Miljøzoner".

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det tydeligt fremgå, hvor bestemmelserne om miljøzoner står i loven. Forslaget til indsættelse af ny kapiteloverskrift skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-7, 26 og 27, hvor det også foreslås, at miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 inddeles i flere kapitler.

Til nr. 9

De gældende regler i miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 1, indeholder mulighed for, at kommunalbestyrelsen i Køben-

havn, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense kommuner kan etablere miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med lastbiler og busser. Alle fem kommuner har etableret miljøzoner for lastbiler og busser.

Med lov nr. 590 af 13. maj 2019 blev der indført krav til dieseldrevne varebiler i eksisterende miljøzoner, og de fem etablerede miljøzoner har derfor siden den 1. juli 2020 også været gældende for dieseldrevne varebiler.

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

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at de nuværende fem miljøzonekommuner – København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense – kan beslutte at lade dieseldrevne personbiler omfatte af de allerede etablerede miljøzoner. Hvis de nævnte kommunalbestyrelser vælger at lade dieseldrevne personbiler omfatte, vil kravene i den foreslåede § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 17, få virkning.

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

Til nr. 10

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

Det foreslås, at § 15 a, stk. 6, 1. pkt., nyaffattes, så det fremgår, at kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om miljøzoner, herunder om etablering, udvidelse, om at yderligere køretøjstyper skal være omfattet af en miljøzone, om indskrænkning, omlægning af transitruer eller ophævelse af en miljøzone.

Den foreslåede nyaffattelse af § 15 a, stk. 6, 1. pkt., vil indebære, at det fremover også vil fremgå af bestemmelsen, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre afgørelser om at yderligere køretøjstyper omfattes af eksisterende miljøzoner. Dette vil være relevant, hvis en kommunalbestyrelse i medfør af forslaget til § 15 a, stk. 1, 2. pkt., jf. lovforslagets § 1, nr. 9, træffer bestemmelse om, at dieseldrevne personbiler skal omfattes af en etableret miljøzone.

Herudover vil den foreslåede nyaffattelse indebære, at det fremover vil fremgå eksplicit af 1. pkt., at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre afgørelser om omlægning af transitruer. Det er hensigten med den foreslåede tilføjelse at tydeliggøre, at kommunalbestyrelsen i forbindelse med offentliggørelsen ikke vil være bundet af det varsel på 14

måneder, som gælder efter 2. pkt. Kommunalbestyrelsen vil selv kunne fastsætte en passende varslingsperiode alt efter de konkrete omstændigheder.

Som reglerne er i dag, skal omlægning af transitruer varsles i 14 måneder, idet omlægning af en transitruer hidtil er fortolket som en geografisk udvidelse, jf. § 15 a, stk. 6, 2. pkt.

Baggrunden for den foreslåede ændring er, at der har vist sig et behov for, at kommunalbestyrelsen kan omlægge transitruer, f.eks. på grund af nye veje eller omfattende vejarbejde, og at et varsel på 14 måneder i den forbindelse synes uforholdsmæssigt langt.

Det fremgår af § 4, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1322 af 28. august 2020 om miljøzoner (herefter miljøzonebybekendtgørelsen), at kommunalbestyrelsen kun kan inddrage veje, der regelmæssigt anvendes som led i international transit af varer, herunder transit via havne- eller lufthavnsfaciliteter, i en miljøzone, hvis der findes rimelige alternative transitveje uden for miljøzonen. Af § 4, stk. 2, i miljøzonebybekendtgørelsen fremgår det, at kommunalbestyrelsen kan træffe bestemmelse om undtagelse af visse veje i miljøzonen, såfremt der foreligger særlige omstændigheder, og undtagelsen er af underordnet betydning for miljø og sundhed.

Transitruer ligger inde i miljøzoner og omfatter kun den eller de veje, dvs. selve vejbanerne, som anvendes som transitruer. På den baggrund vurderes det ikke, at hverken beboere eller virksomheder vil kunne blive påvirkede af omlægning, da de i forvejen vil skulle leve op til miljøzonekravene, da beboelsesområder eller virksomhedsområder langs en transitruer i forvejen vil være omfattet af miljøzonekrav.

Til nr. 11

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

Det foreslås, at der i § 15 a, stk. 6, indsættes som 3. pkt., at der skal gå mindst en periode på 9 måneder fra offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en miljøzone, jf. stk. 1, før afgørelsen har virkning.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at en kommunalbestyrelsens afgørelse om at lade dieseldrevne personbiler omfatte af en eksisterende miljøzone, først vil kunne få virkning 9 måneder fra tidspunktet for kommunalbestyrelsens offentliggørelse af sin afgørelse.

Det forhold, at der skal gå 9 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse, vil give bilejere tid til

at indrette sig på krav til dieseldrevne personbiler, inden kravene får virkning. Ud over den fastsatte varslingsperiode på 9 måneder er kommunalbestyrelserne forpligtede til at foretage en offentlig høring på mindst 4 uger over kommunens forslag til afgørelse om skærpelse af miljøzoner.

