



Fremsat den 28. februar 2019 af miljø- og fødevareministeren (Jakob Ellemann-Jensen)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse<sup>1)</sup>

(Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler)

#### § 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 3. september 2018, som ændret ved § 35 i lov nr. 1518 af 18. december 2018, lov nr. 1553 af 18. december 2018 og lov nr. 1713 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 15 a, stk. 1, 2.-4. pkt., ophæves.

2. § 15 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner kan efter forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de i § 15 b, stk. 3 og 4, nævnte køretøjer. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

3. § 15 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan inden den 1. juli 2019 ophæve en etableret miljøzone. En ophævelse skal samtidig meddeles til miljø- og fødevareministeren. Fra den 1. juli 2019 til den 1. juli 2020 kan kommunalbestyrelsen ikke ophæve en etableret miljøzone.«

4. § 15 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etab-

leret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan ikke uden tilladelse fra miljø- og fødevareministeren ophæve en etableret miljøzone.«

5. § 15 a, stk. 4, ophæves.

»Stk. 5-8 bliver herefter stk. 4-7.«

6. I § 15 a, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 2«.

7. I § 15 a, stk. 7, 2. pkt., der bliver stk. 6, 2. pkt., udgår »for lastbiler og busser«, og 3. og 4. pkt. ophæves.

8. I § 15 b, stk. 1, ændres »følgende krav, jf. dog stk. 4 og 5« til: »indtil 1. juli 2020 følgende krav, jf. dog stk. 6 og 7«.

9. To steder i § 15 b, stk. 2, ændres »stk. 4 og 5« til: »stk. 6 og 7«.

10. § 15 b, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 3. For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 6-8:

- 1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere.
- 2) Fra og med den 1. juli 2022 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2014 eller senere.
- 3) Køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

Stk. 4. For varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 6-8:

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

- 1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2007 eller senere.
- 2) Fra og med den 1. juli 2022 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere.
- 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 med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

*Stk. 5.* Miljø- og fødevareministeren 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 og 5 bliver herefter stk. 6 og 7.

**11.** I § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 6, og § 15 b, stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 7, 1. pkt., indsættes efter »stk. 1, nr. 1-3,«: »stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4,«.

**12.** I § 15 b indsættes som *stk. 8*:

»*Stk. 8.* Kravet om godkendelse i stk. 3, nr. 3, og stk. 4, nr. 4, gælder ikke for køretøjer, der er registreret i udlandet og er op til 30 år gamle. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at kravene i stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, er opfyldt.«

**13.** § 15 c, stk. 1, affattes således:

»Miljø- og fødevareministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, stk. 3, nr. 1-3 og stk. 4, nr. 1-4.«

**14.** I § 15 c, stk. 2, ændres »tidsbegrænsning og dokumentation« til: »tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation«.

**15.** § 15 d affattes således:

»§ 15 d Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om en miljøzonerørkeordning. Ministeren kan herunder fastsætte regler om udformning, udstedelse, anbringelse, inddragelse og registrering af miljøzonerørker. Ministeren fastsætter herudover regler om tilsyn, kontrol, revision og digital indberetning i bestemt form.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren fastsætter endvidere regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og om kontrol af køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge beføjelser til at

- 1) vurdere, om et køretøj opfylder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2,
- 2) udstede, anbringe, inddrage og registrere miljøzonerørker,

- 3) føre kontrol og revision med den i stk. 1 nævnte ordning,
- 4) vurdere, om de i § 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, nævnte krav er opfyldt i forhold til eftermonterede partikelfiltre,
- 5) kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter og
- 6) godkende køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddrage godkendelser og registrere godkendte køretøjer.

*Stk. 4.* Afgørelser om miljøzonerørker, godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og inddragelse af godkendelse, der er truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til miljø- og fødevareministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.«

**16.** I § 15 e ændres »stk. 2-5« til: »stk. 2 og 5-7«.

**17.** § 15 e ophæves.

**18.** I § 79 b, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

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

Nr. 6-14 bliver herefter nr. 7-15.

**19.** I § 79 b, stk. 1, nr. 14, der bliver nr. 15, ændres »nr. 1-13« til: »nr. 1-14«.

**20.** I § 87, stk. 3, 2. pkt., udgår »effektivt«.

**21.** I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 2, 3 eller 4«.

**22.** I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 2-4«, og efter »§ 15 b, stk. 5,« indsættes: »7 og 8,«.

**23.** I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 2-4«, og »§ 15 b, stk. 5, og § 15 e« ændres til: »§ 15 b, stk. 5, 7 og 8«.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2020, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* § 1, nr. 3, træder i kraft den 15. maj 2019.

*Stk. 3.* § 1, nr. 8-15, 16, 20 og 22, træder i kraft den 1. juli 2019.

*Stk. 4.* Regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 5, og § 15 d, stk. 2, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 3. september 2018, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5 og 7, og § 15 d, stk. 3, i lov om miljøbeskyttelse som affattet ved denne lovs § 1, nr. 10, 11 og 15.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Miljøzoner
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser
    - 2.1.3. Den foreslåede ordning
  - 2.2. Skærpelse af kravene til lastbiler og busser i miljøzoner
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser
    - 2.2.3. Den foreslåede ordning
  - 2.3. Krav til varebiler i miljøzoner
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser
    - 2.3.3. Den foreslåede ordning
  - 2.4. Godkendelse, kontrol, håndhævelse og tilsyn
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser
    - 2.4.3. Den foreslåede ordning
  - 2.5. Dispensation
    - 2.5.1. Gældende ret
    - 2.5.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser
    - 2.5.3. Den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
  - 3.1. Lovforslagets overholdelse af de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

## 1. Indledning og baggrund

Regeringen præsenterede den 9. oktober 2018 et ambitiøst klima- og luftudspil med målsætningen om en grøn omstilling af transportsektoren til gavn for klimaet og luftkvaliteten. Her og nu ønsker regeringen at skabe renere luft til danskerne ved at give de største danske byer mulighed for at indføre miljøzoner med skærpede miljøkrav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler. Lovforslaget har til formål at forbedre luftkvaliteten i særligt de største byer i Danmark med megen trafik, hvor luftforureningen er værst. Endvidere har lovforslaget til formål at lette de administrative byrder for erhvervslivet ved at afskaffe de fysiske miljøzonermærker og erstatte dem af et digitalt håndhævelsessystem.

Luftforureningen forårsager hvert år en række sygdomstilfælde og for tidlig død i Danmark. Sodpartikler fra dieselmotorer er særligt sundhedsskadelige. WHO erklærede i 2012 dieselsod for at være kræftfremkaldende. Der er således et særligt behov for at reducere partikelforurening fra dieselmotorer.

De eksisterende miljøzoner har haft de samme miljøkrav siden 2010 og er derfor overhalet af udviklingen. I dag er miljøeffekten af de nuværende miljøzoner således yderst begrænset i takt med, at køretøjerne er blevet udskiftet og opfylder de eksisterende miljøkrav. Regeringen ønsker derfor at skærpe miljøkravene i de eksisterende miljøzoner, for at sikre, at miljøzoner fortsat skal understøtte formålet om at forbedre luftkvaliteten i de største byer.

Vejtransporten bidrager i dag med ca. 30 pct. af NO<sub>x</sub>-udledningen (udledning af kvælstofilter - NO og kvælstofdioxid NO<sub>2</sub>) i Danmark og 10 pct. af udledningen af partikler. I en trafikeret gade er transportsektoren typisk den dominerende kilde til luftforurening – særligt i myldretiden. Særligt tunge køretøjer udgør en relativ høj andel af forureningen i byerne i forhold til deres kørte kilometer. Den tunge trafik i byerne står således i dag for ca. 12 pct. af udledningen af dieselsoden fra trafikken, selvom de udgør knap 4 pct. af de kørte kilometer i byerne. Det er typisk ældre dieselmotorer uden partikelfilter, der står for udledningen. Dieseldrevne varebiler står i dag for ca. 30 pct. af udledningen af dieselsod fra trafikken, men udgør kun knap 12 pct. af de kørte kilometer i byerne, og dieseldrevne varebiler har således ca. tre gange højere andel af forureningen end de kørte kilometer i byerne.

Det foreslås konkret, at miljøzonekravene til dieseldrevne lastbiler og busser skærpes, og at der samtidig indføres miljøzonekrav til dieseldrevne varebiler i de byer, som i dag har miljøzoner, dvs. København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense. Miljøzonekravene til dieselmotorer foreslås at basere sig på køretøjets alder flugtende med de gældende miljøstandarder for køretøjer kaldet "Euronormerne". (Euronormerne er fastsat af EU og angives i forskellige trin fra Euro 0 til Euro 6. Højere talværdi er de nyeste og skrappeste miljøkrav til køretøjets udledninger). Når køretø-

jet falder for aldersgrænsen, defineret ved første registreringsdato, kan køretøjet kun fortsat få adgang til en miljøzone, hvis køretøjet får eftermonteret et partikelfilter.

De skærpede miljøzonekrav foreslås indført trinvist. Der skal være tid til at indrette sig på kravene for de ejere af køretøjer, der bliver direkte berørt af reglerne, og de berørte køretøjsejere skal kunne se, hvilke krav der kommer – også på længere sigt. Der er hermed lagt op til en trinvis skærpelse af reglerne. Første trin foreslås at gælde fra 1. juli 2020, efterfulgt af et yderligere skærpet andet trin fra 1. juli 2022. For varebiler lægges der yderligere op til et skærpet tredje trin fra 1. juli 2025. Køretøjer, der ikke lever op til aldersgrænsen, og som ikke har et partikelfilter, kan på linje med de gældende regler få adgang til miljøzoner, hvis de eftermonterer et partikelfilter.

Således vil lovforslaget medføre, at alle dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler lever op til, hvad der svarer til Euro 6 eller har et partikelfilter i miljøzonen, når lovforslaget er fuldt implementeret. Det forventes at give en reduktion på 25 pct. af partikeludledningen og en reduktion på ca. 5 pct. i NO<sub>x</sub>-udledningen fra de berørte køretøjer i 2022.

Danmark er forpligtet til at overholde EU's grænseværdier for luftkvalitet, som fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (herefter luftkvalitetsdirektivet). Lovforslaget skal være med til at sikre, at grænseværdierne også i fremtiden overholdes med de helbredsgevinster, der vil komme borgerne til gavn. Den reduktion af NO<sub>x</sub> og partikeludledning, som forslaget vil medføre, vil ligeledes have en mindre positiv effekt i forhold til opfyldelse af det danske reduktionsmål for NO<sub>x</sub>-udledning, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2284 af 14. december 2016 om nedbringelse af nationale emissioner af visse luftforurenende stoffer, om ændring af direktiv 2003/35/EF og om ophævelse af direktiv 2001/81/EF (herefter NEC-direktivet).

De nuværende miljøzoneregler blev indført i København og Frederiksberg i 2008, i Aalborg i 2009, og Aarhus og Odense indførte miljøzoner i 2010. Kommunalbestyrelsen kan med forslaget vælge at nedlægge sin eksisterende miljøzone, hvis kommunalbestyrelsen ikke ønsker de skærpede krav til tunge køretøjer og miljøzonekrav til varebiler. Derved vil der med forslaget være ens tekniske miljøkrav i alle miljøzoner i Danmark.

I de nuværende miljøzoneregler er det et krav at have et fysisk miljøzonermærke i forruden. Der er med lovforslaget lagt op til at lade miljøzonermærket udgå. Kontrollen vil i stedet blive baseret på oplysninger i Køretøjsregisteret (det såkaldte DMR). For at stramme håndhævelsen arbejder regeringen fremadrettet på at fastlægge regler for en automatisering af den digitale kontrol, baseret på digital aflæsning af nummerplader. Det indledende arbejde til denne ordning er

påbegyndt. Lovgivning i forhold til en digital kontrol af køretøjer i miljøzonerne forventes fremsat i næste folketings-samling.

I dag er der miljøzoner eller andre lokale trafikrestriktioner i en lang række europæiske lande. Hovedparten af EU-medlemslandene har indført miljøzoner eller andre typer af restriktioner på de ældre køretøjer i én eller flere af deres byer.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Miljøzoner

#### 2.1.1. Gældende ret

I dag kan kommunalbestyrelsen for de fem største byer København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense træffe beslutning om etablering af miljøzoner for dieseldrevne lastbiler og busser, der vejer over 3.500 kg.

Betingelserne for beslutningen er, at der skal være tale om et større sammenhængende byområde, hvor der er betydelig trafik med lastbiler og busser, jf. § 15 a, stk. 1, i lovbekendtgørelse nr. 1121 af 3. september 2018 om miljøbeskyttelse (herefter miljøbeskyttelsesloven). De gældende regler, jf. lovens § 15 b, stk. 1, stiller krav om, at dieseldrevne lastbiler og busser skal opfylde minimum Euro 4 for at køre i miljøzonerne. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2.1.

Køretøjer, der ikke opfylder minimum Euro 4, har ved eftermontering af et godkendt effektivt partikelfilter lov til at køre i miljøzonerne. Godkendte effektive partikelfiltre skal fjerne mindst 80 pct. af de sundhedsskadelige partikler, jf. de tekniske specifikationer i bekendtgørelse nr. 700 af 24. juni 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (herefter den teknisk miljøzonebekendtgørelse). Eftermontering af partikelfiltre på lastbiler og busser godkendes i forbindelse med registreringssyn, og synsvirksomheden udsteder herefter et miljøzonemærke til køretøjet.

Samtlige fem bykommuner har etableret miljøzoner for dieseldrevne lastbiler og busser.

Kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner kan ligeledes beslutte at etablere miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med dieseldrevne lastbiler og busser, der vejer over 3.500 kg, forudsat at miljø- og fødevareministeren forinden har givet tilladelse hertil. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Grænseværdier for partikelforurening fremgår af bekendtgørelse nr. 1472 af 12. december 2017 om vurdering og styring af luftkvaliteten (herefter luftkvalitetsbekendtgørelsen), som gennemfører luftkvalitetsdirektivet. Tilladelsen forudsætter yderligere, at der er foretaget en vurdering af de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af etablering af en miljøzone, jf. § 15 a, stk. 1.

For varebiler kan kommunalbestyrelsen ligeledes beslutte at etablere miljøzoner. Der gælder den samme forudsætning om, at miljø- og fødevareministeren skal give forudgående tilladelse, og at denne tilladelse forudsætter en overskridelse af grænseværdier for partikelforurening, jf. § 15 a, stk. 2.

En yderligere betingelse, for at en miljøzone for varebiler kan etableres, er, at miljø- og fødevareministeren har udstedt regler om varebiler i miljøzoner efter lovens § 15 e. Der har ikke været konstateret overskridelse af EU's grænseværdi for partikelforurening i Danmark siden 2008, og miljø- og fødevareministeren har derfor heller ikke udmøntet reglerne for varebiler i miljøzoner efter lovens § 15 e.

Kommunalbestyrelsen kan træffe bestemmelse om udvidelse eller i særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone under samme betingelser, som dem, der gælder for at etablere en miljøzone, jf. § 15 a, stk. 3, 1. pkt. Det vil først og fremmest sige, at der fortsat skal være tale om et større sammenhængende byområde med betydelig trafik med de relevante køretøjstyper, også efter en indskrænkning, herunder en midlertidig indskrænkning. Herudover er ministerens tilladelse nødvendig, i det omfang dette følger af § 15 a, stk. 1 og 2, dvs. i de tilfælde, hvor etableringen af en zone for lastbiler og busser eller varebiler kræver forudgående tilladelse.

I den situation, hvor en kommunalbestyrelse ønsker at ophæve en etableret miljøzone, kræves i alle tilfælde ministerens tilladelse, jf. § 15, a, stk. 3, 2. pkt. Ifølge bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2006-07, til-læg A, side 1302, er det forudsat, at en miljøzone kun kan ophæves, når partikeludledning og filterkrav reelt ingen miljømæssig betydning har.

Den geografiske udstrækning skal være den samme for alle de omfattede køretøjer, jf. § 15 a, stk. 4.

Kommunalbestyrelsens beslutning om etablering og evt. indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. § 15 a, stk. 6.

Miljø- og fødevareministeren har med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 5, fastsat regler om den geografiske afgrænsning af større sammenhængende byområder. Det fremgår heraf bl.a., at kommunalbestyrelsen kun kan inddrage veje, der regelmæssigt anvendes som internationale transitveje til varetransport, hvis der findes rimelige alternative transitveje uden for miljøzonen, jf. § 3 i bekendtgørelse nr. 1323 af 21. december 2011 om miljøzoner (herefter miljøzonebekendtgørelsen). Der er endvidere bl.a. fastsat regler om, hvad en ansøgning om tilladelse til etablering af miljøzoner skal indeholde, og om at offentligheden skal høres om et forslag, inden kommunalbestyrelsen træffer beslutning.