Reglerne for annoncering og høring fremgår af § 6 i miljøzonebekendtgørelsen, som vil blive ændret så den indeholder krav vedrørende dieseldrevne personbiler. Af miljøzonebekendtgørelsen fremgår det, at annonceringen af forslaget til afgørelse som minimum skal indeholde oplysninger om forslagets indhold, forslagets retsvirkninger for borgere og virksomheder, herunder dispensationsmuligheder, hvor bemærkninger til forslaget kan indgives, frist for indgivelse af bemærkninger til forslaget, idet fristen som minimum skal være fire uger efter annonceringen af forslaget, hvor yderligere information om forslaget kan indhentes, og at kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Til nr. 12

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

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

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

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

Med den foreslåede § 15 b, stk. 8, sikres miljøministeren (Miljøstyrelsen) hjemmel til at orientere borgere, der har en dieseldreven vare- eller personbil uden partikelfilter. Bestemmelsen vil kunne anvendes til at sende orienteringsbreve op til 9 måneder før en miljøzones ikrafttræden med information om de kommende regler. Oplysningerne om partikelfilter vil blive hentet i Køretøjsregisteret.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 25. Her foreslås det at indsætte som § 15 e, stk. 5, at Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende den landsdækkende kommunikation om kommunalbestyrelsers beslutninger om at lade køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, omfatte af en eksisterende miljøzone. Det foreslås endvidere med lovforslagets § 1, nr. 25, at indsætte som § 15 e, stk. 6, at kommunalbestyrelser, der træffer beslutning om at lade køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, omfatte af en eksisterende miljøzone, indgår aftale med Sund og

Bælt Holding A/S om kommunikation vedrørende de nye krav til dieseldrevne personbiler. Det forventes derudover, at der med forslaget til § 15 e, stk. 7, jf. lovforslagets § 1, nr. 25, vil blive fastsat regler om, at Miljøstyrelsen vil bistå Sund og Bælt Holding A/S med udveksling af oplysninger. Dette vil ske med henblik på udsendelse af orienteringsbreve til berørte køretøjsejere. For nærmere herom henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 25.

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

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

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

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

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

De køretøjsejere, hvis køretøj kører i en miljøzone i op til 3 måneder inden dens virkning, vil blive identificeret via Sund og Bælt Holding A/S' digitale kontrol ved hjælp af automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG), der indhenter oplysninger fra Køretøjsregisteret, hvor alle danske motor-køretøjer er registreret, og heraf fremgår det, om køretøjet har et partikelfilter.

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

Der vil også ske indsamling af nummerpladedata via enkelte mobile kameraer inden for zonerne. Disse data vil blive kontrolleret i forhold til data fra Køretøjsregisteret med henblik på at fastslå, om et observeret køretøj overholder de kommende tekniske krav til kørsel i den pågældende miljøzone. Denne sammenligning vil ske løbende som en integreret del af billedanalysen, og billeder af køretøjer, der overholder de kommende regler, vil blive slettet umiddel-

bart efter, at billedet er taget. Billeder af køretøjer, der ved reglerne ikrafttræden ikke overholder reglerne, eller hvor systemet ikke entydigt kan fastslå køretøjets identitet, vil blive gemt i en central database. Sund og Bælt Holding A/S vil herefter indhente oplysninger om navn og adresse for ejerne (brugerne) af de køretøjer, hvortil der skal udsendes orienteringsbreve af Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen vil udsende orienteringsbreve til e-Boks for danske køretøjsjere via Miljøstyrelsens system til digitale udsendelser. For udenlandske køretøjer vil orienteringsbreve blive sendt til ejeren (brugerens) hjemmeadresse.

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

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

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

Miljøstyrelsen er udpeget som kontrolmyndighed.

Til nr. 13

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

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

Det foreslås at ændre § 15 b, stk. 1 og 2, således at henvisningen til stk. 4 og 5 ændres til stk. 5 og 6.

Ændringen foreslås som en konsekvens af, at der med lovforslagets § 1, nr. 17, foreslås indsat et nyt stk. 3, hvorefter det gældende stk. 3-6 bliver stk. 4-7.

Til nr. 14

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, nr.

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

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

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

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

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

Endvidere foreslås ændringen som en konsekvens af, at der med lovforslagets § 1, nr. 17, foreslås indsat et nyt stk. 3, hvorefter det gældende stk. 3-6 bliver stk. 4-7.

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

Til nr. 15

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

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

Den foreslåede ændring vil medføre, at de varebiler, der i medfør af de gældende regler vil blive omfattet af miljøzonekravene fra 1. juli 2025 i stedet vil blive omfattet fra 1. juli 2023. Trinkravet omfatter ca. 140 dieseldrevne varebiler, der er solgt på dispensation (restkøretøjer), og som derfor opfylder det tidligere Euro 4 krav, men er solgt efter, at Euro 5 trådte i kraft og dermed efter skæringsdatoen 1. januar 2012.

For nærmere herom henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.

Til nr. 16

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

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

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

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

Endvidere foreslås ændringen som en konsekvens af, at der med lovforslagets § 1, nr. 17, foreslås indsat et nyt stk. 3, hvorefter det gældende stk. 3-6 bliver stk. 4-7.

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

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

Til nr. 17

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

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

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

De foreslåede krav til dieseldrevne personbiler vil udelukkende gælde i de tilfælde, hvor en kommunalbestyrelse i medfør af den foreslåede § 15 a, stk. 1, 2. pkt., i miljø-

beskyttelsesloven, jf. lovforslagets § 1, nr. 9, har truffet bestemmelse om skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler. Den foreslåede bestemmelse sikrer, at der vil gælde de samme krav i alle miljøzoner, som omfatter dieseldrevne personbiler.

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

Det foreslåede krav om, at personbiler, drevet af motor med kompressionstænding, kun vil få adgang til miljøzoner, hvis bilen har monteret et partikelfilter vil indebære, at de køretøjer, der ikke kan leve op kravet, ikke vil kunne få adgang til kørsel i miljøzonen. Der vil dog være mulighed for dispensationer og undtagelser i et meget begrænset omfang. For mere om dette henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 21 og 23.

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

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

Med den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 2, vil dieseldrevne personbiler omfattet af forslaget til § 15 b, stk. 3, nr. 1, skulle være godkendt efter regler fastsat i medfør af § 15 d som forudsætning for, at de må være i en miljøzone.

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

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

De nærmere krav til et eftermonteret partikelfilter, herunder krav til effektivitet, dokumentation for udledning og fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre, vil blive fastsat med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, der med lovforslaget bliver stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 18.

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

Det foreslås at indsætte som § 15 b, stk. 3, nr. 3, at køretøjer registreret i udlandet fra den 1. januar 2023 skal være registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7.

Med den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 2, vil udenlandske diseldrevne personbiler skulle være registreret efter regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7, som forudsætning for, at de må være i en miljøzone.

Der vil dermed gælde en registreringspligt for visse eller alle udenlandske diseldrevne personbiler afhængigt af de regler, der vil blive fastsat med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 6, der med lovforslaget bliver stk. 7.

Manglende registrering af et udenlandsk køretøj vil i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 6, kunne sanktioneres med et administrativt bødeforelæg.

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

For en nærmere beskrivelse af de krav, der forventes fastsat til registrering af udenlandske køretøjer omfattet af den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 3, henvises til bemærkningerne til forslaget til ændring af § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 20.

Til nr. 18

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

Det foreslås, at der i § 15 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., efter " om partikelfiltre" indsættes "for køretøjer nævnt i stk. 1-3".

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

Den foreslåede ændring vil indebære, at miljøministeren kan fastsætte regler om partikelfiltre for dieseldrevne personbiler omfattet af den foreslåede § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 17. Miljøministeren vil herunder kunne fastsætte regler om krav til effektivitet, dokumentation for udledning, fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for ef-

termonterede partikelfiltre og om, at partikelfiltre skal være af godkendt type.

Det forventes, at ministeren i medfør af bemyndigelsen vil fastsætte tekniske regler for partikelfiltre til dieseldrevne personbiler, der henviser til bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfiltre, og dermed følger reglerne i forhold til skattelovgivningen. Teknisk set vil der så gælde ens regler for dieseldrevne vare- og personbiler i miljøzonerne.

Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte regler om, hvornår et køretøj med fabriksmonteret partikelfilter opfylder betingelserne i den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 17, ud fra dokumentation om partikeludledning i deres EU-typegodkendelse. Dette forventes anvendt til at fastsætte, at alle dieseldrevne personbiler, der opfylder Euro 5 anses for at overholde kravet om partikelfiltre. Euro 5 blev obligatorisk for nye biler d. 1. januar 2011.

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

Til nr. 19

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

Det foreslås at ændre § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 5, således at henvisningen til stk. 2, nr. 1-5, ændres til stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3.

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

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

Undtagelsesmuligheden kan endvidere anvendes ved øvel-

sesvirksomhed med køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsmandskabet eller lignende nødtjenester. Dette er begrundet i, at forslaget omfatter få køretøjer og det vurderes nødvendigt, at der skal kunne afholdes øvelsesvirksomhed inden for miljøzonerne.

Det fremgår af den gældende § 15 b, stk. 5, 1. pkt., i miljøbeskyttelsesloven, at kravene i stk. 1, nr. 1-4, og stk. 2, nr. 1-5, ikke gælder for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle. Det fremgår af stk. 5, 2. pkt., at ministeren fastsætter regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at betingelserne i 1. pkt. er opfyldt.

Det foreslås at ændre § 15 b, stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 6, 1. pkt., således at henvisningen til stk. 2, nr. 1-5, ændres til stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3.

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

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

Til nr. 20

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

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

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

Den foreslåede ændring vil medføre, at miljøministeren i bekendtgørelse også kan fastsætte regler om registrering af køretøjer omfattet af den foreslåede § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 17. Miljøministeren vil bl.a. kunne fastsætte regler om den dokumentation, der vil være påkrævet i forhold til at godtgøre, at et dansk eller udenlandsk registreret køretøj, omfattet af miljøzonekravene i den foreslåede § 15 b, stk. 3, opfylder de fastsatte betingelser.

Den gældende bemyndigelse, der omfatter miljøzonekravene for køretøjer omfattet af § 15 b, stk. 1-2, er udmøntet i

den tekniske miljøzonebekendtgørelse, hvor det forventes, at også krav til dieseldrevne personbiler med hjemmel i den ændrede § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, vil blive udmøntet.

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

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

Det forventes, at der også for dieseldrevne personbiler, med hjemmel i miljøoplysningslovens § 79 b, stk. 1, nr. 7, vil blive stillet krav om, at registrering skal ske elektronisk. For nærmere herom se bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 28.

Til nr. 21

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

Af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, fremgår de tekniske miljøzonekrav for tunge køretøjer. Af § 15 b, stk. 1, nr. 4, fremgår det, at køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af stk. 6, skal være registreret fra den 1. juli 2020.

Af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 2, nr. 1-3, fremgår de tekniske miljøzonekrav for varebiler. Af § 15 b, stk. 2, nr. 5, fremgår det, at køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af stk. 6, skal være registreret fra den 1. juli 2020.

Det foreslås at ændre § 15 c, stk. 1, således at henvisningen til nr. 1, 2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5, ændres til nr. 1 og 2, § 15 b, stk. 2, nr. 1-3, og § 15 b, stk. 3, nr. 1.

Med den foreslåede ændring vil der blive henvist til den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1. Derudover vil der ikke længere blive henvist til § 15 b, stk. 1, nr. 4 og § 15 b, stk. 2, nr. 5.

Henvisningerne til § 15 b, stk. 1, nr. 4 og § 15 b, stk. 2, nr. 5, foreslås at udgå i § 15 c, stk. 1, da det ikke er relevant at henvise til registreringspligten i forhold til dispensationsreglerne. Hvis en ejer (bruger) af et udenlandsk køretøj vil

søge om dispensation for miljøzonekravene vil dette skulle ske med henvisning til de tekniske krav, der fremgår af § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3.

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

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

Det forventes, at der ikke vil blive givet dispensation til private gøremål, men kun i tilfælde, hvor miljøzonekravet vurderes at udgøre ekspropriation, eller hvor en offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse ikke vil kunne gennemføres.