Hvis en kommunalbestyrelse etablerer, udvider, indskrænker eller ophæver en miljøzone for lastbiler og busser, skal der gå mindst 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens beslutning til det tidspunkt, hvor ændringen

træder i kraft. Hvis en eksisterende miljøzone udvides til også at omfatte varebiler, skal perioden være på mindst syv måneder, jf. § 15 a, stk. 7.

### 2.1.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser

For at gøre de nye regler let tilgængelige for erhvervslivet vurderes det, at der kun bør gælde ét sæt miljøzoneregler i hele landet. Det er derfor vurderingen, at skærpelsen af reglerne bør træde i kraft samtidig i alle de nuværende miljøzoner, og at de tekniske krav bør være ens. Dette er med til at sikre, at der ikke gælder to forskellige sæt krav i for eksempel København og Odense, hvis den ene kommune beslutter en skærpelse, og den anden kommune vælger at fortsætte med de nuværende krav. Den bedste løsning for at sikre dette er, at kravene til køretøjer i miljøzonen skærpes direkte i loven (via en ændring af § 15 b), og at kravene bør gælde i alle de eksisterende miljøzoner uden en fornyet kommunal beslutning herom.

I forhold til varebiler betyder det, at de krav, der foreslås at gælde for varebiler i miljøzoner (se nærmere afsnit 2.3), også bør gælde i de allerede etablerede miljøzoner. Herved sikres det, både at kravene træder i kraft hurtigt, og at miljøzoner i hele landet har de samme krav.

Med en automatisk skærpelse både for tunge køretøjer og med hensyn til inddragelse af varebiler, vil der ske en harmoniseret overgang fra de gamle krav til de nye krav.

For at give kommunalbestyrelserne frihed til at beslutte om de ønsker, at de nye krav skal træde i kraft i de eksisterende zoner, og for at sikre en lokal forankring af beslutningen, bør der åbnes mulighed for, at kommunalbestyrelserne i kommuner med eksisterende miljøzoner kan fravælge de skærpede regler ved helt at ophæve miljøzonen. For at berørte køretøjsere og erhvervet skal kende reglerne i god tid, bør kommunalbestyrelserne hurtigt tage stilling til, om de ønsker at fravælge miljøzonerne.

### 2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at de nuværende miljøzoner som noget nyt også skal gælde for dieseldrevne varebiler. De tekniske krav til lastbiler, busser og varebiler, som foreslås med lovforslagets § 1, nr. 10 (ny § 15 b, stk. 3 og 4), vil således fra den 1. juli 2020 gælde i miljøzonerne i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense Kommuner. For en nærmere beskrivelse af de tekniske krav henvises til afsnit 2.2.3. og 2.3.3.

Hvis en kommunalbestyrelse med en eksisterende miljøzone ønsker, at de nye krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler ikke skal gælde i miljøzonen fra den 1. juli 2020, foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 3, at kommunalbestyrelsen inden den 1. juli 2019 kan træffe beslutning om at ophæve den eksisterende miljøzone. En sådan ophævelse skal

ifølge forslaget blot meddeles til miljø- og fødevareministeren, men forudsætter ikke en tilladelse fra ministeren.

Pligten til at underrette miljø- og fødevareministeren foreslås indført af hensyn til bl.a. den nødvendige informationsindsats i forbindelse med ikrafttrædelsen af de nye og skærpede krav i de eksisterende miljøzoner.

En beslutning om at ophæve den eksisterende zone vil i henhold til den gældende miljøzonebekendtgørelse kræve en forudgående høring af offentligheden, ligesom beslutningen ikke kan påklages, jf. den gældende bestemmelse i lovens § 15 a, stk. 6. Dette foreslås ikke ændret.

Af hensyn til, at lastbils-, bus- og varebilsejere skal have mulighed for at indrette sig på de nye og skærpede krav, er det imidlertid nødvendigt at sætte en frist for kommunalbestyrelsens mulighed for at beslutte, at kravene ikke skal gælde i den pågældende kommune. Derfor foreslås det, at det fra den 1. juli 2019 og frem til den 1. juli 2020 ikke skal være muligt at ophæve en etableret miljøzone, selvom effekten af zonen på dette tidspunkt vil være yderligere faldende.

Fra den 1. juli 2020 og frem vil det efter forslagens § 1, nr. 4, igen, efter ministerens forudgående tilladelse, være muligt for en kommune at søge om tilladelse til at ophæve en miljøzone. Som i dag foreslås betingelsen for at meddele tilladelse at være, at miljøzonen reelt ingen miljømæssig effekt har længere.

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

## 2.2. Skærpelse af kravene til lastbiler og busser i miljøzoner

### 2.2.1. Gældende ret

Kravene i miljøzonerne omfatter i dag 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. Køretøjer drevet af en motor med kompressionstænding omfatter køretøjer drevet af diesel, biodiesel, koldpresset rapsolie, affaldsfritureolie og lignende.

Fra 1. juli 2010 har der været krav om, at lastbiler og busser skal opfylde Euro 4 eller nyere. Ældre køretøjer, der ikke opfylder Euro 4, kan få ret til at køre i miljøzoner ved at eftermontere et godkendt effektivt partikelfilter. Euronormer er EU miljøstandarder, der fastsætter grænseværdier for udledningen af miljø- og sundhedsskadelige stoffer fra udstødningen fra nye motorer og køretøjer, der skal markedsføres i EU. Normerne er løbende blevet skærpet med fire til fem års mellemrum, og i dag er den skrappeste norm Euro 6. Grænseværdierne fastsættes efter de bedste tilgængelige teknologier på markedet. Det er op til bilfabrikanten at vælge, hvordan grænseværdien kan overholdes, og dermed hvilket efterbehandlingsudstyr, såsom partikelfilter m.v., der anvendes.

Oplysninger om, hvilken Euronorm en bus eller lastbil opfylder, fremgår af køretøjets registreringsattest for Euro 3 og nyere normer.

Effektive partikelfiltre til tunge køretøjer skal fjerne mindst 80 pct. af de sundhedsskadelige partikler fra udstødningen, jf. kravene udmøntet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Teknologisk Institut varetager ordningen med at principgodkende partikelfiltre. Filterleverandøren udsteder den relevante dokumentation med henvisning til sin principgodkendelse, der for danske køretøjer skal forevises og godkendes ved registreringssyn, inden køretøjet kan registreres med et eftermonteret partikelfilter.

### 2.2.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser

For at forbedre luftkvaliteten i de større byer er det relevant at overveje dels, hvilke miljømæssige gevinster der kan opnås ved at skifte til nyere køretøjer ved at stille krav til alder eller Euronorm, dels hvordan eksisterende køretøjer kan opgraderes med eftermontering af forureningsbegrænsende udstyr. Det vil være op til de berørte at vælge, om de vil skifte til nye køretøjer, eller om de vil opgradere deres eksisterende køretøjer med eftermonterede løsninger.

Nye dieseldrevne Euro 6 lastbiler og busser har fabriksmonterede effektive partikelfiltre og SCR (Selective Catalytic Reduction). SCR er den mest almindelige teknologi til reduktion af NO<sub>x</sub> for lastbiler og busser. Euro 6, der er den nyeste norm, blev obligatorisk fra den 1. januar 2014. Tunge Euro 6 køretøjer har en markant lavere udledning af både partikler og NO<sub>x</sub> end ældre køretøjer, da de jf. ovenstående har både partikelfiltre og SCR. Krav om Euro 6 i miljøzonerne vil således give en væsentlig reduktion i udledningen af NO<sub>x</sub> og partikler fra tunge køretøjer.

De eksisterende miljøzonekrav er baseret direkte på Euronormer – via en henvisning til reglerne i bekendtgørelse nr. 9316 af 3. marts 2006 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Af hensyn til muligheden for at digitalisere håndhævelsen vil det være hensigtsmæssigt i stedet at regulere efter køretøjets første registreringsdato og vælge datoer, der flugter med ikrafttrædelsen af den norm, man ønsker at stille krav om. Årsagen er, at registreringen af første registreringsdato i DMR er sikker og nem at kommunikere. Registreringen af køretøjets Euronorm kan derimod være behæftet med fejl. Regulering efter første registreringsdato med de foreslåede skæringsdatoer vil samlet set betyde, at lidt flere køretøjer vil have adgang til miljøzonerne uden at skulle eftermontere et partikelfilter i forhold til en regulering baseret på Euronormer. Den miljømæssige betydning af dette vurderes at være minimal. Regulering efter første registreringsdato er nærmere beskrevet i afsnit 2.3.2. og 2.4.

Det vurderes endvidere, at krav om Euro 6 bør indføres i to trin, for at erhvervslivet får mulighed for gradvist at indrette sig på de skærpede krav. Virksomheder vil med indfasningen i to trin få mulighed for at planlægge deres udskiftning af køretøjer eller opgradering med partikelfiltre af samme

med de tilhørende omkostninger over en periode på i alt tre år.

Miljø- og Fødevarerministeriet har overvejet, hvordan ældre køretøjer, der ikke opfylder kravet om første registreringsdato, kan opgraderes til et niveau, der kan godkendes i en miljøzone, herunder hvilke krav der skal gælde i forhold til de ca. 3.000 ældre primært Euro 3 køretøjer, der allerede i dag har eftermonteret et partikelfilter som følge af de nuværende miljøzoner. Eftermontering af forureningsbegrænsende udstyr er især relevant for specialkøretøjer (f.eks. tankbiler, særlige kraner, m.v.) og busser, da disse køretøjer er væsentligt dyrere at skifte ud end almindelige standard køretøjer. Med muligheden for at eftermontere et partikelfilter får erhvervslivet en fleksibilitet til at vælge den løsning, der er økonomisk mest fordelagtig for dem.

Der er i dag mulighed for at eftermontere både et partikelfilter og en SCR-katalysator. Disse systemer er dog relativt dyre og kræver ofte, at et eksisterende partikelfilter skiftes ud med et nyt, der er integreret med SCR-enheden. Systemerne koster ca. 120.000 kr. Hertil kommer udgifter til drift og service. En løsning, hvor kun partikelfilteret udskiftes, er billigere og koster typisk fra 40.000 til 80.000 kr., afhængig af køretøjets størrelse og behovet for eventuelle tilpasninger.

For de ældste køretøjer, der allerede har et eftermonteret partikelfilter, vil et supplerende krav om SCR som nævnt forventeligt betyde, at det nuværende partikelfilter skal skiftes ud. De samlede udgifter vil være betydelige set i forhold til køretøjets restværdi. Disse køretøjer må endvidere forventes at have en kort restlevetid. Det eksisterende partikelfilter vil stadig fjerne partikeludslippet, så den mest sundhedsskadelige del af forureningen fra køretøjerne undgås, og det vurderes derfor at være uforholdsmæssigt også at stille krav om SCR-katalysator på disse køretøjer.

Euro 4 og 5 har det samme krav til partikeludledning. Euro 5 har en skærpelse i kravet til NO<sub>x</sub>-udledning. Kravene til NO<sub>x</sub>- og partikeludledning i henhold til Euro 4 og 5 har i praksis betydet, at bilfabrikanterne har monteret NO<sub>x</sub>-reducerende udstyr i udstødningssystemet til disse køretøjer, men ikke noget partikelfilter. Køretøjerne blev solgt i perioden fra 2006 til 2013. Et krav om SCR på niveau med Euro 6 vil betyde, at de eksisterende katalysatorer skal udskiftes eller opgraderes. Dette ville være en meget kompliceret og dyr proces, og det vurderes ikke at være omkostningseffektivt i forhold til den reduktion i NO<sub>x</sub>-forureningen, der ville kunne opnås.

Miljøstyrelsen har i perioden 2013-15 afprøvet eftermontering af partikelfiltre på Euro 4 og 5 busser, der fungerer tilfredsstillende (Miljøprojekt nr. 1795), og som har vist gode resultater. Der er endvidere efterfølgende monteret kombinationssystemer bestående af SCR og partikelfiltre på 300 Euro 3, 4 og 5 rutebusser i København og Frederiksberg. Der er således i dag en række filterleverandører, der også leverer partikelfilterløsninger til Euro 4 og 5 køretøjer. Det skal overvejes, om kravene til godkendelse af partikelfiltre

skal opdateres som følge af den teknologiske udvikling i forhold til eftermontering på Euro 4 og 5 køretøjer, da Euro 4 og 5 køretøjer har en mere kompliceret motorstyring end tidligere Euronorm køretøjer, og eftermontering af et partikelfilter skal muligvis integreres i motorstyringen.

Det vurderes samlet set, at det med fordel kan fastholdes, at der i forhold til eftermontering stilles krav i form af krav om partikelfilter både for de Euro 3 køretøjer, der allerede har partikelfilter som følge af de nuværende miljøzonerregler, og de Euro 4 og 5 køretøjer, der nu foreslås omfattet, og som allerede har efterbehandlingsudstyr til rensning for NOx.

### 2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås med den nye § 15 b, stk. 3, (lovforslagets § 1, nr. 10), at kravene til dieseldrevne tunge køretøjer over 3.500 kg skærpes, og at kravene om partikelfilter som hidtil fremgår direkte af loven. Kravene er som nævnt i afsnit 2.2.2. foreslået fastsat ud fra en afvejning af tekniske begrænsninger, økonomiske omkostninger og miljømæssige gevinster i form af reduktion af NOx- og partikeludledningen. Med den foreslåede regulering vil alle lastbiler og busser enten skulle opfylde Euro 6, når kravene er fuldt indfaset, eller have et eftermonteret partikelfilter, når de er i en miljøzone.

Kravene om partikelfilter foreslås indført i to trin:

Fra og med den 1. juli 2020 foreslås det, at dieseldrevne lastbiler og busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg skal have monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere. Hermed omfattes yderligere de køretøjer, hvis partikeludledning overstiger, hvad der svarer til Euro 4.

Fra og med den 1. juli 2022 skal dieseldrevne lastbiler og busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg have monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2014 eller senere. Hermed omfattes yderligere de køretøjer, hvis partikeludledning overstiger, hvad der svarer til Euro 5.

Det foreslåede krav om, at lastbiler og busser skal have monteret et partikelfilter, hvis ikke de lever op til de foreslåede datoer for første registrering af køretøjet, vil både kunne være opfyldt ved, at køretøjet har et fabriksmonteret partikelfilter og ved, at køretøjet har et eftermonteret partikelfilter. For fabriksmonterede filtre vil der kunne henvises til EU-regler om partikeludledning fastsat som en del af Euronormerne. For tunge køretøjer er det kun Euro 6, der har fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at efter den 1. juli 2022 vil Euro 6 køretøjer fortsat have adgang til miljøzonerne, selv om de er registreret første gang før den 1. januar 2014.

Euro 5 køretøjer har ikke fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at efter den 1. juli 2020 vil køretøjer registeret førs-

te gang før den 1. oktober 2009 kun have adgang til miljøzonerne med et eftermonteret partikelfilter.

For så vidt angår de eftermonterede partikelfiltre foreslås det, at miljø- og fødevareministeren ligesom i dag fastsætter regler med krav til partikelfilterets funktion, herunder effektivitet. Reglerne vil fortsat blive fastsat i den tekniske miljøzonebekendtgørelse og vil for nærværende som i dag bestå af krav om, at det effektive partikelfilter maksimalt yder et modtryk på 20 kPa ved motorens maksimale effekt, at det reducerer mindst 80 pct. af partikelemissionen målt ifølge anerkendte EU-metoder, og at røggastætheden efter filteret målt ved fri acceleration ikke overstiger en K-værdi på 0,2 m-1. De lastbiler og busser, som i dag har eftermonteret et partikelfilter efter de gældende regler, vil således fortsat have adgang til miljøzonerne også efter den 1. juli 2020.

Der vil med den foreslåede bemyndigelse kunne fastsættes andre krav til eftermonterede partikelfiltre til lastbiler og busser, hvis udviklingen i teknologien inden for eftermonterede partikelfiltre giver grundlag herfor.

## 2.3. Krav til varebiler i miljøzoner

### 2.3.1. Gældende ret

Kravene i miljøzonerne omfatter i dag ikke varebiler. Dette skyldes, at grænseværdien for partikelforurening i dag overholdes overalt i Danmark. Der har således ikke været mulighed for at få godkendt en ansøgning om miljøzoner for varebiler. Tilsvarende har miljø- og fødevareministeren ikke udstedt regler efter lovens § 15 e om, hvilke krav varebiler i miljøzoner skal opfylde. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.1. ovenfor.

Siden 2017 er alle dieseldrevne varebiler uden partikelfilter blevet pålagt en afgift. Tidligere var det kun varebiler registreret efter marts 2009, der var omfattet. Fra 2019 vil afgiften for alle dieseldrevne varebiler uden partikelfilter udgøre 1.000 kr. om året. For at undgå afgiften kan der eftermonteres et partikelfilter. Kravene til disse filtre er baseret på regler fra Tyskland og er fastsat i Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bekendtgørelse nr. 1474 af den 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter (herefter bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift). Disse partikelfiltre er underlagt et godkendelseskrav, som sikrer en rensningseffektivitet på mindst 30 pct.. Eftermontering af partikelfiltre i forhold til at undgå partikelafgiften skal godkendes i forbindelse med registreringssyn.