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

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

Som også beskrevet i de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.3 om dispensationer vurderes den foreslåede ordning, hvorefter kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg Kommuner vil kunne træffe bestemmelse om at inddrage dieseldrevne personbiler i de allerede etablerede miljøzoner med virkning tidligst fra den 1. januar 2023, ikke i almindelighed at rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73.

Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene om montering af partikelfilter vil kunne ramme enkelte ejere (brugere) af køretøjer atypisk hårdt, og i disse tilfælde skal ansøgeren fortsat have krav på dispensation fra partikelfilterkravet.

Det vil fortsat bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation, og i vurderingen

vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene om partikelfilter. Det bemærkes i den forbindelse, at en person efter omstændighederne vil kunne blive ramt atypisk hårdt økonomisk, hvis personen har bopæl inden for en miljøzone, der ikke findes et godkendt partikelfilter til den pågældende biltype og personen mangler midler til at udskifte bilen. Det skal dog hertil bemærkes, at der med lovforslaget, jf. lovforslagets § 1, nr. 23, foreslås givet en bemyndigelse til miljøministeren til at fastsætte regler om undtagelser til partikelfilterkravet. Det forventes bl.a., at bemyndigelsen vil blive anvendt til, at beboere kan vente 12 måneder fra miljøzonen får virkning, før de skal opfylde miljøzonekravet.

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

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

Til nr. 22

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

Det foreslås, at der i § 15 c, stk. 2, efter "dispensation" indsættes "efter stk. 1".

Henvisningen til stk. 1 foreslås for at gøre det helt klart, at bemyndigelsen i stk. 2 er knyttet til dispensationsadgangen i stk. 1. Idet dispensationsadgangen i stk. 1 er foreslået udvidet, så den også omfatter dieseldrevne personbiler, vil indholds- og formkravene i forbindelse med ansøgning og meddelelse af dispensation fremover også gælde for dispensationer til dieseldrevne personbiler. Kravene vil blive udmøntet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

Til nr. 23

I den gældende miljøzoneregulering findes der lovfastsatte undtagelser for visse køretøjskategorier. Det gælder køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, der ikke sædvanligvis kører i en miljøzone, når der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet anvendes til øvelsesvirksomhed. Herudover er køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle også undtaget fra miljøzonekravene.

Det foreslås at indsætte en bemyndigelsesbestemmelse i § 15 c, stk. 3, som skal give miljøministeren mulighed for at fastsætte yderligere undtagelser, begrundet i særlige hensyn til køretøjets ejer (bruger) kombineret med hensynet til, om det vil være muligt at eftermontere et partikelfilter.

Det foreslås således at indsætte som § 15 c, stk. 3., at miljøministeren for køretøjer, der anvendes privat, kan fastsætte regler om undtagelser fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 2, nr. 2 og 3, og § 15 b, stk. 3, nr. 1, herunder fastsætte regler om betingelser, tidsbegrænsning, registrering og dokumentation.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne anvendes til at fastsætte kategorier, hvorefter ellers omfattede køretøjer vil være undtaget fra miljøzonekravene ud fra generelle objektive kriterier. Sådanne undtagelser forventes at være tidsbegrænsede og vil skulle registreres via et elektronisk og automatisk system.

Med bemyndigelsen vil der eksempelvis kunne fastsættes regler om undtagelse fra miljøzonekravene i tilfælde, hvor en køretøjs ejer (bruger) eller en nært pårørende skal til behandling på hospital eller speciallæge og har fået en indkaldelse hertil.

Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at specialbyggede handicapkøretøjer eller handicapkøretøjer, hvortil køretøjs ejeren (brugeren) har modtaget støtte til køretøjet i medfør af § 114 i serviceloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1548 om social service af 1. juli 2021, vil blive undtaget.

Det forventes, at det vil være en gennemgående betingelse, at køretøjer, der kan eftermontere et godkendt partikelfilter, ikke vil blive omfattet af undtagelsesmodellen.

Det forventes herudover, 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 kopi af indkaldelse til hospital eller speciallæge.

Forslaget vil give miljøministeren adgang til at fastsætte regler om, at registreringen skal ske et bestemt sted, når en ejer (bruger), som er omfattet af en af undtagelserne fra kravene i en miljøzone, ønsker at gøre brug af en undtagelse.

Det forventes endvidere, at der vil blive opbygget et web-baseret system til registrering af undtagelser, hvor køretøjs ejeren (brugeren) først vælger undtagelseskategori, f.eks. behandling på hospital. Derefter afgives den påkrævede information for den valgte kategori, herunder eventuelt upload af relevante dokumenter. Afslutningsvist vil ejeren (brugeren) skulle bekræfte sin identitet og oplysningernes rigtighed med en tro og loveerklæring.

Såfremt der afgives falsk erklæring på tro og love til en offentlig myndighed kan dette straffes med bøde eller fængsel indtil 2 år, jf. § 161 i straffeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1851 af 20. september 2021.

Det forventes herudover, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at hvis det ved stikprøvekontrol er konstateret, at en ejer (bruger) tidligere har afgivet urigtige oplysninger, vil denne person ikke kunne foretage auto-

matisk registrering, men i stedet blive udtaget til manuel behandling.

Relevant dokumentation for behandling på f.eks. et hospital beliggende i en miljøzone vil kunne være en indkaldelse til behandlingen. Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven gælder bl.a. for behandling af personoplysninger, der helt eller delvis foretages ved hjælp af automatisk sagsbehandling, jf. databeskyttelseslovens § 1, stk. 2. Efter databeskyttelsesforordningens art. 9, stk. 1, hører helbredsoplysninger til kategorien særlige personoplysninger, hvor behandling af oplysningerne som udgangspunkt er forbudt. Indkaldelse til undersøgelse til behandling på et hospital vil almindeligvis være omfattet af begrebet helbredsoplysninger, da det er en personoplysning, der vedrører en fysisk persons fysiske eller mentale helbred, levering af sundhedsydelse og som giver information om vedkommendes helbredstilstand. Helbredsoplysninger kan behandles med hjemmel i databeskyttelsesforordningens art. 9, stk. 2, litra f, hvis behandling er nødvendig, for at retskrav kan fastlægges, gøres gældende eller forsvares, eller når domstole handler i deres egenskab af domstol.

Med den foreslåede bemyndigelse i miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 3, kan miljøministeren fastsætte regler om tidsbegrænsede undtagelser til miljøzonekrav, herunder krav til indsendelse af relevant dokumentation for opfyldelse af en undtagelse. Det vurderes, at relevant dokumentation for indkaldelse til behandling eller undersøgelse på hospital vil være en indkaldelse hertil. Det vurderes, at miljøministeren (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 ansøgers køretøj er undtaget fra miljøzonekravet - det kunne f.eks. være 24 timer til et hospitalsbesøg.

Det forventes, at miljøministeren med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 67 vil bemyndige Miljøstyrelsen til at føre tilsyn med undtagelsesordningen. Det vil være relevant, at Miljøstyrelsen fører tilsyn i forbindelse med registreringer af undtagelser, og der kan opstå et behov for, at der f.eks. foretages stikprøvekontrol.

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

Det forventes, at der med hjemmel i den gældende § 15 e, stk. 2, i miljøbeskyttelsesloven, 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 miljøzo-

nekrav, 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 registrerede overtrædelser foretaget med disse køretøjer.

Til nr. 24

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

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

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

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

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

Det foreslås at ændre § 15 d, stk. 2, nr. 1, således at henvisningen til stk. 2, nr. 1-3, ændres til stk. 2, nr. 1-3, og stk. 3, nr. 1.

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

For dieseldrevne personbiler forventes det, at bemyndigelsen i § 15 d, stk. 1, vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at dieseldrevne personbiler, der opfylder betingelserne for afgiftsfritagelse og er godkendt efter bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter, anses for at være godkendt i overensstemmelse med den foreslåede

ordning om skærpede krav i miljøzoner. Hvis der sker en teknologisk udvikling inden for partikelfiltre til dieseldrevne personbiler, vil bemyndigelsen også kunne anvendes til at fastsætte andre krav til godkendelse af dieseldrevne personbiler med eftermonterede partikelfiltre.

Til nr. 25

Miljøbeskyttelseslovens § 15 e, stk. 1, indeholder regler om, at Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzoner. Af stk. 2 fremgår det, at miljøministeren kan fastsætte regler om udveksling af oplysninger om køretøjer i miljøzoner mellem den relevante kontrolmyndighed og Sund og Bælt Holding A/S.

Miljøministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæggelse, godkendelse af kontrolstrategi og behandling af data, herunder tavshedspligt, jf. § 15 e, stk. 3. Endelig fremgår det af stk. 4, at kommunalbestyrelser, der i medfør af § 15 a kan træffe beslutning om etablering af miljøzone, ved aftale med den relevante kontrolmyndighed kan tilkøbe ekstra kontrol.

Det foreslås at indsætte som § 15 e, stk. 5, at Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende den landsdækkende kommunikation om kommunalbestyrelses beslutninger, om at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en eksisterende miljøzone.

Med den foreslåede bestemmelse tildeles Sund og Bælt Holding A/S, der er et statsejet holdingselskab, ved lov at varetage opgaver vedrørende landsdækkende kommunikation om skærpelse af miljøzoner til at omfatte dieseldrevne personbiler. De relevante kommunalbestyrelser bistår med opgaven i det omfang, det er nødvendigt.

Opgaver vedrørende den landsdækkende kommunikationsindsats vil for det første omfatte overordnet koordinering mellem de fem kommuner. Herudover vil det omfatte opdatering af hjemmesiden miljøzoner.dk, informering af offentligheden f.eks. ved partnerskaber med relevante aktører, tryksager og udsendelse af breve i e-Boks. Opgaven vedrørende udsendelse af breve i e-Boks varetages i samarbejde med Miljøstyrelsen. For nærmere herom henvises til lovfor-slaget § 1, nr. 12.

Ved at lade Sund og Bælt Holding A/S stå for den landsdækkende kommunikation sikres for det første, at omfanget af kommunikationsindsatsen fastsættes ved lov. Ved seneste skærpelse af miljøzonekravene viste sig behov for yderligere styrkelse af kommunikationsindsatsen. Der er derfor behov for, at indsatsen styrkes. Det er endvidere en fordel, at det er en samlet enhed på tværs af kommunerne, der står for kommunikationsopgaven, da det er væsentligt, at alle ejere (brugere), der har et omfattet køretøj, får direkte information om miljøzonekravet, uanset hvilken landsdel vedkommende har bopæl i. Derudover har Sund og Bælt Holding A/S allerede et samarbejde med Miljøstyrelsen og

har et fælles system, der medfører, at Sund og Bælt Holding A/S i samarbejde med Miljøstyrelsen, har mulighed for at tilgå oplysninger fra Køretøjsregistreret og fra Det Centrale Personregister og dermed udsende breve i e-Boks til de personer, der har et køretøj, som vil blive omfattet af miljøzonekrav til dieseldrevne personbiler.

Ved henlæggelse af kommunikationsopgaven til Sund og Bælt Holding A/S ved lov vil kommunalbestyrelserne ikke have pligt til at sætte opgaven vedrørende kommunikation i udbud. Derimod vil Sund og Bælt Holding A/S skulle iagttage udbudsreglerne, hvis de køber udstyr eller ydelser hos eksterne parter.