Partikelfiltrene til lastbiler og busser omtales ofte som lukkede partikelfiltre, hvorimod filtrene til person- og varebiler omtales som åbne filtre, idet disse har fri gennemstrømning. Der er betydelig forskel på rensningseffektiviteten af de to filtertyper, hvor et partikelfilter med fri gennemstrømning renses 30-50 pct. og et lukket partikelfilter renses 80-99 pct.. I nedenstående henvises der til filtre med fri gennemstrøm-



ning, når der alene refereres til ”partikelfiltre”, hvorimod lukkede partikelfiltre omtales som ”effektive partikelfiltre”.

### 2.3.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser

Nærværende forslag omfatter kun dieseldrevne varebiler, da dieselsod er kræftfremkaldende, og fordi ældre dieselmotorer ikke har et partikelfilter, der begrænser denne udledning. Benzindrevne varebiler foreslås ikke omfattet, da disse køretøjer i dag kun bidrager med en lille andel af luftforureningen fra trafikken i byerne. Dette skyldes, at langt de fleste benzindrevne varebiler har rensedyr i form af en 3-vejs-katalysator, der renser udstødningen effektivt.

En varebil defineres efter EU-retten som Klasse N<sub>1</sub>, et motorkøretøj, der først og fremmest er udformet og konstrueret til transport af gods, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg, jf. artikel 4 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. Varebiler opdeles i tre undergrupper. Varebil, klasse N<sub>1</sub>, kategori I, omfatter små varebiler med en tilladt totalvægt under 2.500 kg. Mellemstore varebiler, klasse N<sub>1</sub>, kategori II, omfatter varebiler med en tilladt totalvægt over 2.500 kg (men ikke over 3.500 kg) og en vægt i køreklar stand under 1.735 kg. Store varebiler, klasse N<sub>1</sub>, kategori III, omfatter varebiler med en tilladt totalvægt over 2.500 kg (men ikke over 3.500 kg) og en vægt i køreklar stand over 1.735 kg.

Varebiler registreret i Danmark siden 2009 kan genkendes ved, at de har en gul nummerplade, når de udelukkende anvendes erhvervsmæssigt eller en gul/hvid nummerplade (såkaldt papegøjeplade), når den anvendes både erhvervsmæssigt og helt eller delvist privat. Før 2009 har varebiler på gule plader fået udleveret et klistermærke, hvis de også anvendes privat. Reglerne for udformning af nummerplader er forskellige i de forskellige europæiske lande. Ved fastsættelse af regler for dieseldrevne varebiler i miljøzoner kan EU's definitioner med fordel følges. Det vil for danske dieseldrevne varebiler betyde, at både køretøjer på gule og gul/hvide nummerplader omfattes.

Dieseldrevne varebiler har ligesom lastbiler og busser emissionskrav fastsat i Euronormreguleringen. Euro 5 for dieseldrevne varebiler trådte i kraft den 1. januar 2011 for små varebiler køretøjsklasse N<sub>1</sub> kategori I. Disse varebiler er ofte personbilsnede varebiler med maksimalt seks siddepladser eksklusiv føreren og en adskillelse af siddepladser og lastearealet. Fra 1. januar 2012 trådte Euro 5 i kraft for mellemstore og store varebiler (køretøjsklasse N<sub>1</sub>, kategori II og III). Der er således forskellige ikrafttrædelsesdatoer inden for varebilskategorierne. Introduktionen af Euro 5 medførte skærpede krav til partikeludledningen i forhold til den tidligere Euro 4, hvilket i praksis betyder, at de har et fabriks-

monteret partikelfilter for at kunne overholde udledningskravene. For disse køretøjer er partikeludledningen meget lille.

Euro 6 blev obligatorisk for små varebiler den 1. september 2015 og for mellemstore og store varebiler den 1. september 2016 og indebar skærpede grænseværdier for kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>). De skærpede grænseværdier for NO<sub>x</sub> forventes dog først at få fuld effekt i forbindelse med Euro 6d (skærpede krav ift. Euro 6) for henholdsvis små varebiler fra 1. januar 2021 og for mellemstore og store varebiler fra 1. januar 2022, da normen suppleres med krav om test ved virkelig kørsel. Der er således kun en mindre NO<sub>x</sub>- og partikelreduktion forbundet med at stille krav om Euro 6 for varebiler på nuværende tidspunkt.

Det vil som nævnt ovenfor være første gang, at der udmøntes krav til ældre varebiler i miljøzonerne. Den gennemsnitlige levetid for varebiler er højere end for tunge køretøjer, og Euronormerne er typisk trådt i kraft to år efter de tunge køretøjer. Ud fra hensynet til, at varebiler ikke tidligere har været reguleret og af hensyn til, at erhvervslivet gradvist kan indrette sig på de nye krav, findes det passende at indføre reglerne i tre trin. Virksomheder vil med indfasningen i de første to trin få mulighed for at planlægge deres udskiftning af køretøjer eller opgradering med partikelfiltre af køretøjer med de tilhørende omkostninger over en periode på i alt tre år. Trin 3 har begrænset økonomisk effekt, da de fleste køretøjer, der yderligere omfattes med dette trin har et fabriksmonteret partikelfilter.

For at forenkle reglerne vurderer Miljø- og Fødevareministeriet, at det mest hensigtsmæssige er en model, hvor skæringsdatoer for køretøjets første registreringsdato anvendes i stedet for ud fra Euronorm i forhold til, hvilke krav et køretøj skal opfylde i en miljøzone. Årsagen er, at registreringen af første registreringsdato i DMR er sikker og nem at kommunikere. Registreringen af køretøjets Euronorm kan derimod være behæftet med fejl. Regulering efter første registreringsdato vil samlet set stille krav om partikelfiltre til færre køretøjer end forureningskrav baseret på Euronormer. Den miljømæssige betydning af dette vurderes at være minimal. I en afvejning af omkostninger og miljøeffekt vurderes det hensigtsmæssigt at fastsætte en dato, der flugter med ikrafttrædelse af Euronormerne for alle nye varebiler N<sub>1</sub> kategori II og III, da dette giver en større miljøeffekt.

Bilfabrikanterne omstiller produktionen frem mod ikrafttrædelsen af en ny Euronorm, hvilket betyder, at der er en række køretøjer, der allerede inden skæringsdatoen lever op til miljøkravet i normen. Før skæringsdatoen for Euronormen vil der således være et antal køretøjer, der opfylder den nyere norm. Disse vil være omfattet af reglerne, med mindre de har et fabriksmonteret partikelfilter. Det vil være tilfældet for nogle få Euro 4 køretøjer (trin 1) og langt hovedparten af Euro 5 køretøjerne (trin 2). Samtidig er der mulighed for at sælge et antal restkøretøjer efter en ny Euronorm er trådt i kraft, således at fabrikanter og distributører kan komme af med deres eventuelle lager (restsalg). Der er således tale om

en glidende overgang over en periode på ca. et år før og efter skæringsdatoen. Denne overgang vurderes ikke at have den store miljømæssige betydning.

Der er allerede indført regler for eftermontering af partikelfiltre i regi af den årlige afgift for dieselvarebiler uden eftermonteret partikelfilter. Af hensyn til erhvervslivet bør der være mulighed for, at ældre køretøjer med partikelfilter fortsat kan få adgang til miljøzonerne. Eftermontering af SCR med henblik på reduktion af NO<sub>x</sub>-udledningen er ikke en teknologisk relevant mulighed for varebiler. Kravene til partikelfiltre kan med fordel ensrettes, så der som udgangspunkt stilles samme krav til selve partikelfiltrene i lovgivningen om miljøzoner, som der stilles i forhold til skattelovgivningen. Ens regler vil også gøre det nemmere for synsvirksomhederne at administrere reglerne, når køretøjerne skal synes. De berørte køretøjer vil ved en eventuel eftermontering af et partikelfilter opnå en besparelse i den årlige partikelfilterafgift.

Der bør imidlertid foreslås en bemyndigelse til at fastsætte regler om krav til partikelfiltre, som muliggør fastsættelse af særlige røggaskrav for eftermonterede partikelfiltre til varebiler, hvis et udviklingsarbejde, som Miljøstyrelsen forventer at igangsætte, viser, at dette er muligt og hensigtsmæssigt.

For dieseldrevne varebiler vurderes muligheden for at eftermontere et partikelfilter grundlæggende at være til stede. Der kan dog være varebiler, der er så gamle, at det vil være forbundet med vanskeligheder at finde et passende partikelfilter. I det omfang, det er teknisk umuligt eller forbundet med uforholdsmæssigt store udgifter at eftermontere et partikelfilter, vil der efter en konkret vurdering være mulighed for og i visse tilfælde krav på at få en dispensation fra partikelfilterkravet. Der henvises herom til afsnit 2.5.

### 2.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 10, (ny § 15 b, stk. 4), at der indføres krav til dieseldrevne varebiler. Med forslaget fremgår kravene om partikelfilter til alle køretøjer i en miljøzone direkte af loven. Forslaget til kravene er fastsat ud fra en afvejning af tekniske begrænsninger, økonomiske omkostninger og miljømæssige gevinster i form af reducering af NO<sub>x</sub>- og partikeludledningen.

En dieseldreven varebil er med forslaget et køretøj defineret efter EU-retten som Klasse N<sub>1</sub>, jf. artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858/EU af 30. maj 2018.

Kravene om partikelfilter foreslås i lovforslaget indført i tre trin:

Fra og med den 1. juli 2020 skal dieseldrevne varebiler have monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2007 eller senere. Hermed omfattes dieseldrevne varebiler svarende til Euro 0-3. Euro 4 varebiler registreret første gang før den 1. januar 2007 vil også

være afskåret adgang til miljøzonerne efter den 1. juli 2020, da langt hovedparten ikke har partikelfilter.

Fra og med den 1. juli 2022 skal dieseldrevne varebiler have monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere. Hermed omfattes yderligere køretøjer svarende til Euro 4. Euro 5 varebiler registreret første gang før den 1. januar 2012 vil fortsat have adgang til miljøzonerne efter den 1. juli 2020, da de har partikelfilter.

Fra og med den 1. juli 2025 skal dieseldrevne varebiler have monteret et partikelfilter med mindre køretøjet er registreret første gang den 1. september 2016 eller senere. Hermed omfattes yderligere køretøjer svarende til Euro 5. Euro 5 og 6 varebiler registreret første gang før den 1. september 2016 vil fortsat have adgang til miljøzonerne efter den 1. juli 2020, da de har partikelfilter. Skærpelsen vil ramme et mindre antal Euro 4 varebiler registreret første gang før den 1. september 2016 (restsalg).

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

Det foreslås endelig, at miljø- og fødevarerministeren som hidtil får bemyndigelse til at fastsætte regler med krav til partikelfiltrene – herunder som noget nyt også krav til partikelfiltre til varebiler.

Reglerne omhandlende krav til partikelfiltrene i varebiler forventes for nærværende at blive fastsat således, at varebiler, som har eftermonteret et partikelfilter, der lever op til kravene fastsat i §§ 3 eller 4 i bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift, skal anses for at opfylde kravene til et eftermonteret partikelfilter også efter den foreslåede miljøzoneordning. Det bemærkes, at der foreslås en bemyndigelse, hvorefter der vil kunne fastsættes andre krav til eftermonterede partikelfiltre til varebiler, alt efter udfaldet af Miljøstyrelsens udviklingsarbejde, som nævnt i afsnit 2.4.2. i de almindelige bemærkninger.

For en nærmere beskrivelse af de forventede tekniske krav til partikelfiltre henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 10, vedrørende miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 5.

## 2.4. Godkendelse, kontrol, håndhævelse og tilsyn

### 2.4.1. Gældende ret

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 65, at det er kommunalbestyrelsen, der generelt fører tilsyn med overholdelsen af miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven. Det er hermed kommunalbestyrelsen, der fører tilsyn med overholdelse af kravene om Euronorm, partikelfilter og om miljøzoner i miljøzonerne, medmindre der er fastsat andre regler.

Politiet fører kontrol med overholdelse af reglerne som led i politiets almindelige kontrol med lovgivningen. Der foregår

endvidere en kontrol af lastbiler og busser i medfør af Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet med efterfølgende ændringer. De enkelte EU-lande er forpligtet til at gennemføre et vist antal årlige kontroller af de tunge køretøjer på vejene (landevejssyn). En del af disse kontroller sker inden for en miljøzone og omfatter kontrol af, om de nationale miljøzoner regler er overholdt, når det er relevant. Politiet kontrollerer også, om partikelfilteret er til stede ved kontroller uden for miljøzonen, hvis køretøjet er registreret med eftermonteret partikelfilter. Politiet kan desuden med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, indkalde køretøjer til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner.

Udover det materielle krav om montering af et effektivt partikelfilter, hvis ikke køretøjet lever op til den gældende Euronorm, indeholder den gældende regulering af miljøzoner et miljøzonomærkekrav for både danske og udenlandske lastbiler og busser. Det betyder, at der skelnes mellem en overtrædelse af partikelfilterkravet og en overtrædelse af kravet om et miljøzonomærke. Miljøzonomærket giver en umiddelbar indikation af, om et køretøj opfylder miljøzonerkravene. Hvis et ældre køretøj ikke er forsynet med et miljøzonomærke, giver det således politiet et incitament til at kontrollere, om køretøjet opfylder den gældende Euronorm eller har et eftermonteret partikelfilter, f.eks. i forbindelse med et landevejssyn som omtalt ovenfor.

Eftermontering af effektive partikelfiltre godkendes og kontrolleres i forbindelse med registreringssyn.

Der er i dag fastsat regler om synsvirksomhedernes opgaver, når et køretøj henvender sig til synsvirksomheden for at få udstedt et miljøzonomærke, jf. § 9 i den tekniske miljøzonerbekendtgørelse. Hvis synsvirksomheden konstaterer, at køretøjet (lastbiler og busser) opfylder kravene om enten minimum Euro 4 eller har et eftermonteret effektivt partikelfilter, udsteder den et miljøzonomærke til køretøjet, jf. bekendtgørelsens § 10, stk. 3.

Ved ethvert syn af et køretøj med et effektivt partikelfilter, der har et miljøzonomærke, skal synsvirksomheden kontrollere, at den fastsatte kontrolværdi for røggastæthed ikke overskrides, for at køretøjet kan beholde sit miljøzonomærke, medmindre fremstilleren anmoder synsvirksomheden om at fjerne miljøzonomærket, jf. den tekniske miljøzonerbekendtgørelse § 11, stk. 1. Lastbiler og busser skal til periodisk syn en gang om året (og varebiler hvert andet år), jf. § 55, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer (herefter synsbekendtgørelsen) med senere ændringer. Der er således ikke med den gældende § 15 b, stk. 3, fastsat regler om køretøjsejerens pligt til at fremstille køretøjet til syn for at blive kontrolleret, idet pligten allerede følger af synsbekendtgørelsen.

Med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 67 kan miljø- og fødevareministeren bestemme, at tilsyn skal udføres af andre myndigheder end kommunalbestyrelsen, som efter § 65 generelt fører tilsyn med loven og regler fastsat i medfør af loven. Færdselsstyrelsen fører i dag tilsyn med synsvirksomhedernes opgaver, der følger af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 om godkendelse og syn af køretøjer og dertilhørende bekendtgørelser.

Lov om godkendelse og syn af køretøjer § 15, stk. 1, fastsætter et gebyr for hvert syn til finansiering af det generelle tilsyn med synsvirksomhederne. Efter miljøbeskyttelseslovens § 88 vil det være muligt at fastsætte et gebyr til finansiering af Færdselsstyrelsens opgave med tilsyn i relation til miljøzoneordningen.

#### 2.4.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser

Det er væsentligt, at håndhævelsen af miljøzonerreglerne er effektiv af hensyn til at sikre den fulde miljøeffekt og lige konkurrencevilkår for erhvervslivet. Med den trinvis stramning af kravene til lastbiler og busser i miljøzoner og med de nye foreslåede trinvis krav til varebiler vil miljøzonerkravene omfatte langt flere køretøjer end i dag.

Kravet om miljøzonomærke har sammen med politiets løbende kontrol af tunge køretøjer hidtil givet en effektiv kontrol.

Siden 2006, hvor den første miljøzonerlov blev vedtaget, er der indført et nyt register for køretøjer, DMR, administreret af Motorstyrelsen. Såvel lastbiler og busser som varebiler skal registreres i DMR, før de tages i brug her i landet. For nye køretøjer sker dette via nummerpladeoperatører. Registrering af brugte køretøjer sker ved syn, jf. § 19, stk. 1, i synsbekendtgørelsen.

Af DMR fremgår første registreringsdato for alle køretøjer registreret i Danmark, og det er endvidere registreret, hvilke køretøjer der har partikelfilter. Det påtænkes at anvende de to eksisterende registreringsfelter angående partikelfiltre i DMR til registrering af hvilke køretøjer, der har partikelfilter. I det ene felt, "partikelfilter", registreres alle køretøjer, der har et partikelfilter, såvel fabriksmonteret som eftermonteret. I det andet felt registreres det, hvorvidt partikelfilteret er eftermonteret. Der vil således for et eftermonteret partikelfilter både være registreret i feltet "partikelfilter" og i feltet "eftermonteret partikelfilter". For lastbiler og busser skal der være tale om et effektivt partikelfilter – dvs. et lukket partikelfilter - for at opnå registrering med eftermonteret partikelfilter i DMR, jf. afsnit 2.2, mens der for varebiler kræves et partikelfilter efter de gældende regler om afgiftsfritagelse, jf. afsnit 2.3.1.

Det er således i dag muligt i forhold til både lastbiler, busser og varebiler ved opslag i DMR at kontrollere, om et køretøj opfylder de foreslåede krav i en miljøzone i form af et fabriksmonteret partikelfilter eller et eftermonteret partikelfil-

ter. Oplysningerne om første registreringsdato og partikelfilter er tilgængelige for alle.

Nogle få køretøjer vil være omfattet af dispensationsordningen, som omtales i afsnit 2.5. nedenfor. Det er hensigten, at oplysning om en opnået dispensation også skal registreres i en database, hvor oplysninger om dispensation kan fremsøges via køretøjets nummerplade. Da det fortsat vil være Miljøstyrelsen, der træffer afgørelser om dispensation, vil det være Miljøstyrelsen, der skal registrere de udstedte dispensationer i DMR eller et andet digitalt system. Motorstyrelsen kan give den nødvendige skriveadgang i DMR.

Det kan dog ikke afvises, at det vil være mest hensigtsmæssigt at lade en godkendelse registrere efter samme model, som eksisterer for tilladelsesordninger i DMR i dag.

DMR indeholder således mulighed for, at der kan oprettes et særligt felt, hvor køretøjer godkendt til at køre i en miljøzone kan registreres (tilladelsesfaneblad). I forhold til dispensationer vil der være behov for at indrette DMR's tilladelsesfaneblad til denne type sager. En fordel ved modellen vil være, at en godkendelse givet af synsvirksomheden og en eventuel dispensation udstedt af Miljøstyrelsen vil kunne fremgå samme sted i DMR, og derfor vil det med kun ét opslag kunne kontrolleres, om køretøjet lever op til miljøzonekravene. I forbindelse med udmøntningen af den foreslåede bemyndigelse i § 15 d vil det blive afklaret hvilken ordning, der er mest smidig og effektiv. Afgørende bliver, at ordningen indebærer mindst mulig administrativ belastning for borgere, virksomheder samt de myndigheder, som skal administrere ordningen.

For de udenlandske køretøjer eksisterer der på nuværende tidspunkt ikke en løsning svarende til DMR, hvor politiet automatisk kan trække oplysninger om køretøjerne. Det er derfor nødvendigt, at udenlandske køretøjer i en miljøzone på anden måde kan dokumentere, at de opfylder kravene.

I dag gælder der, som beskrevet ovenfor under gældende ret afsnit 2.2.1, et krav om miljøzonomærke, når et køretøj omfattet af miljøzonekravene befinder sig i en miljøzone. Mærkekravet bør ikke fortsætte parallelt med indførelsen af en digital håndhævnelsesmodel, da der med de foreslåede skærpede krav til dieseldrevne lastbiler og busser og med indførelsen af krav til dieseldrevne varebiler ville skulle udvikles en ny og mere differentieret mærkeordning, der både skal differentiere mellem Euro 4, 5 og 6 køretøjer og omfatte varebiler. Dette ville være omkostningstungt og tidskrævende. Erfaringerne fra etableringen af de eksisterende miljøzoner viser, at det ville tage op til 1½ år at udvikle og udrulle en mærkeordning til de nye krav. På den baggrund og sammenholdt med, at der arbejdes på en supplerende digital kontrolordning, jf. nedenfor, anses det for u hensigtsmæssigt at fortsætte med et mærkekrav, når de nye og skærpede krav til køretøjer i miljøzoner foreslås at få virkning den 1. juli 2020.

Herudover er der siden 2006 sket en markant teknologisk udvikling inden for billedbehandling. Det er muligt at aflæse nummerpladen på forbigående køretøjer med meget stor sikkerhed for korrekt aflæsning. Det kendes for eksempel fra politiets nummerpladeaflæsere og ved betalingsanlægget ved Storebæltsbroen og Øresundsbroen. Væsentlige tekniske forudsætninger for et automatisk kontrolsystem med høj effektivitet er således til stede i dag.

Det er derfor målet at udvikle et digitalt system, hvor køretøjer, der kører inden for miljøzonerne, skal kontrolleres automatisk. Lovgivning i forhold til en digital kontrol af køretøjer i miljøzonerne forventes fremsat i næste folketingsamling.

Hvis mærkekravet afskaffes, vil arbejdsgangen hos synsvirksomhederne ændre sig. Synsvirksomhederne vil fortsat have en rolle med at registrere køretøjer, der har fået eftermonteret partikelfilter. Det gælder både lastbiler, busser og varebiler.

Tunge køretøjer med eftermonteret partikelfilter bør fortsat blive kontrolleret i forbindelse med det årlige periodesyn med måling af røggastæthed. Der kan som følge af krav i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF, som er implementeret ved bekendtgørelse nr. 1718 af 19. december 2017 om ændring af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer og trådte i kraft 20. maj 2018, være behov for at justere reglerne, således at kontrollen med måling af røggastæthed i relation til miljøzonekrav bliver en selvstændig kontrol, der foretages i forlængelse af det periodiske syn – i stedet for en del af det periodiske syn.

Den nærmere udformning af ordningen vil blive fastlagt i en bekendtgørelse i samarbejde med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, der har ressortansvaret for synsområdet. Uanset om kontrol med miljøzonekrav bliver en del af det periodiske syn eller ej, så vil ordningen blive tilrettelagt, således at både det periodiske syn og miljøzonekontrollen gennemføres på én gang. Hermed sikres det, at branchen ikke skal stille op til flere kontroller end i dag.

Reglerne om partikelfiltre og grænser for partikeludledning i form af en opacitetstest (test af røggastæthed), der anvendes ved periodisk syn til at kontrollere køretøjers partikeludledning, bør nærmere undersøges i forhold til varebiler, hvor der ikke i dag er tilknyttet en særlig kontrolværdi til køretøjer med eftermonteret partikelfilter, som den, der gælder for tunge køretøjer og kontrolleres ved det årlige periodiske syn. Miljøstyrelsen vil igangsætte et udviklingsarbejde, der ser på særligt typespecifikke røggaskrav og røggaskrav til eftermonterede partikelfiltre med henblik på at vurdere muligheden for at fastlægge nye røggaskrav, der skal opfyldes ved periodisk syn for varebiler, der er registreret med eftermonteret partikelfilter.

I stedet for udstedelse og inddragelse af miljøzonomærker vil der være behov for, at synsvirksomhederne ajourfører registreringerne i DMR. Rollen med at udstede grønne mærker til de nyeste køretøjer, der opfylder alderskravet, vil bortfalde helt, da disse oplysninger allerede findes i DMR.

#### 2.4.3. Den foreslåede ordning

Med forslaget ophæves det nuværende mærkesystem med virkning fra 1. juli 2020, således at lastbiler og busser i miljøzoner ikke længere skal bære et miljøzonomærke i forrudden. Varebiler, som med forslaget nu også omfattes af miljøzonekravene, foreslås heller ikke at blive mødt med et mærkekrav i miljøzonerne. Lastbiler, busser og varebiler foreslås i stedet kontrolleret via DMR.

Det følger af den foreslåede § 15 b, stk. 3 og 4, at en lastbil, en bus eller en varebil, som ikke opfylder de foreslåede datoer for første registrering, men har eftermonteret et partikelfilter, skal godkendes efter regler fastsat i medfør af § 15 d af en synsvirksomhed, før køretøjet lovligt vil kunne opholde sig i en miljøzone. Der forventes således fastsat regler, hvorefter køretøjer med eftermonterede partikelfiltre, der opfylder de krav til filtrene, som fastsættes i medfør af den foreslåede § 15 b, stk. 5, skal have en godkendelse, at denne meddeles af en synsvirksomhed, og at synsvirksomheden, når den har konstateret, at køretøjet har et eftermonteret partikelfilter, skal godkende køretøjet og registrere godkendelsen i DMR.

Det er således hensigten, at det fortsat er synsvirksomhederne, der skal vurdere, om lastbiler og busser opfylder kravene for at køre i miljøzonerne i forhold til eftermontering af partikelfiltre. Kontrollen af de lastbiler og busser, der får eftermonteret partikelfiltre, forventes at ske efter de samme regler som i dag, når et køretøj skal til syn.

For varebiler er det ligeledes hensigten, at overholdelse af reglerne om eftermontering af partikelfiltre skal kontrolleres ved periodisk syn, og at det for nærværende sker efter de samme regler, som gælder i forhold til afgiftsfrigivelse ved eftermontering af partikelfiltre, jf. afsnit 2.3.1.

For varebiler forventes der således fastsat regler efter den foreslåede § 15 d, hvorefter det ligesom for lastbiler og busser skal være synsvirksomhederne, der godkender og registrerer, hvornår en varebil overholder miljøzonekravene.

Som beskrevet i afsnit 2.3.3. fremgår kravene til eftermonterede partikelfiltre på varebiler af § 3 eller § 4 i bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift, og når dokumentation herfor er fremvist til synsvirksomheden i overensstemmelse med bekendtgørelsens § 6, vil varebilen blive registreret i DMR med eftermonteret partikelfilter. Der forventes for nærværende fastsat regler, hvorefter en varebil skal anses for godkendt til at køre i miljøzonerne, når varebilen er godkendt efter reglerne om fritagelse for partikeludledningsafgift. Bemyndigelsen til at fastsætte regler om godkendelse giver dog mulighed for, at der senere vil kunne

fastlægges en supplerende kontrolordning i forbindelse med syn, alt efter udfaldet af Miljøstyrelsens udviklingsarbejde i relation til kravene til eftermonterede partikelfiltre til varebiler og en i den forbindelse fastsat kontrolværdi (med hjemmel i den foreslåede § 15 b, stk. 5) for eftermonterede partikelfiltre til varebiler.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til den foreslåede § 15 d.

Det foreslås endvidere med lovforslagets § 1, nr. 12, (ny § 15 b, stk. 8), at et udenlandsk registreret køretøj ikke skal være omfattet af kravet om godkendelse og registrering i DMR. Som det tidligere har været tilfældet for udenlandske lastbiler og busser foreslås en løsning, hvor udenlandske køretøjer omfattet af miljøzonekravene skal kunne fremvise dokumentation for, at de overholder kravene i miljøzonerne. Dokumentationen vil med forslaget skulle fremvises til politiet på forlangende og udgøres af en registreringsattest og, hvis relevant, en erklæring fra en sagkyndig virksomhed om eftermontering af et partikelfilter, der opfylder kravene til hhv. et effektivt partikelfilter for lastbiler og busser eller et partikelfilter for varebiler. Dette svarer til de regler, der gælder for udenlandske lastbiler og busser, inden kravet om miljøzonomærke for udenlandske køretøjer blev indført i 2010.

Da det er Motorstyrelsen, der er myndighed for DMR, er det også Motorstyrelsen, der forvalter registeret og giver tilladelse til at skrive i registeret. Synsvirksomhederne har allerede tilladelse til dette. Reglerne om registeret og rettigheder i forhold til at skrive i registeret findes i Skatteministeriets bekendtgørelse nr. 1643 af 17. december 2018 om registrering af køretøjer.

Den nærmere udmøntning af regler om godkendelse og kontrol fastsættes efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren. For så vidt angår eventuelle nye regler om kontrol af varebiler med eftermonteret partikelfilter i forbindelse med syn, vil disse blive koordineret med Skatteministeriet.

Det er hensigten, at miljø- og fødevarerministeren efter forhandling med justitsministeren med hjemmel i forvaltningslovens § 1, stk. 3, vil fastlægge, at synsvirksomhederne i relation til opgaverne vedrørende godkendelse m.v. af køretøjer med eftermonteret partikelfilter vil være underlagt forvaltningslovens bestemmelser om blandt andet begrundelse og klagevejledning.

Klager over synsvirksomhedernes afgørelser i forhold til godkendelse af eftermonterede partikelfiltre foreslås at skulle behandles af miljø- og fødevarerministeren. Det forventes, at ministeren med hjemmel i den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, vil henlægge kompetencen til Færdselsstyrelsen, der også er klageinstans efter gældende regler. Færdselsstyrelsen henhører under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Der er ikke hidtil ind-

kommet klager over synsvirksomhedernes afgørelser under den gældende ordning.

Det forventes, at miljø- og fødevareministeren efter den gældende regel i miljøbeskyttelseslovens § 67 vil bestemme, at Færdselsstyrelsen skal varetage tilsynet med synsvirksomhederne i relation til de opgaver, som de udfører efter den foreslåede § 15 d, stk. 3 (lovforslagets § 1 nr. 15). Færdselsstyrelsen har i forvejen tilsynet med disse virksomheder efter de almindelige synsregler. Det er ikke i øvrigt hensigten at ændre i den tilsynsordning i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 65, hvorefter kommunerne har det generelle tilsyn. Den enkelte kommune og politikredsen bør sammen drøfte, for eksempel hvilke oplysninger der af politiet anses som hensigtsmæssige i forhold til behandlingen af en politianmeldelse fra kommunen, jf. bemærkningerne i Folketingstidende 2006-07, tillæg A, side 1302.

Kontrollen med, at lastbiler, busser og varebiler overholder kravene i en miljøzone, foreslås som hidtil at skulle indgå som led i politiets almindelige kontrol med lovgivningen. For dansk registrerede køretøjer har politiet adgang til oplysningerne i DMR og kan som led i færdselskontrollen konstatere, om et køretøj opfylder miljøzonekravene.

Som nævnt i afsnit 2.4.1. er der hjemmel i miljøbeskyttelseslovens gældende § 88 til at fastsætte et gebyr til hel eller delvis dækning af Færdselsstyrelsens udgifter til tilsyn med synsvirksomhederne i relation til miljøzoneordningen. Om der reelt vil blive behov for at fastsætte et gebyr, vil blive afklaret i samarbejde med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

## 2.5. Dispensation

### 2.5.1. Gældende ret

Miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 1, indeholder hjemmel til, at miljø- og fødevareministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra partikelfilterkravet i lovens § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2. Dispensationsbeføjelsen er delegeret til Miljøstyrelsen, jf. § 12, nr. 9, i bekendtgørelse nr. 95 af 28. januar 2019 om delegation af opgaver og beføjelser til Miljøstyrelsen, og klage over Miljøstyrelsens afgørelser er afskåret.

Med hjemmel i bl.a. lovens § 15 c, stk. 2, har miljø- og fødevareministeren udstedt den tekniske miljøzonebekendtgørelse, hvor de nærmere regler om dispensation fra partikelfilterkravet fremgår af kapitel 6.

I bemærkningerne til § 15 c, stk. 1, jf. Folketingstidende 2006-07, tillæg A, side 1302, nævnes (udover hvor kravet vil have karakter af et ekspropriativt indgreb) følgende særlige tilfælde, hvor dispensationsadgangen i § 15 c, stk. 1, kan anvendes: Sikkerhedsmæssige årsager til at fravige kravet om montering af partikelfilter, at det ikke er teknisk muligt at montere et partikelfilter, eller at der foreligger en anden anerkendelsesværdig begrundelse for ikke at kræve montering af partikelfilter.

De nærmere regler om dispensation er fastsat i den tekniske miljøzonebekendtgørelse §§ 26-30. Efter § 26, stk. 1, kan Miljøstyrelsen meddele dispensation, hvis eftermontering af et partikelfilter vil være sikkerhedsmæssigt uforvarsligt, 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, samt at køretøjet ikke kan udskiftes med et andet køretøj, som kan udføre samme opgave og som opfylder miljøzonekravene. De særlige omstændigheder er udmøntet i Miljøstyrelsens praksis for tildeling af dispensationer. Der er tale om et skøn i hver enkelt sag, men Miljøstyrelsen har på grund af erfaringerne med behandlingen af dispensationsansøgninger opdelt de ansøgninger, der i dag tildeles en dispensation, fordi der foreligger særlige omstændigheder, i tre hovedkategorier:

- Der er tale om et unikt specialkøretøj, der kun kører i miljøzonerne få dage om året, samt hvor prisen for at montere et filter er væsentligt højere end den gennemsnitlige filterpris, der antages at være ca. 50.000 kr.
- Montering af et filter er teknisk umuligt 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.
- En offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse kan ikke gennemføres, fordi ansøgeren ikke har mulighed for at overholde miljøzonekravene. Det kan f.eks. være på grund af ansøgerens aktuelle økonomiske situation.