Det foreslås at indsætte som § 15 e, stk. 6, at kommunalbestyrelser indgår aftale med Sund og Bælt Holding A/S om kommunikation, jf. stk. 5, når de lader køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, omfatte af en eksisterende miljøzone, og at kommunalbestyrelserne afholder udgifterne hertil.

Ved den foreslåede bestemmelse pålægges de kommunalbestyrelser, der vælger at lade dieseldrevne personbiler omfatte af eksisterende miljøzoner, at indgå aftale med Sund og Bælt Holding A/S om den tværgående landsdækkende kommunikation.

Det vil være kommunalbestyrelserne i Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Aarhus Kommune, Odense Kommune og Aalborg Kommune, som bestemmelsen potentielt vil kunne omfatte.

Da det er frivilligt for de fem kommunalbestyrelser at træffe beslutning om at lade dieseldrevne personbiler omfatte af kommunens miljøzone, er det ikke sikkert, at alle fem kommunalbestyrelser vil skulle indgå aftale med Sund og Bælt Holding A/S om kommunikationen. Der kan også opstå tilfælde, hvor eksempelvis to kommuner, har truffet afgørelse om at lade dieseldrevne personbiler omfatte af deres eksisterende miljøzoner med virkning fra samme dato, hvor det vil være en fordel, at disse to kommuner indgår en samlet aftale med Sund og Bælt Holding A/S.

Kommunalbestyrelser vil skulle afholde udgifterne til Sund og Bælt Holding A/S for varetagelse af kommunikationsopgaven. Prisen for kommunikationsindsatsen foretaget af Sund og Bælt Holding A/S vil samlet set udgøre ca. 4 mio. kr., hvor beløbet skal fordeles mellem de kommuner, der vælger at omfatte dieseldrevne personbiler i kommunens miljøzone. For nærmere om de økonomiske konsekvenser for de fem kommuner henvises til lovforslagets pkt. 5.

Det foreslås at indsætte som § 15 e, stk. 7, at 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.

Miljøstyrelsen er med de gældende regler udpeget som relevant kontrolmyndighed, der kan udveksle oplysninger med Sund og Bælt Holding A/S.

Med den foreslåede bestemmelse er det hensigten at fastsætte nærmere regler om Miljøstyrelsens mulighed for at udveksle data med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at Miljøstyrelsen kan sende oplysninger om de køretøjsejere, som vil blive omfattet af nye miljøzonekrav til Sund og Bælt Holding A/S med henblik på, at Sund og Bælt Holding A/S kan udsende breve med e-Boks til de berørte.

Til nr. 26

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

Det foreslås, at der efter § 15 e indsættes en kapiteloverskrift 2 g med titlen "Forebyggelse af forurening og andre uhygiejniske forhold, herunder rottebekæmpelse".

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det fremgå, hvor bestemmelserne om forebyggelse af forurening og andre uhygiejniske forhold og rottebekæmpelse står i loven. Forslaget til indsættelse af ny kapiteloverskrift skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-8 og 27, hvor det foreslås at inddele miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 i flere kapitler.

Til nr. 27

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

Det foreslås, at der efter § 18 indsættes en kapiteloverskrift 2 h med titlen "Tilskud til projekter beskrevet i den regionale udviklingsstrategi".

Kapitelinddelingen foreslås indsat for at skabe et bedre overblik i miljøbeskyttelseslovens kapitel 2. Med forslaget vil det fremgå, hvor bestemmelserne om Tilskud til projekter beskrevet i den regionale udviklingsstrategi står i loven. Forslaget til indsættelse af ny kapiteloverskrift skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 1-8 og 26, hvor det foreslås at inddele miljøbeskyttelseslovens kapitel 2 i flere kapitler.

Til nr. 28

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

Det foreslås, at ændre § 79 b, stk. 1, nr. 6, således, at der

efter "§ 15 c, stk. 1" indsættes: "og ved registrering af undtagelser efter regler udstedt i medfør af § 15 c, stk. 3".

Den foreslåede ændring vil medføre, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation ved registrering af undtagelser efter regler udstedt i medfør af § 15 c, stk. 3, der indeholder en bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte undtagelser til miljøzonekravene, jf. lovforslagets § 1, nr. 23.

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

Til nr. 29

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

Det foreslås at ændre § 79 b, stk. 1, nr. 7, således at henvisningen til stk. 2, nr. 5, ændres til stk. 2, nr. 5, og stk. 3, nr. 3.

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

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

Til nr. 30

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

Det foreslås at ændre § 110, stk. 1, nr. 1, således at henvisningen til § 15 b, stk. 1 eller 2, ændres til § 15 b, stk. 1, 2 eller 3.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der for overtrædelser af kravet om partikelfilter i dieseldrevne personbiler ved kørsel i miljøzoner, jf. forslaget til miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, kan sanktioneres med bøde og straffen kan stige til fængsel indtil 2 år under nærmere angivne skærpende omstændigheder, jf. § 110, stk. 2.

Strafansvar for overtrædelse af miljøzonekrav med dieseldreven personbil vil primært blive gjort gældende over for

ejeren af køretøjet eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af det foreslåede partikelfilterkrav for dieseldrevne personbiler foreslås at være 1.500 kr., der er det nuværende sanktionsniveau for overtrædelse med varebil.

Bødestrafpen vil uanset den angivne retningslinje for bødens fastsættelse, bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af sagens omstændigheder, og det angivne bødeniveau vil således kunne fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

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

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

Trækkes erkendelsen efter stk. 2 tilbage inden for den angivne frist efter stk. 4, kan ejeren (brugeren) fortsat pålægges ansvar efter stk. 1, jf. § 110 c, stk. 3.

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

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

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

Der kan ikke fastsættes forvandlingsstraf for bødeansvar efter stk. 1, jf. § 110 c, stk. 7.