Opsamlingen af dispensationspraksis i hovedkategorier er ikke en udtømmende liste over tilfælde, hvor Miljøstyrelsen meddeler dispensation, ligesom det heller ikke er en facitliste, som ansøgeren kan henholde sig til. Der foretages i hver enkelt sag et skøn, men ansøgeren har med listen en rettesnor i forhold til, hvornår der kan være mulighed for at få en dispensation. Der vil kunne være andre særlige omstændigheder, som kan begrunde en dispensation. I forbindelse med ikrafttrædelsen af de første miljøzoner i 2008 og skærpelsen af kravene i 2010 (hvor visse nyere lastbiler og busser blev omfattet) blev der endvidere givet et antal dispensationer af midlertidig karakter til virksomheder, der var særligt hårdt ramt økonomisk på grund af de nye krav. Dispensationerne var af ½-1 års varighed og blev i 2008 primært givet til firmaer med forretningsadresse inden for en miljøzone, mens de i 2010 blev givet til køretøjer, der havde bestilt et partikelfilter, men ikke kunne få det leveret i tide på grund af stor efterspørgsel.

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

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

Som følge heraf skal Miljøstyrelsen meddele dispensation fra miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, nr. 2, såfremt kravene om et partikelfilter vil ramme ansøgeren på en sådan måde, at det får karakter af et ekspropriativt indgreb, jf. bekendtgørelsen § 26, stk. 2. I vurderingen indgår bl.a. de oven for omtalte omstændigheder. Bekendtgørelsens § 27, stk. 1 og 2, indeholder hjemmel til, at Miljøstyrelsen kan kræve den fornødne dokumentation for at kunne træffe afgørelse om en eventuel dispensationsmulighed. Denne dokumentation indbefatter en begrundelse for ansøgningen, oplysninger om køretøjets udstødningsnorm, køretøjets alder og tekniske indretning, oplysninger om ansøgerens eventuelle øvrige køretøjer, samt yderligere oplysninger, der kan være relevante for sagens behandling.

Efter bekendtgørelsens § 28 kan en dispensation indeholde et eller flere vilkår, herunder bl.a. om, at dispensationen kun giver adgang til kørsel i en begrænset periode, i en eller flere af de etablerede miljøzoner, på bestemte ruter eller med et eller flere af ansøgerens køretøjer.

Hvis køretøjet får dispensation, skal dispensationen altid medbringes, når køretøjet er i en miljøzone, jf. bekendtgørelsens § 30. Der udleveres endvidere et rødt mærke, som skal klistres på indersiden af forruden. Dispensationsmærket er påskrevet køretøjets registreringsnummer og udløbstidspunktet for dispensationen.

Miljø- og fødevarerministeren kan efter § 15 c, stk. 2, fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder vilkår. Det fremgår ikke af loven, at der kan fastsættes regler om, at ansøgning og afgørelse om dispensation skal ske digitalt, eller at kommunikationen skal ske digitalt.

### 2.5.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser

De foreslåede skærpelser af miljøzonerreglerne kan give et fornyet behov for at kunne dispensere fra reglerne, idet nye grupper af køretøjer, som ikke før var omfattet af miljøzonerreglerne, nu også skal leve op til kravene i miljøzonerne.

Det har været overvejet, om dispensationsbeføjelsen med fordel kunne overlades til kommunerne, hvilket ville være i tråd med, at tilsynet i forhold til miljøzonerreglerne ligger hos kommunerne. Det vurderes dog, at de foreslåede skærpede regler for lastbiler og busser og de nye krav til varebi-

ler, særligt lige efter ikrafttræden af de nye og skærpede krav, kan give anledning til mange dispensationsansøgninger. For at sikre en ensartet administration og sikre, at den enkelte køretøjsejer kun skal ansøge om dispensation til flere miljøzoner hos én myndighed, vurderes det imidlertid mest hensigtsmæssigt, at kompetencen til at dispensere fra miljøzonekravene fortsat ligger hos miljø- og fødevarerministeren.

Baseret på behandlingen af hidtidige dispensations-sager er det Miljøstyrelsens erfaring, at antallet af dispensationsansøgninger vil være størst lige efter miljøzonekravene har fået virkning for derefter at være faldende.

Det vurderes endvidere, at ministeren bør bemyndiges til at kunne fastsætte regler, hvorefter ansøgning om og meddelelse af dispensation fra partikelfilterkravet skal ske ved anvendelse af digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur eller lignende. Krav om digital kommunikation vil kunne gøre sagsbehandlingen af ansøgningen mere effektiv, og indgangen til ansøgning vil være lettere for ansøgeren.

Som følge af, at kravet om miljøzonemærke foreslås fjernet, foreslås det røde mærke for køretøjer, der har dispensation, ligeledes afskaffet. Ved indførelse af en supplerende digital kontrolordning vil der i stedet være behov for et register med oplysning om, hvilke køretøjer der har fået en dispensation. Dette kan for eksempel ske ved, at Miljøstyrelsen skriver de relevante oplysninger om dispensation ind i DMR. Dette kræver, at DMR udvikles, så det er muligt at registrere de nødvendige oplysninger. Den konkrete løsning vurderes med fordel at kunne afklares i forbindelse med et kommende arbejde om at udvikle en automatiseret og digitaliseret kontrolordning. Derfor bør lovforslaget indeholde en hjemmel, der giver ministeren en mulighed for at sikre, at disse oplysninger registreres. Der er hjemmel i gældende regler til at delegere pligten til en styrelse. Adgangen til at skrive i DMR administreres af Motorstyrelsen under Skatteministeriet.

### 2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at § 15 c, stk. 1, ændres således, at adgangen til at dispensere fra miljøzonekravene også vil omfatte partikelfilterkravene til varebiler i den foreslåede § 15 b, stk. 4, idet forslaget som noget nyt indeholder krav til varebiler i miljøzoner. Der vil fortsat kunne meddeles dispensation fra partikelfilterkravet til lastbiler og busser.

Dispensationspraksis foreslås at følge den linje, som er beskrevet ovenfor i afsnit 2.5.1. om gældende ret, og som er fastlagt ved Miljøstyrelsens behandling af ansøgninger gennem de ti år, hvor der har været etableret miljøzoner, først i København/Frederiksberg Kommuner, og siden i Aalborg, Aarhus og Odense Kommuner. Der foreslås derfor ingen ændringer i bestemmelsen, for så vidt angår, hvornår en dispensation skal meddeles. For varebiler registreret til hel eller delvis privat anvendelse (på gul/hvide plade også kaldet pa-

pegøjeplader), vil der dog være behov for at udvikle en selvstændig praksis, men hovedhensynene vil være de samme, som finder anvendelse i forhold til lastbiler og busser.

De foreslåede skærpede krav til lastbiler og busser og nye krav til varebiler i 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/registrerede brugere af køretøjer omfattet af kravene i en miljøzone atypisk hårdt, og i disse tilfælde vil ansøgeren ligesom i dag i forhold til partikelfilterkravet i § 15 b, stk. 1, også have et krav på en dispensation fra partikelfilterkravet i de foreslåede § 15 b, stk. 3 og 4.

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

De nærmere regler om dispensationsadgangen, og hvad en dispensationsansøgning skal indeholde, vil blive fastsat i en ny bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastsatte miljøzoner efter de samme principper, som i dag gælder for lastbiler og busser. Der forventes endvidere for nærværende fastsat krav om, at en dispensation ligesom i dag vil skulle medbringes ved kørsel i miljøzonen. Dette er blandt andet begrundet i, at en dispensation kan indeholde særlige vilkår om for eksempel geografisk, tidsmæssig eller anvendelsesmæssig afgrænsning. Det gælder både for danske og udenlandske køretøjer.

Herudover foreslås det, at der indsættes en bemyndigelse for ministeren til at kunne fastsætte krav om anvendelsen af digital kommunikation vedrørende ansøgning om og meddelelse af dispensation fra partikelfilterkravet. Der henvises herom til de specielle bemærkninger til den foreslåede ændring til § 79 b.

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

Etablering eller udvidelse af miljøzoner er frivilligt for kommunerne. Hvis kommunalbestyrelserne efter de foreslåede regler vælger at ophæve deres miljøzoner, vil der ikke være væsentlige udgifter forbundet med forslaget. Det forventes dog ikke, at de omfattede kommunalbestyrelser ønsker at afskaffe deres respektive miljøzone. Under den forudsætning beskrives de økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Der er udgifter forbundet med skiltning, information om reglerne til berørte køretøjs ejere, politiets kontrol, kommunernes tilsyn med reglerne, opgradering af offentligt ejede køretøjer, så de overholder reglerne, samt evaluering af ordningen.

For de fem kommuner, hvor der er indført miljøzoner, vil der være visse økonomiske konsekvenser forbundet med, at flere af kommunernes køretøjer vil blive omfattet af reglerne, end tilfældet er i dag herunder rutebusdriften. Det vurde-

res dog, at et meget begrænset antal af kommunernes dieseldrevne varebiler eller rutebusser vil blive berørt af de nye regler, da de generelt er af nyere dato. De samlede udgifter i forbindelse med de nye regler forventes at udgøre ca. 15 mio. kr. i omstillingskonsekvenser, som knytter sig til opdatering af skilte og informationer om de nye regler i forhold til ejere af berørte køretøjer i Danmark. Der er tale om et usikkert skøn baseret på de kommunale udgifter, da miljøzonerne blev indført i 2008. De efterfølgende årlige driftsudgifter forventes ikke at være væsentligt forskellige fra udgifterne forbundet med den nuværende ordning.

Regionerne ventes ikke at have nævneværdige omkostninger, da det forventes, at ingen eller ganske få køretøjer ikke opfylder de tekniske krav.

I forhold til staten vil kravene til varebiler i miljøzoner samt eventuel indførelse af flere miljøzoner have visse administrative og økonomiske konsekvenser. Konsekvenserne for staten ligger i, at staten skal behandle dispensationsansøgninger, skal sikre, at statsejede køretøjer opfylder de tekniske krav, skal informere udenlandske erhvervsdrivende om de skærpede regler og politiets kontrol samt en eventuel evaluering af ordningen. Det forventes at dreje sig om 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. Der kan desuden være behov for at udvikle et system eller en database, der kan sammenholdes med DMR i forhold til at håndtere dispensationsansøgninger digitalt. Statens udgifter til disse opgaver forventes at udgøre ca. fem mio. kr. i løn-omkostninger og syv mio. kr. i driftsomkostninger.

Lovforslaget har isoleret set økonomiske konsekvenser for politiet, da kontrollen og håndhævelsen af såvel danske som udenlandske varebilers overholdelse af miljøzonereglerne vil være en ny opgave for politiet.

Det forventes, at et kommende lovforslag om digitalisering af håndhævelsen af miljøzonereglerne vil medføre, at en anden myndighed end politiet skal være den primære håndhæver af miljøzonereglerne. På den baggrund vurderes der at være begrænsede økonomiske konsekvenser forbundet med forslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven for politiet, der kan afholdes inden for politiets eksisterende ramme.

Såfremt opgaven ikke tildeles en anden myndighed, således at politiet fortsat er den primære håndhæver af miljøzonereglerne, forventes meraktiviteten hos politiet som følge af forslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven at blive finansieret indenfor den afsatte reserve i forbindelse med finansloven for 2019 til digitalisering af håndhævelsen af miljøzonereglerne.

De foreslåede ændringer til miljøzonereglerne skønnes at medføre et merprovener efter tilbageløb og adfærd på ca. 25 mio. kr. i 2019 stigende til ca. 35 mio. kr. i 2020, hvorefter det vender til et mindreprovener efter tilbageløb og adfærd på ca. 32,5 mio. kr. i 2022, 27,5 mio. kr. i 2023 og 7,5 mio.



kr. i 2024, jf. tabel 1. Forslaget har ingen umiddelbare provenukonsekvenser.

**Tabel 1. Provenumæssige konsekvenser ved ændringer til miljøzonereglene for varebiler, lastbiler og turistbusser**

Virkning efter tilbageløb og adfærd, mio. kr. (2019-niveau)	Varigt	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Finansårs-virkning 2019
Partikelfilterafgift	0	0	-2,5	-2,5	-2,5	0	0	0
Vægt/ejerafgift	0	0	0	0	-2,5	-2,5	0	0
Brændstofafgifter	0	0	0	2,5	0	0	0	0
Registreringsafgift	0	25	37,5	-5	-25	-22,5	-7,5	22,5
Vejbenyttelsesafgift	0	0	0	-2,5	-2,5	-2,5	0	0
<b>Nettofinansiering efter tilbageløb og adfærd</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>35</b>	<b>-7,5</b>	<b>-32,5</b>	<b>-27,5</b>	<b>-7,5</b>	<b>22,5</b>

Anm. : Det er i beregningen af de provenumæssige konsekvenser forudsat, at ændringen til miljøzonereglene alene kommer til at gælde i de eksisterende byer med miljøzoner. Hvis ordningen udvides til at gælde flere byer end de eksisterende byer med miljøzoneregler, da kan provenueffekten blive endnu større. Provenuskønnene er afrundet til nærmeste 2,5 mio. kr.

Ændringer til miljøzonereglene forventes at fremrykke en udskiftning af hhv. 11.000 gamle vare- og lastbiler og turistbusser i forbindelse med ændringen i 2020, 6.000 gamle vare- og lastbiler og turistbusser i forbindelse med ændringen i 2022 og ca. 140 varebiler i forbindelse med ændringen i 2025, idet de ikke længere kan køre i miljøzonen, medmindre de eftermonterer et partikelfilter.

Når ejeren fremrykker udskiftningen af en varebil, vil der ske en tidsmæssig forskydning af provenuet fra registreringsafgiften, idet afgiftsbetalingen fremrykkes ift. tidligere. Et øget provenu fra registreringsafgiften før strammingerne af miljøzonereglene modsvares således af et tilsvarende mindreprovenu i perioden herefter, og fremrykningen af udskiftningen skaber derfor en likviditetsmæssig forskydning mellem årene.

For partikeludledningsafgiften medfører udskiftningen af varebiler med nye varebiler eller brugtimporterede varebiler et mindreprovenu som følge af, at nyere varebiler har partikelfilter påmonteret.

For vægt- og ejerafgiften medfører fremrykningen som følge af den første stramning af miljøzonerne et beskedent merprovenu i 2019 og 2020 idet, at der betales en relativt højere ejerafgift af nyere varebiler end den vægtafgift, der betales af gamle varebiler. Den anden stramning af miljøzonerne i 2022 vil omvendt medføre et mindreprovenu fra ejerafgiften, da de udskiftede varebiler har et højere målt brændstofforbrug, og derfor svarer end højere ejerafgift end nye og brugte varebiler.

En fremrykning af udskiftningen af varebiler skønnes at medføre et merprovenu fra brændstofafgifterne, idet at nyere varebiler i gennemsnit har en højere årskørsel end ældre va-

rebiler, og da det faktiske brændstofforbrug er tæt på uændret for gamle og nye varebiler, jf. tal for årskørsel og brændstofforbrug ved faktisk kørsel fra Nationalt Center for Miljø og Energi (hører under Aarhus Universitet, herefter DCE). Den højere årskørsel for nyere varebiler antages alene at gælde for den andel af varebiler, der også anvendes privat, idet en udskiftning af varebilen ikke forventes at have en effekt på det erhvervsmæssige kørselsbehov.

En fremrykning af udskiftning af lastbiler skønnes at medføre et mindreprovenu fra vejbenyttelsesafgiften som følge af de aftalte ændringer til vejbenyttelsesafgiftsloven, hvor satserne vil blive differentieret yderligere i forhold til de seneste Euronormer.

Fremrykningen af udskiftningen af varebiler i forbindelse med ændringen i 2025 skønnes at blive udskiftet indenfor det eksisterende danske brugtbilsmarked.

Det bemærkes, at for så vidt angår forskydningerne i udskiftningen af vare- og lastbiler m.v., regnes der alene på den initiale effekt. Den initiale effekt må forventes at gentage sig som forskydninger i senere udskiftninger i årene fremover, men de fremtidige udskiftninger forventes ikke at have væsentlig betydning for den samlede provenuvirkning, og den varige provenuvirkning forventes derfor at være omtrent nul.

Arbejdsudbudseffekter som følge af ændring af miljøzonereglene skønnes herudover at være begrænsede.

Ændringer til miljøzonereglene vil ikke have nogen effekt på skatteudgifterne. Skatteudgifterne er afvigelser fra det almindelige skattesystem, hvor konkrete aktiviteter opnår en begunstigelse.

Endelig indebærer lovforslaget velfærdsøkonomiske gevinster. Der vil således være færre udgifter for stat, regioner og kommuner som følge af færre hospitalsindlæggelser og færre sygedage blandt personer med luftvejslidelser m.v. Det anslås, at den samlede velfærdsøkonomiske værdi af forslaget ligger på mellem 120-493 mio. kr. Hvor stor en del af dette, som er direkte hospitalsudgifter, er ikke anslået. Der er angivet et usikkerhedsinterval. Dette illustrerer den samlede værdi svarende til, at alle fem miljøzonebyer havde befolkningstæthed som Aalborg henholdsvis som København/Frederiksberg.

### 3.1. Lovforslagets overholdelse af de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning

Det er Miljø- og Fødevarerministeriets vurdering, at lovforslaget overholder de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

Lovforslaget understøtter en bedre og mere effektiv offentlig opgaveløsning. Med lovforslaget ændres kravene til køretøjerne, så der fremadrettet er krav til køretøjets første registreringsdato og ikke køretøjets Euronorm. Med denne ændring bliver lovforslaget digitaliseringsparat.

Med lovforslagets ændring om krav til køretøjets første registreringsdato er bestemmelsen formuleret på en klar, enkel, entydig og konsistent måde. Lovforslaget er formuleret på en sådan måde, at det er klart, hvilke køretøjer lovforslaget omfatter, og hvilke krav der gælder for det pågældende køretøj.

Det foreslås, at miljø- og fødevarerministeren kan fastsætte regler om, at der kan anvendes digital kommunikation ved ansøgning og meddelelse af dispensation fra kravene i miljøzonerne.

Da der er tale om en bemyndigelse til ministeren om at fastsætte regler om digital kommunikation, kan de nærmere regler fastlægges løbende, hvilket sikrer fleksibilitet, og at bestemmelserne omfatter en fremtidig teknologisk udvikling, der samtidig vil være teknologineutral.

Hvis et af lovforslaget omhandlet køretøj skal benyttes i en miljøzone, er der med lovforslaget krav om, at køretøjerne enten skal være registreret efter en vis dato eller også skal køretøjet have monteret partikelfilter. Kravet til første registreringsdato er et objektivi kriterium. Oplysningerne om både første registreringsdato og monteret partikelfilter fremgår af DMR. Der skal, for denne del af ordningen, ikke udøves noget skøn i forhold til, om køretøjet overholder reglerne eller ej, hvorfor denne del af ordningen kan siges at fungere som en form for automatisk sagsbehandling. Køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal imidlertid synes, hvilket i alle tilfælde kræver fysisk fremmøde hos synsvirksomhederne med kontrol af de eftermonterede partikelfiltre.

I forbindelse med dispensation fra reglerne er der behov for, at der bliver foretaget et skøn. Her kan der ikke opsættes

fuldstændig objektive kriterier for dispensation. Det vil afhænge af ansøgers økonomiske situation, køretøjets brug og hvilket formål køretøjet har i miljøzonen. I lovforslaget er de skønsmæssige vurderinger minimeret.

Det foreslås, at en eventuel dispensation gives efter samme principper som i dag, jf. afsnit 2.5 om dispensationer. Således vil fagprofessionelle tage stilling til, om det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt eller teknisk umuligt at montere et partikelfilter på det pågældende køretøj eller om der er forbundet en uforholdsmæssigt stor omkostning ved monteringen.

Lovforslaget gør brug af data, som allerede er tilgængelige i DMR. Der skal således ikke indsamles nye data for at føre tilsyn og kontrol med reglerne, og aktørerne skal heller ikke melde ekstra data ind. I de tilfælde hvor køretøjets oplysninger ikke er opdaterede i DMR, kan køretøjets ejer få synshallen til at gøre dette ved næstkommende periodiske syn og inden 1. juli 2020. De samme begreber benyttes i lovforslaget som i den øvrige lovgivning og DMR.

Der gøres med lovforslaget brug af det allerede eksisterende offentlige register i DMR. Her findes de data, som lovforslaget vedrører. Politiet, som står for håndhævelsen af reglerne, har i dag adgang til DMR og de kan indhente og behandle de relevante oplysninger fra DMR, jf. afsnit 2.4.

Lovforslaget medfører ikke organisatoriske ændringer i det offentlige. Lovforslaget forventes ikke at få administrative konsekvenser for kommuner eller regioner.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forslaget påvirker det danske erhvervsliv, da både dieseldrevne varebiler, lastbiler og busser er omfattet af lovforslaget.

I beskrivelsen af de samlede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet antages det, at de skærpede krav ikke giver anledning til, at eksisterende miljøzoner ophæves.

En miljøzone fremrykker typisk køretøjsejerens køb af et nyere køretøj eller medfører beslutning om at eftermontere et partikelfilter. Erfaringer fra de seneste miljøzoner viser, at beslutningen i høj grad afhænger af de økonomiske konjunkturer. I forbindelse med den første miljøzone i 2008 blev der primært anskaffet nye køretøjer. Ved skærpelsen i 2010 valgte et stort antal lastvognsejere at anskaffe sig et partikelfilter. Der er i dag stadig ca. 3.000 tunge køretøjer, der kører med eftermonteret partikelfilter i Danmark. Disse filtre er primært en følge af de nuværende miljøzoner.

Rådgivningsvirksomheden COWI har for Miljø- og Fødevarerministeriet lavet en analyse af effekten af skærpede miljøzoner. Opdatering af miljøzonerne fra 1. juli 2020 i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense vurderes her at berøre ca. 11.000 dieseldrevne lastbiler, varebiler og

turistbusser. Det fordeler sig på ca. 1.500 lastbiler og turistbusser og 9.500 varebiler. Fra 1. juli 2022. vil yderligere ca. 6.000 køretøjer blive berørt, fordelt på ca. 2.000 lastbiler og turistbusser og 4.000 varebiler.

Det vil ofte være specialopbyggede køretøjer, der ikke har et stort kørselsbehov såsom stilladsbiler, der eftermonterer partikelfiltre. Incitamentet til at eftermontere et partikelfilter vurderes gradvist at falde i og med, at prisen på et nyere køretøj falder, og prisen på et partikelfilter antages at være konstant. Det vil således bedre kunne betale sig at skifte til et nyere køretøj. Langt de fleste lastbiler har en første levetid på 11-13 år, hvorefter de typisk sælges til Østeuropa. Mindre lastbiler har dog en middellevetid på 15 år. Dieseldrevne lastbiler og busser vil være 11 år eller ældre, når de omfattes af trin 1 i 2020 og otte år eller ældre, når de omfattes af trin 2 i 2022.

Dieseldrevne varebiler vil være ca. 13 år eller ældre, når de omfattes af trin 1 i 2020 og ca. ti år eller ældre, når de omfattes af trin 2 i 2022. Trin 3 for varebiler omfatter kun varebiler uden fabriksmonteret partikelfilter. Da langt de fleste varebiler på dette tidspunkt har et fabriksmonteret partikelfilter, er det kun få yderligere varebiler, der omfattes af trin 3 i forhold til dem, der allerede er omfattet af trin 2. Varebilerne vil være ca. 12 år eller ældre, når de omfattes af trin 3 i 2025. I dag er gennemsnitsalderen for en dansk varebil 13 år.

Forslaget forventes samlet set at medføre en erhvervsøkonomisk omstillingsomkostning på 166 mio. kr., fordelt på ca. 77 mio. kr. ved skærpelsen i 2020 og yderligere 89 mio. kr. som følge af kravene i 2022, primært til udskiftning af køretøjer tidligere end planlagt, da kun et begrænset antal køretøjer ventes at eftermontere partikelfilter.

Det koster ca. 6.000 kr. at få eftermonteret et partikelfilter på en dieselvarebil. Dieselvarebiler med partikelfilter sparer den årlige partikelfilterafgift på 1.000 kr. Det koster ca. 50.000 kr. at få eftermonteret et partikelfilter på en dieseldrevet lastbil eller en bus (de tunge køretøjer). De angivne udgifter dækker anskaffelse og montering, men ikke drift og service.

I 2025 indføres der et yderligere krav til varebiler. Dette ventes at have yderst begrænset effekt, da langt størstedelen af disse varebiler fra fabrikkens side allerede har partikelfiltre. På grundlag af et udtræk fra DMR kan det anslås, at der i Danmark i 2025 vil være i omegnen af 140 varebiler, som potentielt kunne blive berørt.

Omkostningen for at fremrykke investeringen til et nyere køretøj for en ejer af en Euro 1, 2 eller 3 varebil er vurderet til at være 2.175 kr. pr. køretøj (nutidsværdi). Miljøzonerne er vurderet til at medføre en prisreduktion på ca. 10 pct. for brugte varebiler, der ikke lever op til reglerne, og ejere af nyere dieslbiler, såsom Euro 4 køretøjer vil have dette tab ved salg af deres køretøj. Endvidere er der en omkostning i forbindelse med skift til nyere køretøj. Denne omkostning er

vurderet til at udgøre 25 pct. af forskellen mellem købs- og salgsprisen.

En udmøntning af lovforslaget vurderes ikke at indebære økonomiske og administrative konsekvenser for de virksomheder, der i henhold til lov om godkendelse og syn af køretøjer har tilladelse til at foretage syn af køretøjer. Synsvirksomhederne skal fortsat varetage opgaven med at opdatere oplysninger i DMR, herunder særligt i tilfælde hvor køretøjet har et eftermonteret partikelfilter. Dette gøres allerede i dag og derfor vil nærværende forslag bygge videre på eksisterende digitale ordninger.

Med lovforslaget foreslås miljøzonermærkekravet ophævet, hvilket er en lettelse for erhvervet og har været efterspurgt af Virksomhedsforum (forum for enklere regler, rådgivende organ for regeringen). Det vurderes, at der årligt sælges 10.000 miljøzonermærker om året til 100 kr. pr. stk., hvilket medfører en besparelse på en mio. kr. årligt for erhvervet. Det medfører samtidig en yderligere administrativ lettelse ved, at et køretøj ikke skal have nyt mærke i tilfælde af, at køretøjets forrude skal udskiftes.

Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at lovforslaget ikke berører erhvervets mulighed for at teste, udvikle eller anvende digitale teknologier og forretningsmodeller. Lovforslaget begrænser muligheden for at benytte de mest forurenende diesel køretøjer i de mest befolkningstætte områder i Danmark.

For så vidt angår partikelfiltre stilles der ikke krav om en bestemt teknologi, men krav til hvilken effekt partikelfiltrene skal have.

Ift. agil erhvervsrettet regulering princip 5 om at sikre brugervenlig digitalisering bemærkes det, at det i loven foreslås, at miljø- og fødevareministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvordan der kan søges om dispensation for miljøzonerne, herunder at ansøgninger skal indgives digitalt. De nærmere bestemmelser for dispensationsansøgningen vil blive overvejet i forbindelse med udstedelsen af reglerne om dispensation.

##### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Der vurderes ikke at være administrative konsekvenser for borgerne af betydning. Afskaffelsen af kravet om miljøzonermærke, jf. afsnit 2.4, betyder, at der ikke længere vil være administrative konsekvenser for det lille antal dansk registrerede lastbiler og busser, der udelukkende anvendes privat.

##### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Miljøzoner mindsker luftforureningen ved, at udstødningen fra køretøjerne bliver renere igennem udskiftning til nyere køretøjer i byområder med høj befolkningskoncentration og eftermontering af partikelfiltre. Men da der også er andre kilder til luftforurening i byerne, vil reduktionen i koncen-

trationen af forureningen i luften samlet set ikke være så stor, som den, der opnås, når der alene ses på bidraget fra trafikken.

Det kan illustreres med forureningen på H. C. Andersens Boulevard, en trafikeret gade i København. I 2017 er kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) gadebidraget til koncentrationen 23 µg/m<sup>3</sup> (mikrogram pr. kubikmeter luft). Det skal ses i forhold til gadekoncentrationen på 38 µg/m<sup>3</sup>. Bidraget fra gaden og dermed den lokale trafik er på 60 pct. Hertil bør lægges andre lokale kilder og trafikken i byen generelt, som gør, at det lokale bidrag i byen typisk udgør omkring 80 pct. af forureningen. De lokale kilder er derfor dominerende, og en reduktion i trafikens bidrag vil derfor være væsentligt. Til gengæld er de sundhedsmæssige omkostninger lave, da NO<sub>x</sub> i de nuværende modeller pt. ikke vurderes at være lige så sundhedsskadeligt som partikler. Der er dog nyere studier, der peger på, at effekten af NO<sub>x</sub> er undervurderet, men der er ikke en opdateret vurdering af i hvor stor grad.

NO<sub>2</sub> koncentrationen reduceres som følge af lovændringen med ca. 1 µg/m<sup>3</sup>, og partikkelkoncentrationen med 0,14 µg/m<sup>3</sup>. Den relativt lave reduktion i partikkelkoncentrationen skyldes, at partikkelforurening i overvejende grad er langtransporteret og kun en lille del kommer fra lokale kilder. Fine partikler (PM<sub>2,5</sub>) har en gadekoncentration på 14 µg/m<sup>3</sup> og heraf udgør gadebidraget 3,3 µg/m<sup>3</sup>, der svarer til ca. 24 pct. Gadebidraget omfatter for partikler både et bidrag fra vej-, dæk- og bremseslid samt udstødningen. WHO har klassificeret partikeludstødning fra dieslbiler som med sikkerhed kræftfremkaldende, og de sundhedsmæssige omkostninger fra partikler er derfor væsentlig højere end for NO<sub>x</sub>. Derfor giver en mindre reduktion i partikeludstødningen en relativt høj gevinst.

Hvis man ser på myldretiderne, hvor en stor del af befolkningen færdes i gaderummet, er gadebidraget langt større og udgør over halvdelen af partikkelkoncentrationen. I dette tilfælde vil reduktionen relativt set være større.

Skærpelse af kravene til de tunge køretøjer og varebiler forventes at bidrage til en 25 pct. reduktion af partikeludstødningen og 5 pct. af NO<sub>x</sub> udstødningen i de omfattede byer. Det vurderes at give en mærkbar forbedring af luftkvaliteten – særligt langs trafikerede gader i myldretiden.

Samlet skønnes lovforslaget at reducere partikeludledningen med ca. 77 tons og NO<sub>x</sub> med ca. 2.225 tons i de berørte byer.

Den velfærdsøkonomiske værdi af miljøeffekten i form af forbedret sundhed er estimeret med udgangspunkt i DCE's miljøøkonomiske beregningspriser 2.0, og DCE's vurdering af fem scenarier for skærpede miljøzoner - effekten på emission og luftkvalitet. Generelt er helbredseffekter alene beregnet ud fra luftforureningsniveauet i bybaggrund og i beregningspriserne er der således ikke medtaget en evt. direkte sundhedseffekt af NO<sub>2</sub>, som nyere forskning peger på. Velfærdsgevinsterne ved bedre sundhed kan derfor være under-

vurderet. Det antages, at de skærpede miljøzoner vil have faldende miljøeffekt frem mod 2030, og dermed i otte år efter ikrafttrædelsestidspunktet. Typisk er særligt varebilernes gennemsnitslevetid længere, og derfor vil der også være en vis effekt efter 2030, men den er ikke medregnet. De skærpede miljøzonekrav kan måske føre til et øget salg af gamle dieslbiler uden for miljøzonerne, hvilket måske vil føre til mere luftforurening her. Denne effekt er ikke medtaget i beregningerne. Miljøeffekten er beregnet for København/Frederiksberg og for Aalborg, og vil derfor have forskellige beregningspriser. Det anslås, at den samlede velfærdsøkonomiske værdi af forslaget ligger på 120-493 mio. kr. Direkte hospitalsudgifter udgør kun en mindre del af dette.

### 7. Forholdet til EU-retten

Som følge af lovforslagets bestemmelser om krav til montering af partikelfilter på lastbiler, busser og varebiler, er et udkast til lovforslaget parallelt med høringen over lovudkastet blevet notificeret over for EU-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 informations-samfundets tjenester (herefter informationsprocedure-direktivet). Status quo perioden er endnu ikke udløbet. Miljø- og Fødevareudvalget vil blive orienteret, hvis der modtages bemærkninger.

Udkast til opfølgende bekendtgørelser vil i nødvendigt omfang ligeledes blive notificeret efter informationsprocedure-direktivet.

I forhold til EU-traktatens artikel 92 (tidligere artikel 72 EF) bemærkes det, at der ved udnyttelse af bemyndigelsen i § 15 a, stk. 4, til at fastsætte regler om afgrænsning af miljøzoner som hidtil vil blive fastsat en bestemmelse om, at kommunalbestyrelsen kun kan inddrage veje, der regelmæssigt anvendes som internationale transitveje til varetransport, hvis der findes rimelige alternative transitveje uden for miljøzonen.

Lovforslaget implementerer ikke 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 lastbiler og busser samt de nye krav til dieseldrevne varebiler vil således give en mærkbar reduktion i gadekoncentrationen i de største byer.