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

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

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

Det foreslås, at miljøbeskyttelseslovens § 110 c om betinget objektivt ansvar også skal omfatte dieseldrevne personbiler. Det foreslås derfor at ændre § 110 c, stk. 1, således at henvisningen til § 15 b, stk. 1 eller 2 ændres til § 15 b, stk. 1, 2 eller 3. Den foreslåede ændring vil indebære, at der for overtrædelser af miljøzonerregler med dieseldrevne personbiler vil blive pålagt ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar også i situationer, hvor den pågældende ikke var fører af køretøjet og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Definitionen af ejeren (brugeren) følger færdselslovens bestemmelser, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018. Det fremgår af Køretøjsregisteret, hvem der ejer de registrerede køretøjer. Når der er registreret en bruger, træder denne ind i stedet for ejeren i forhold til strafansvar.

Det er ejeren, der som udgangspunkt pålægges ansvaret, medmindre en anden person er registreret som bruger. I så fald pålægges brugeren som udgangspunkt ansvaret. Det er i den forbindelse det reelle ejer- eller brugerforhold, der er afgørende for, hvem der ifalder strafansvar. Hvis den person, der på gerningstidspunktet er registreret i Køretøjsregisteret som ejer (bruger), kan påvise, at et ændret ejer- eller brugerforhold ikke (endnu) var registreret i Køretøjsregisteret på gerningstidspunktet, skal den pågældende ikke ifalde ansvaret efter stk. 1. I disse tilfælde vil et bødeforelæg kunne rettes mod den reelle ejer (bruger) af køretøjet.

Vedtager ejeren (brugeren) ikke udenretligt bødeforelægget, overgår sagen til indenretlig prøvelse på politiets foranledning. Her vil ejeren (brugeren), kunne gøre indsigelser over for f.eks. observationen af køretøjets rigtighed i sidste instans ved indenretlig prøvelse.

Miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 2-8, vil med den foreslåede ændring af § 110 c, stk. 1, også gælde for overtrædelser med diseldrevet personbil, jf. forslaget til ny § 15 b, stk. 3.

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

Det foreslås, at miljøbeskyttelseslovens § 110 d om administrative bødeforelæg også skal kunne omfatte dieseldrevne personbiler. Det foreslås derfor at ændre § 110 d, stk. 1, 1. pkt., således at henvisningen til § 15 b, stk. 1 eller 2, ændres til § 15 b, stk. 1, 2 eller 3.

Hermed vil sagen kunne afgøres uden retssag, såfremt bødeforelægget vedtages. Retsstillingen vil efter forslaget være, at Miljøstyrelsen i ukomplicerede sager selv fremsender bødeforelæg, ligesom det gælder for tunge køretøjer og varebiler i dag. Har sagen ikke den fornødne ukomplicerede karakter til at blive afgjort med et administrativt bødeforelæg, foretages i stedet politianmeldelse.

Sund og Bælt Holding A/S indsamler ved hjælp af nummerpladescanning kontrolldata i form af oplysninger om køretøjets nummerplade i forhold til at fastslå ejerforhold, og om køretøjet overholder de foreslåede krav i § 15 b, stk. 3. For danske køretøjer er disse oplysninger offentligt tilgængelige i Køretøjsregisteret. For et udenlandsk køretøj vil nummerpladescanningen give oplysning om, hvorvidt køretøjet er registreret i henhold til den foreslåede udvidelse af registreringskravet i § 15 b, stk. 3, nr. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 17, og regler udstedt efter det foreslåede ændrede § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 7, jf. lovforslagets § 1, nr. 20. Herudover vil oplysninger om tid og sted for en overtrædelse indgå.

Miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 2-7, vil med den foreslåede ændring af § 110 d, stk. 1, også gælde for overtrædelser med diseldrevet personbil, jf. forslaget til ny § 15 b, stk. 3.

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

Til nr. 31

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

Det foreslås at ændre § 110 c, stk. 9 og § 110 d, stk. 6, således at henvisningen til stk. 6 ændres til stk. 7.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der foreslås indsat en ny § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 17, hvilket vil medføre, at § 15 b, stk. 6, bliver stk. 7.

Til nr. 32

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

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

ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af det.

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

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

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

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

Hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder og sagsomkostninger eller er stillet sikkerhed kan der i medfør af den gældende § 111 b søges fyldestgørelse i et transportmiddel, der er tilbageholdt. Med den foreslåede ændring vil dette også omfatte dieseldrevne personbiler omfattet af miljøzonekrav.

Spørgsmålet om fyldestgørelse skal ifølge Højesterets dom i sagen gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen U 1969.353 H afgøres under hensyntagen til øvrige rettigheder over transportmidlet. Tilbageholdelse efter § 111 b er ikke betinget af, at den person eller det selskab, der ejer transportmidlet kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen. Det er dog en betingelse, at den strafferetligt ansvarlige har retmæssig rådighed over transportmidlet.

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

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

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

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der indgås skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Princippet fremgår af retsplejelovens § 805 og er også gældende for tilbageholdelse efter de gældende regler i miljøbeskyttelsesloven om tilbageholdelse og vil også komme til at gælde, når dieseldrevne personbiler omfattes.

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

For det andet foreslås det at ændre § 111 b, stk. 1, nr. 1, således at henvisningen til stk. 3 og 6 ændres til stk. 4 og 7.

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

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. april 2022, jf. dog *stk. 2*.

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

Det foreslås i *stk. 3*, at regler fastsat i medfør af bemyndigelser i § 15 b, stk. 3 og 6, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovekendtgørelse 1218 af 25. november 2019 med senere ændringer, skal forblive i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af de nye bestemmelser, jf. den foreslåede § 15 b, stk. 4 og 7, i lov om miljøbeskyttelse, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 18 og 20.