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

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

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 7. december 2018 til den 28. januar 2019 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankers Tivolipark ApS, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchen Danmark, Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Bygherreforeningen, Cirkus Arena, Cirkus Baldoni, Cirkus Mascot, DAKOFA, Danmarks Arbejdsgiverforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri, Dansk Miljøteknologi, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Veteranbil Klub, Dansk Vintage Motor Club, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DCE (Center for Miljø og Energi), De Danske Bilimportører, Det Miljøøkonomiske Råd, Det Økologiske Råd, Drivkraft Danmark, DSB, DTU, Fagligt

Fælles Forbund 3F, FDM, Forbrugerrådet, FORCE, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen Biogasbranchen, Frederiksberg Kommune, Fynbus, Greenpeace, Herning Tivolipark ApS, International Transport Danmark (ITD), Kim Larsens Tivoli, KL (Kommunernes Landsforening), Københavns Kommune, Landbrug og Fødevarer, LO, Midttrafik, Motorhistorisk Samråd, Movia, Noah, Nordjyllands Trafikselskab, Odense Kommune, Olie Gas Danmark, Post Danmark, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rejsearrangører i Danmark, Rigspolitiet, Rudolfs Tivoli, Rådet for Digital Sikkerhed, Skandinavisk Tivoli Park, SMVDanmark (Håndværksrådet), Sund og Bælt, Sydtrafik, Team Effektiv Regulering, Teknologisk Institut, Tivoliland ApS, Trafikselskaberne i Danmark, Vognmandslauget, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (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	Kommunernes samlede udgifter i forbindelse med de nye regler forventes at udgøre ca. 15 mio. kr., som knytter sig til opdatering af skilte og informationer om de nye regler i forhold til ejere af berørte køretøjer i Danmark.  Regioner ventes ikke at have omkostninger af betydning.  Statens udgifter forventes at udgøre ca. fem mio. kr. i lønomkostninger og syv mio. kr. i driftsomkostninger til behandling af dispensationsansøgninger, information om reglerne til udenlandske vognmænd samt evaluering.
Implementerings konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Staten: Der kan blive udgifter til digital håndtering af dispensationsansøgninger  Kommuner og regioner: Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget forventes samlet set at medføre en erhvervsøkonomisk udgift på 166 mio. kr. fordelt på ca. 77 mio. kr. ved skærpelsen i 2020 og yderligere 89 mio. kr. som følge af kravene i 2022, primært til udskiftning af køretøjer tidligere end planlagt, da kun et begrænset antal køretøjer ventes at eftermontere partikelfilter.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Kravet om miljøzoner afvikles hvilket er en lettelse i forhold til tunge køretøjer. Besparelse om ca. en million kr. årligt.  Der muliggøres digital kommunikation omkring dispensationsansøgning- og afgørelse.	Ingen

Administrative konsekvenser for borgerne	Kravet om miljøzonemærker afskaffes.	
Miljømæssige konsekvenser	Ja. Samlet skønnes lovforslaget at reducere partikeludledningen med ca. 77 tons og NOx med ca. 2.225 tons i de omfattede byer.  Det anslås, at den samlede velfærdsøkonomiske værdi af forslaget ligger på 120-493 mio. kr. Hvor stor en del af dette, som er direkte hospitalsudgifter, er ikke anslået.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Et udkast til lovforslag er parallelt med høringen notificeret i henhold til informationsproceduredirektivet.  Lovforslaget bidrager til at sikre, at Danmark også fremadrettet overholder grænseværdierne i luftkvalitetsdirektivet.  For så vidt angår partikeludledning vil tiltaget have en begrænset effekt i forhold til opfyldelse af det danske emissionsloft i henhold til NEC-direktivet.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering  (sæt X)	Ja	Nej  X

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Efter den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 1, kan kommunalbestyrelsen i de fem største byer København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense Kommuner træffe beslutning om etablering af miljøzoner for dieseldrevne lastbiler og busser, der vejer over 3.500 kg. Betingelserne for beslutningen er, at der skal være tale om et større sammenhængende byområde, hvor der er betydelig trafik med lastbiler og busser.

Som nævnt i afsnit 2.1.1. i de almindelige bemærkninger har kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense Kommuner etableret miljøzoner. Det foreslås imidlertid, at der i disse zoner skal gælde skærpede krav til, hvilke busser og lastbiler der må være i miljøzonen, ligesom der foreslås fastsat krav til varebiler i miljøzonen. Det følger således af lovforslaget, at de foreslåede nye krav skal gælde, uanset at disse miljøzoner er etableret på et tidspunkt, hvor der alene gjaldt (lempeligere) krav for lastbiler og busser i miljøzonen.

Om indholdet af de skærpede krav til køretøjer henvises der til lovforslagets § 1, nr. 10, med tilhørende bemærkninger.

Af den gældende § 15 a, stk. 1, 2.-4. pkt. følger, at kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner under tilsvarende betingelser kan etablere en miljøzone. Dette forudsætter dog tillige, at grænseværdier for partikelforurening er overskredet, og at miljø- og fødevareministeren har meddelt en forudgående tilladelse hertil.

Det foreslås, at bestemmelsens 2.-4. pkt. ophæves. Dette skyldes, at reglerne om etablering af miljøzoner i øvrige kommuner foreslås samlet i en ny bestemmelse i § 15 a, stk. 2. Der henvises til bemærkningerne til nr. 2 nedenfor.

##### Til nr. 2

Efter den gældende § 15 a, stk. 1, 2.-4. pkt., kan kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner beslutte at etablere miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med dieseldrevne lastbiler og busser, der vejer over 3.500 kg, forudsat at miljø- og fødevareministeren forinden har givet tilladelse hertil. For at en tilladelse kan med-

deles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Grænseværdier for partikelforurening fremgår af luftkvalitetsbekendtgørelsen. Meddelelse af tilladelse forudsætter yderligere, at der er foretaget en vurdering af de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af etablering af en miljøzone.

Efter den gældende § 15 a, stk. 2, kan kommunalbestyrelsen i alle kommuner, hvor grænseværdien for partikelforurening er overskredet, efter forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren træffe bestemmelse om at etablere en miljøzone, hvor der er betydelig trafik med varebiler, såvel diesel- som benzindrevne. En yderligere betingelse, for at en miljøzone for varebiler kan etableres, er, at miljø- og fødevareministeren har udstedt regler om varebiler i miljøzoner efter lovens § 15 e.

Som nærmere beskrevet i afsnit 2.1.1. i de almindelige bemærkninger er der ikke udstedt regler for varebiler i miljøzoner og heller ikke etableret yderligere miljøzoner ud over de fem nævnte miljøzoner for lastbiler og busser.

Det foreslås med den nye affattelse af § 15 a, stk. 2, at den gældende særlige regel om etablering af miljøzoner for varebiler, ophæves, idet der fremover ikke definatorisk vil være tale om en zone for varebiler. Det foreslås samtidig, at reglerne for etablering af miljøzoner i øvrige kommuner (udover de fem kommuner, nævnt i stk. 1) samles i stk. 2.

Adgangen til at etablere miljøzoner i de øvrige kommuner foreslås som hidtil at være betinget af, at der skal være tale om større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med dieseldrevne lastbiler og busser - og som noget nyt dieseldrevne varebiler.

Den gældende miljøzonebekendtgørelse definerer i § 1, nr. 3, betydelig trafik som "en årsdøgnstrafik på en eller flere veje på omkring 500 tunge køretøjer eller 1.500 varebiler." Bekendtgørelsen vil blive revideret som opfølgning på lovforslaget. I den forbindelse vil der blive fastsat en definition af betydelig trafik, da en miljøzone fremover omfatter såvel busser og lastbiler som varebiler.

De øvrige betingelser i den foreslåede § 15 a, stk. 2, svarer fuldstændig til de gældende betingelser efter § 15 a, stk. 1. Det vil sige, at det fortsat skal være et krav, at miljø- og fødevareministeren skal give sin forudgående tilladelse. Tilladelsen skal fortsat være betinget af, at der skal være en overskridelse af grænseværdier for partikelforurening, ligesom de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen skal indgå i vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles.

Baggrunden for tilladelseskravet er, at det bør sikres, at nye miljøzoner kun indføres, når der er overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet (partikler). Der vil desuden blive taget hensyn til de tekniske og økonomiske forhold, en miljøzones egnethed som styringsmiddel i den pågældende situation, proportionalitet og lignende hensyn. Der er ikke tale om, at en sådan miljøzone skal ophæves, hvis der i et eller flere år ikke er overskridelser af grænseværdierne.

Godtgørelse af, at en miljøzone er berettiget, kan ske ved modelberegninger, baseret på detaljerede lokale trafiktællin-

ger, og ved at der gennemføres faktiske målinger af luftforureningen af kortere varighed, typisk ca. fire uger.

Ved vurderingen af, om der er overskridelser af grænseværdier, vil det blive taget i betragtning, om overskridelsen skyldes særlige forhold af enkeltstående varighed (større brande eller lignende), eller om den må forventes også at forekomme i efterfølgende kalenderår.

Ministerens beføjelse til at tillade etablering af miljøzoner forventes at blive delegeret til Miljøstyrelsen.

Til nr. 3

Af den gældende § 15 a, stk. 3, 1. pkt., følger, at kommunalbestyrelsen under de samme betingelser som gælder for etablering af en miljøzone kan træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Af 2. pkt. fremgår, at kommunalbestyrelsen ikke uden tilladelse fra miljø- og fødevareministeren kan ophæve en etableret miljøzone, hvorved menes en total ophævelse af miljøzonen.

Det bemærkes indledningsvist, at lovforslagets § 1, nr. 3, om udformning af § 15 a, stk. 3, alene foreslås at gælde i perioden indtil 1. juli 2020.

Det foreslås, at 1. pkt. opretholdes uændret. Bestemmelsen gentages alene af lovtekniske årsager. Kravet om en tilladelse fra miljø- og fødevareministeren gælder således i samme omfang, når der ønskes udvidelser eller indskrænkninger af en etableret miljøzone som i forhold til den oprindelige beslutning om etablering. Med "de samme betingelser" forstås som hidtil, at udvidelse henholdsvis indskrænkning af en miljøzone er betinget af, at den nye miljøzone – sammen med den eksisterende miljøzone – fortsat er et større sammenhængende byområde med betydelig trafik af de omfattede køretøjer. Mindre indskrænkninger, herunder midlertidige, skal også som hidtil være begrundet i helt særlige forhold. Der kan for eksempel være tale om trafikale omlægninger som følge af mere omfattende vejarbejder, eller om, at der i et område helt åbenbart ikke længere er betydelig trafik med tunge køretøjer.

I en midlertidig periode fra bestemmelsens ikrafttræden den 15. maj 2019 indtil 1. juli 2020 foreslås det i 2. og 3. pkt., at kommunalbestyrelsen inden den 1. juli 2019 kan ophæve en etableret miljøzone uden forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren. En ophævelse foreslås blot samtidig at skulle meddeles til miljø- og fødevareministeren. Om baggrunden for bestemmelsen henvises til afsnit 2.1.2 i de almindelige bemærkninger.

En beslutning om at ophæve en eksisterende miljøzone vil i henhold til den gældende miljøzonebekendtgørelse kræve en forudgående høring af offentligheden, ligesom beslutningen ikke kan påklages, jf. den gældende bestemmelse i lovens § 15 a, stk. 6. Dette foreslås ikke ændret.

Det foreslås endelig i 4. pkt., at det i tidsrummet fra den 1. juli 2019 og frem til ikrafttrædelsen den 1. juli 2020 af de foreslåede skærpede krav til lastbiler og busser og kravene til varebiler i miljøzoner ikke skal være muligt for kommu-

nalbestyrelsen at ophæve en etableret miljøzone. Heller ikke efter miljø- og fødevareministerens forudgående tilladelse, som det gælder i dag.

Også dette er begrundet i hensynet til, at de lastbils-, bus- og varebilsejere, som med forslaget bliver omfattet af kravene i § 15 b, stk. 1 og 2, skal have en periode på et år til at indrette sig på de nye og skærpede krav i de fem eksisterende miljøzoner.

De nye og skærpede krav til lastbiler, busser og varebiler i miljøzoner vil således med forslaget få virkning i de fem eksisterende miljøzoner i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense Kommuner, medmindre kommunalbestyrelsen inden den 1. juli 2019 har ophævet den eksisterende miljøzone.

#### Til nr. 4

Om den gældende bestemmelse i § 15 a, stk. 3, henvises til bemærkningerne til nr. 3 ovenfor.

Som nævnt i bemærkningerne til nr. 3 foreslås det, at lovforslagets § 1, nr. 3, skal gælde indtil den 1. juli 2020.

Med den ordlyd af § 15 a, stk. 3, der foreslås at gælde fra den 1. juli 2020, genindføres de i dag gældende regler om udvidelse, indskrænkning og ophævelse af en etableret miljøzone.

Med § 15 a, stk. 3, 1. pkt., foreslås således, at kommunalbestyrelsen under de samme betingelser som ved beslutning om etablering af en miljøzone kan træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kravet om en tilladelse fra miljø- og fødevareministeren gælder således i samme omfang, når der ønskes udvidelser eller indskrænkninger af en etableret miljøzone som i forhold til den oprindelige beslutning om etablering af denne.

Med "de samme betingelser" forstås som hidtil, at udvidelse henholdsvis indskrænkning af en miljøzone er betinget af, at den nye afgrænsning af en miljøzone fortsat er et større sammenhængende byområde med betydelig trafik med de køretøjer, der lå til grund for miljøzonens oprettelse. Mindre indskrænkninger, herunder midlertidige, skal også som hidtil være begrundet i helt særlige forhold. Der kan for eksempel være tale om trafikale omlægninger som følge af omfattende vejarbejder, eller om, at der i et område helt åbenbart ikke længere er betydelig trafik med de omfattede køretøjer.

Med den foreslåede § 15 a, stk. 3, 2. pkt., vil det fra den 1. juli 2020 igen være en betingelse for at ophæve en etableret miljøzone, at miljø- og fødevareministeren giver sin tilladelse. Tilladelsen vil, som i dag, kun kunne gives, hvis miljøzonen reelt ikke har nogen miljømæssig effekt længere. Som beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.1. vil det som hidtil være en forudsætning, at ministeren alene giver tilladelse til, at en miljøzone ophæves, når partikeludledning og filterkravene reelt ingen betydning har mere, fordi alle køretøjer opfylder de fastsatte udledningskrav til køretøjernes motorer.

#### Til nr. 5

Efter den gældende § 15 a, stk. 4, er det et krav, at udstrækningen af en miljøzone for såvel lastbiler og busser som varebiler altid skal være den samme. Reglen har til formål at sikre, at der ikke kan forekomme én afgrænsning af en miljøzone for lastbiler og busser og en anden afgrænsning for en miljøzone for varebiler i den samme kommune. Kravet om ensartet udstrækning gælder derfor også ved udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone efter det gældende stk. 3.

Reglen har aldrig haft praktisk betydning, idet der ikke har kunnet oprettes miljøzoner for varebiler i nogen kommuner.

Der vil i den foreslåede miljøzoneordning i alle tilfælde kun være tale om én zone, der omfatter såvel lastbiler og busser som varebiler, og behovet for en ensretning af zoner for henholdsvis tunge køretøjer og varebiler vil derfor ikke længere være til stede.

Det foreslås derfor at ophæve § 15 a, stk. 4.

#### Til nr. 6

Den gældende § 15 a, stk. 5, giver miljø- og fødevareministeren bemyndigelse til bl.a. at fastsætte regler om den tiladelsesordning, der gælder, hvis andre kommuner end de fem navngivne i § 15 a, stk. 1, ønsker at etablere miljøzoner. Den gældende § 15 a, stk. 1, indeholder således et krav om ministerens tilladelse i forbindelse med etablering af miljøzoner for henholdsvis lastbiler og busser i øvrige kommuner end de fem, der allerede har etableret miljøzoner. Herudover er der i § 15 a, stk. 2, krav om ministerens tilladelse for alle kommunalbestyrelser, der måtte ønske at etablere en miljøzone for varebiler.

Som en konsekvens af, at en miljøzone foreslås automatisk at omfatte varebiler og af, at kravet om ministerens forudgående tilladelse til etablering af en miljøzone med forslaget samles i § 15 a, stk. 2, foreslås ministerens adgang til at fastsætte nærmere regler om tiladelsesordningen alene at henvise til § 15 a, stk. 2.

#### Til nr. 7

De gældende regler om etablering af miljøzoner indeholder mulighed for, at der kan etableres zoner for lastbiler og busser og zoner for varebiler. I § 15 a, stk. 7, er der i dag fastsat differentierede regler for, hvornår en etableret miljøzone får virkning, alt efter, om den indeholder krav til lastbiler og busser eller til varebiler, eller om den indeholder krav til alle tre køretøjstyper.

Med den foreslåede ordning bliver der fremadrettet kun én type miljøzoner, som indeholder krav til både lastbiler og busser og til varebiler. Der er således ikke længere behov for differentierede regler for, hvornår en miljøzone får virkning.

Derfor foreslås det, at henvisningen til lastbiler og busser i § 15 a, stk. 7, 2. pkt. (der bliver stk. 6, 2. pkt.) udgår, og at 3. og 4. pkt. ophæves. Der vil med forslaget herefter i alle tilfælde skulle gå mindst 14 måneder fra offentliggørelse af



kommunalbestyrelsens beslutning om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone, til det tidspunkt hvor miljøzonen får virkning.

Til nr. 8

Det fremgår af den gældende § 15 b, stk. 1, at lastbiler og busser i miljøzoner skal have monteret et effektivt partikelfilter, hvis ikke de opfylder den gældende Euronorm, og at de skal være forsynet med et miljøzonemærke. Der gælder dog to undtagelser herfra i § 15 b, stk. 4 og 5.