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

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, da miljøbe-

skyttelsesloven ikke gælder for disse landsdele og heller ikke kan sættes i kraft for disse landsdele, jf. miljøbeskyttelseslovens § 118.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, som ændret ved bl.a. lov nr. 590 af 13. maj 2019, lov nr. 61 af 28. januar 2020, lov nr. 807 af 9. juni 2020, lov nr. 808 af 9. juni 2020 og lov nr. 786 af 4. april 2021, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 7 b indsættes:

»Kapitel 2 a

Miljømærkeordninger«.

Pant- og rabatordninger

2. *Overskriften* før § 9 ophæves.

3. Efter § 8 b indsættes før § 9:

»Kapitel 2 b

Pant- og rabatordninger«.

Udvidet producentansvar

4. *Overskriften* efter § 9 g ophæves.

5. Efter § 9 g indsættes før § 9 h:

»Kapitel 2 c

Udvidet producentansvar«.

6. Efter § 9 å indsættes:

»Kapitel 2 d

Mål for nedbringelse af den samlede forurening«.

7. Efter § 10 indsættes:

»Kapitel 2 e

Særlige bemyndigelsesbestemmelser«.

8. Efter § 15 indsættes:

»Kapitel 2 f

Miljøzoner«.

§ 15 a. Kommunalbestyrelsen i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg eller Odense Kommuner kan træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de i § 15 b, stk. 1, nævnte køretøjer.

Stk. 2. ---

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone. Der skal gå mindst en periode på 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning.

Stk. 7. ---

§ 15 b. For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 4 og 5:

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

»Kommunalbestyrelsen kan træffe bestemmelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en etableret miljøzone.«

10. § 15 a, stk. 6, 1. pkt., affattes således:

»Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om miljøzoner, herunder om etablering, udvidelse, om at yderligere køretøjstyper skal være omfattet af en miljøzone, om indskrænkning, omlægning af transitruter eller ophævelse af en miljøzone.«

11. I § 15 a, stk. 6, indsættes som 3. pkt.: »Der skal gå mindst en periode på 9 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en miljøzone, jf. stk. 1, før afgørelsen har virkning.«

12. I § 15 a indsættes som stk. 8:

»Stk. 8. I op til 9 måneder inden en miljøzone har virkning, kan miljøministeren orientere ejeren (brugeren) af et køretøj om konsekvenserne af, at miljøzonen får virkning. I op til 3 måneder inden en miljøzone har virkning kan ministeren registrere køretøjer, der befinder sig i en miljøzone, med henblik på at orientere køretøjets ejer (bruger) om konsekvenserne af, at miljøzonen får virkning.«

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

1) ---

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

Stk. 2. For varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 4 og 5:

1) ---

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

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

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

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

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

Stk. 5. Kravene i stk. 1, nr. 1-4, og stk. 2, nr. 1-5, gælder ikke for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle. Ministeren fastsætter regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at betingelserne i 1. pkt. er opfyldt.

14. § 15 b, stk. 1, nr. 4, affattes således:

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

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

16. § 15 b, stk. 2, nr. 5, affattes således:

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

17. I § 15 b indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* For personbiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6: -1) Fra og med den 1. januar 2023 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter. -2) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d. -3) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. januar 2023 være registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7.«

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

18. I § 15 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 4, 1. pkt., indsættes efter »om partikelfiltre«: »for køretøjer nævnt i stk. 1-3«.

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

Stk. 6. Miljøministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt.

§ 15 c. Miljøministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 1, nr. 1, 2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5. *–Stk.*

2. Miljøministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation.

§ 15 d. ---

Stk. 2. Miljøministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge følgende beføjelser:

1) At vurdere, om kravene efter § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, er opfyldt i forhold til eftermonteret partikelfilter.

2) ---

§ 15 e. ---

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

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

22. I § 15 c, *stk. 2*, indsættes efter »dispensation«: »efter stk. 1«.

23. 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, herunder fastsætte regler om betingelser, tidsbegrænsning, registrering og dokumentation.«

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

25. I § 15 e indsættes som *stk. 5-7*:

»*Stk. 5.* Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende den landsdækkende kommunikation om kommunalbestyrelseres beslutninger om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en eksisterende miljøzone.

Stk. 6. Kommunalbestyrelser, der træffer bestemmelse om at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en eksisterende miljøzone, indgår aftale med Sund og Bælt Holding A/S om kommunikation, jf. stk. 5, og afholder udgifterne hertil.

Stk. 7. Miljøministeren kan fastsætte regler om udveksling af oplysninger mellem den relevante

kontrolmyndighed og Sund og Bælt Holding A/S om køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, der er omfattet af miljøzoner.«

26. Efter § 15 e indsættes:

»Kapitel 2 g

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

27. Efter § 18 indsættes:

»Kapitel 2 h

Tilskud til projekter beskrevet i den regionale udviklingsstrategi«.

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

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

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

31. I § 110 c, stk. 9, og § 110 d, stk. 6, ændres »stk. 6« til: »stk. 7«.

§ 79 b. ---

6) ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1,

7) indsendelse af dokumentation for overholdelse af kravene om registrering i § 15 b, stk. 1, nr. 4, og stk. 2, nr. 5,

8) ---

§ 110. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 9 j, stk. 5, § 15 b, stk. 1 eller 2, § 17 a, stk. 1, § 19, stk. 1 eller 2, § 20, § 21 b, § 21 c, stk. 1-3, § 22, § 23, § 27, stk. 1 eller 2, § 28, stk. 4, § 43, § 45, stk. 3, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 72 a eller § 89 c,

2) ---

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

Stk. 2. ---

Stk. 9. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandles efter reglerne i stk. 1-8.

§ 110 d. I sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, kan miljøministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges.

Stk. 2. ---

§ 111 b. Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om 1) overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 6, og

2) ---

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