Undtagelsen i § 15 b, stk. 4, gælder 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 til øvelsesvirksomhed.

Undtagelsen i § 15 b, stk. 5, gælder for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle.

Med lovforslagets § 1, nr. 10, foreslås skærpede krav til lastbiler og busser i miljøzoner og som noget nyt krav til varebiler i miljøzoner. Det foreslås, at disse skærpede regler skal være nye stykker 3 og 4 i § 15 b. De gældende undtagelser fra kravene i § 15 b, stk. 4 og 5, vil med forslaget derfor blive stk. 6 og 7.

Det foreslås endvidere med lovforslagets § 1, nr. 10, at miljøzonemærkeordningen afløses af en godkendelses- og registreringsordning, og at kravet om en bestemt mindste Euronorm afløses af et krav om, at køretøjet lever op til en første registreringsdato.

Som en konsekvens af, at der foreslås indsat nye stykker 3 og 4 i § 15 b foreslås henvisningen i § 15 b, stk. 1, til undtagelserne i de gældende stk. 4 og 5 ændret til en henvisning til stk. 6 og 7.

Herudover foreslås det med ændringen af § 15 b, stk. 1, at det fastsættes, at de gældende krav i § 15 b, stk. 1, til lastbiler og busser i miljøzoner skal gælde indtil den 1. juli 2020. Efter den 1. juli 2020 vil lastbiler og busser skulle overholde de skærpede krav i den foreslåede § 15 b, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 10. Efter den 1. juli 2020 vil miljøzonemærkeordningen derfor blive afløst af den i § 15 d foreslåede godkendelses- og registreringsordning. Se i det hele bemærkningerne til nr. 10.

Til nr. 9

Af den gældende § 15 b, stk. 2, følger et delt ansvar for henholdsvis ejeren (den varige bruger) og føreren af et køretøj i en miljøzone i forhold til, om køretøjet lever op til miljøzonekravene. Ejeren (den varige bruger) er således ansvarlig for overholdelse af partikelfilterkravet og kravet om miljøzonemærke, mens føreren kun er ansvarlig for, at køretøjet i en miljøzone er forsynet med et miljøzonemærke.

Den gældende bestemmelse indeholder også en henvisning til § 15 b, stk. 4 og 5, hvoraf følger to undtagelser til kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1-3, for henholdsvis forsvaret,

politiet, redningsberedskabet og lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer ikke sædvanligvis kører i en miljøzone, og for køretøjer registreret til veterankørsel her i landet, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle.

Som en konsekvens af, at undtagelserne i stk. 4 og 5 med den foreslåede regulering bliver stk. 6 og 7, foreslås § 15 b, stk. 2, ændret i overensstemmelse hermed.

Det bemærkes i øvrigt, at bestemmelsen efter den 1. juli 2020, hvor kravet om miljøzonemærket ikke længere gælder, ikke længere finder anvendelse.

Til nr. 10

Efter den gældende § 15 b, stk. 1, nr. 1, gælder i en miljøzone, at der på alle dieseldrevne lastbiler og busser efter den 1. juli 2008 skal være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder Euro 3. Med virkning fra den 1. juli 2010 er dette krav skærpet, jf. den gældende § 15 b, stk. 1, nr. 2, således at der på de nævnte køretøjer skal være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder Euro 4.

Efter den gældende § 15 b, stk. 1, nr. 3, er der endvidere et krav om miljøzonemærke på alle køretøjer omfattet af reglerne, for at de lovligt kan opholde sig i en miljøzone.

De gældende krav til lastbiler og busser i miljøzoner, herunder kravet om at køretøjet skal være forsynet med et miljøzonemærke, foreslås at gælde frem til den 1. juli 2020, jf. dette lovforslags § 1, nr. 8.

Efter den gældende § 15 b, stk. 2, 1. pkt., påhviler det ejeren eller den varige bruger af et køretøj omfattet af kravene i miljøzonen at sikre sig, at det pågældende køretøj opfylder kravene i miljøzonen. Efter § 15 b, stk. 2, 2. pkt., påhviler det føreren af et køretøj omfattet af miljøzonereglerne at sikre sig, at køretøjet opfylder miljøzonemærkekravet. Også denne bestemmelse vil efter forslaget kun gælde frem til den 1. juli 2020.

Efter den gældende § 15 b, stk. 3, fastsætter miljø- og fødevareministeren regler om effektive partikelfiltre og om kontrol af partikeludledning, herunder af partikelfiltre.

Miljø- og fødevareministeren har med hjemmel i den gældende § 15 b, stk. 3, fastsat regler herom i den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Lastbiler og busser, der ikke opfylder det gældende krav til Euronorm, og som ønsker at have adgang til en miljøzone, kan således eftermontere et effektivt partikelfilter. Eftermontering af effektive partikelfiltre godkendes i forbindelse med registreringssyn. Godkendte effektive partikelfiltre skal fjerne mindst 80 pct. af de sundhedsskadelige partikler samt overholde en måling af røggasttæthed, der foretages ved periodisk syn eller ved vejsidekontroller. Teknologisk Institut varetager ordningen med at godkende partikelfiltre til danske køretøjer og via filterleverandøren udstedes den relevante dokumentation for danske køretøjer, der skal forevises og godkendes ved registrerings-syn.

Efter den gældende § 15 e har miljø- og fødevareministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om varebiler i miljø-

zoner vedrørende samme forhold, som gælder for lastbiler og busser, herunder bl.a. krav til Euronorm, partikelfilter, miljøzonermærke og dispensation. Bemyndigelsen har ikke været udnyttet, og der har således ikke været fastsat regler om miljøzonekrav til varebiler.

Det foreslås med bestemmelsen i § 15 b, *stk. 3*, at lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en totalvægt på mere end 3.500 kg, fra og med den 1. juli 2020 skal være monteret med et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere, for at det lovligt kan opholde sig i en miljøzone.

Fra og med den 1. juli 2022 foreslås kravet skærpet, således at lastbiler og busser fra dette tidspunkt skal være monteret med et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2014 eller senere, for at det lovligt kan opholde sig i en miljøzone.

Partikelfilterkravet vil både kunne opfyldes med et fabriksmonteret og med et eftermonteret partikelfilter. De nærmere krav til et eftermonteret partikelfilter vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede bemyndigelse i § 15 b, *stk. 5* (gældende *stk. 3*). Forslaget omfatter, som i dag, både danske og udenlandske køretøjer.

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

For lastbiler og busser (tunge køretøjer) indebærer forslaget, at hvis et køretøj er registreret før den 1. oktober 2009, svarende til ikrafttrædelsen af Euro 5, skal der være monteret et partikelfilter for at opnå lovlig adgang til en miljøzone efter den 1. juli 2020. Det betyder, at Euro 4 køretøjer skal have et eftermonteret et partikelfilter for at få adgang til en miljøzone efter 1. juli 2020. Euro 5 køretøjer har ikke fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at efter den 1. juli 2020 vil Euro 5 køretøjer registreret første gang før den 1. oktober 2009 kun have adgang til miljøzonerne med et eftermonteret partikelfilter.

Hvis et tungt køretøj er registreret før den 1. januar 2014, svarende til ikrafttrædelsen af Euro 6, skal der være monteret et partikelfilter for at opnå lovlig adgang til en miljøzone fra og med den 1. juli 2022. Det betyder, at Euro 5 køretøjer skal have et eftermonteret et partikelfilter for at få adgang til en miljøzone efter 1. juli 2022. Euronorm 6 køretøjer har fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at efter den 1. juli 2022 vil Euro 6 køretøjer registreret første gang før den 1. januar 2014 fortsat have adgang til miljøzonerne.

De foreslåede krav er som nævnt i afsnit 2.2.2. fastsat ud fra en afvejning af tekniske begrænsninger, økonomiske omkostninger og miljømæssige gevinster i form af reduktion af NO<sub>x</sub>- og partikeludledningen. Med den foreslåede regulering vil alle dieseldrevne lastbiler og busser skulle opfylde Euro 6, når kravene er fuldt indfaset, eller have et eftermonteret partikelfilter, når de er i en miljøzone.

Det gældende krav om miljøzonermærke vil med lovforslaget fortsat gælde indtil den 1. juli 2020, jf. den foreslåede ændring til § 15 b, *stk. 1* (som foreslået i lovforslagets § 1,

nr. 8). Fra den 1. juli 2020 vil der efter den foreslåede bestemmelse i § 15 b, *stk. 3*, nr. 3, gælde et krav om, at køretøjer med eftermonterede partikelfiltre skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d som foreslået i lovforslagets § 1, nr. 15.

Der er endvidere i den foreslåede § 15 b, *stk. 8*, som foreslået i lovforslagets § 1, nr. 12, fastsat regler om, at godkendelsespligten ikke skal gælde for udenlandske køretøjer, der er op til 30 år gamle. Køretøjer, der er registreret i udlandet, og er mere end 30 år gamle, er ikke omfattet af kravene i miljøzoner, jf. det gældende § 15 b, *stk. 5*, som bliver *stk. 7*.

Det foreslås med § 15 b, *stk. 4*, nr. 1-3, at varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, fra og med den 1. juli 2020 skal være monteret med et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2007 eller senere, for lovligt at kunne opholde sig i en miljøzone.

Fra og med den 1. juli 2022 foreslås kravet skærpet, således at der på varebiler skal være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere og fra og med den 1. juli 2025 foreslås det, at der på varebiler skal være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. september 2016 eller senere.

Partikelfilterkravet vil både kunne opfyldes med et fabriksmonteret og med et eftermonteret partikelfilter. De nærmere krav til et partikelfilter vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 b, *stk. 5*. Forslaget omfatter både danske og udenlandske køretøjer, jf. dog nedenfor om godkendelseskravet, som ikke foreslås at gælde for udenlandske varebiler.

For varebiler indebærer forslaget, at hvis et køretøj er registreret før den 1. januar 2007, svarende til ikrafttrædelsen af Euro 4, skal der være monteret et partikelfilter for at opnå lovlig adgang til en miljøzone fra og med den 1. juli 2020. Hovedparten af Euro 4 varebilerne har ikke fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at efter den 1. juli 2020 vil de fleste Euro 4 varebiler registreret første gang før den 1. januar 2007 og ældre varebiler kun have adgang til miljøzonerne ved at eftermontere et partikelfilter.

Fra og med den 1. juli 2022 skal en varebil registreret før den 1. januar 2012, svarende til ikrafttrædelsen af Euro 5, have monteret et partikelfilter for at opnå lovlig adgang til en miljøzone. Det betyder, at Euro 4 varebiler skal have et partikelfilter for at opnå adgang til en miljøzone efter 1. juli 2020. Hovedparten af Euro 5 varebilerne har fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at efter den 1. juli 2022 vil de fleste Euro 5 varebiler registreret første gang før den 1. januar 2012 fortsat have adgang til miljøzonerne uden at eftermontere et partikelfilter.

Fra og med den 1. juli 2025 vil en varebil registreret før den 1. september 2016, svarende til ikrafttrædelse af Euro 6, skulle have monteret et partikelfilter for at opnå lovlig adgang til en miljøzone. Euro 5 og 6 varebiler registreret første gang før den 1. september 2016 vil fortsat have adgang til miljøzonerne efter den 1. juli 2020, da de har et fabriksmon-

teret partikelfilter. Skærpelsen i trin 3 vil dermed kun ramme et mindre antal Euro 4 varebiler registreret første gang efter 1. januar 2012.

Oplysninger om første registreringsdato fremgår af køretøjernes registreringsattest og kan findes i DMR. Oplysninger om partikelfilter registreres i forbindelse med registreringssyn i DMR.

Med den foreslåede § 15 b, stk. 4, nr. 4, indsættes et krav om, at varebiler med eftermonterede partikelfiltre skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d som forudsætning for, at varebilen må være i en miljøzone.

Der er endvidere i den foreslåede § 15 b, stk. 8, (lovforslagets § 1, nr. 12) fastsat regler om, at godkendelsespligten ikke skal gælde for udenlandske køretøjer, der er op til 30 år gamle. Som nævnt i relation til reguleringen af lastbiler og busser, følger det af den gældende § 15 b, stk. 5, som bliver stk. 7, at miljøzonekravene ikke gælder for udenlandske køretøjer, der er mere end 30 år gamle.

Det foreslås, at miljø- og fødevarerministeren med § 15 b, stk. 5, vil kunne fastsætte regler om partikelfiltre, herunder om krav til filtrenes effektivitet, dokumentation for udledning og vil kunne fastsætte en kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre. Bestemmelsen foreslås at gælde krav til partikelfiltre såvel til varebiler som til lastbiler og busser.

Med lovforslaget omfattes varebiler, som i nogle tilfælde er personbilslignende biler. Der er forskel på partikelfiltre tilpasset lastbiler og busser med åben undervogn og relativt store motorer og personbilslignende biler med lukket undervogn og mindre motorer.

Det er hensigten, som der er redegjort for i afsnit 2.3, at fastlægge tekniske regler for partikelfiltre for varebiler, der følger den eksisterende regulering fastsat i bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter udstedt af Færdselsstyrelsen. Se dog nedenfor om evt. fastsættelse af en kontrolværdi for røggastæthed ift. eftermonterede partikelfiltre på varebiler.

For så vidt angår eftermonterede partikelfiltre til lastbiler og busser er det hensigten, at miljø- og fødevarerministeren for nærværende, som i dag, fastsætter regler om, at det effektive partikelfilter maksimalt yder et modtryk på 20 kPa ved motorens maksimale effekt, at det reducerer mindst 80 pct. af partikelemissionen målt ifølge anerkendte EU-metoder, og at røggastætheden efter filteret målt ved fri acceleration ikke overstiger en K-værdi på 0,2 m-1.

Med den foreslåede § 15 b, stk. 5, om dokumentation for udledning, kan der fastsættes regler om, hvornår et køretøj uden eftermonteret partikelfilter opfylder betingelserne i § 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, om at have et monteret partikelfilter (fabriksmonterede partikelfiltre) ud fra dokumentation om partikeludledning i deres EU-typegodkendelse.

Med den foreslåede § 15 b, stk. 5, om fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre, er det hensigten, at bemyndigelsen anvendes til at fastsætte grænser for partikeludledning (kontrolværdi) og

metode til måling af denne, mens reglerne om pligten til at kontrollere partikeludledning vil følge af den foreslåede § 15 d, stk. 1 og 2. Reglerne om grænser for partikeludledningen (kontrolværdi) fra partikelfiltre til lastbiler og busser forventes fastholdt på samme niveau som i dag, hvor kravet til maksimal røggastæthed ved fri acceleration er fastsat til en K-værdi (lys absorptionskoefficient) på 0,2 m<sup>-1</sup>, jf. § 11, stk. 1, i den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Det er hensigten, at den foreslåede § 15 b, stk. 5, skal anvendes både til at fastsætte regler om partikelfiltre, effektivitet m.v. for de køretøjer, der i dag er omfattet af § 15 b, stk. 1, og for de køretøjer, der fra den 1. juli 2020 vil skulle leve op til de foreslåede skærpede og nye krav i § 15 b, stk. 3 og 4.

Hvis det vurderes muligt at fastsætte en kontrolværdi for røggastæthed for varebiler med partikelfilter, jf. afsnit 2.3.2, foreslås det, at miljø- og fødevarerministeren endvidere vil kunne fastsætte regler om dette med den foreslåede bestemmelse.

Endelig bemyndiges miljø- og fødevarerministeren med den foreslåede § 15 b, stk. 5, 2. pkt., til at kunne fastsætte krav om, at partikelfiltre skal være af godkendt type. Bemyndigelsen vil kunne bruges til at stille krav om, at eftermonterede partikelfiltre skal være godkendt efter Færdselsstyrelsens Principgodkendelses ordning eller en lignende ordning.

Det er hensigten, at regler i medfør af den foreslåede § 15 b, stk. 5, ligesom i dag skal fastsættes i en teknisk bekendtgørelse.

#### Til nr. 11

De gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 4 og stk. 5, indeholder regler om undtagelser fra miljøzonekravene i stk. 1, nr. 1-3, for lastbiler og busser, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester under nærmere fastsatte omstændigheder, og for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle.

Det foreslås, at de nævnte køretøjer også skal undtages fra de nye skærpede miljøzonekrav, der får virkning fra 1. juli 2020. Det foreslås derfor, at der i § 15 b, stk. 4 og 5 (der bliver stk. 6 og 7) tilføjes en henvisning til de skærpede krav til lastbiler og busser, der fremgår af den foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1-3, og de nye krav til varebiler, der fremgår af § 15 b, stk. 4, nr. 1-4. Der foreslås ingen ændringer i, under hvilke betingelser disse køretøjer undtages fra kravene.

#### Til nr. 12

I dag skal både danske og udenlandsk registrerede køretøjer, omfattet af de tekniske krav i miljøzonerne, dokumentere opfyldelse af kravene ved at have opklæbet et grønt miljøzonenærke i forruden.

Med den foreslåede model for håndhævelse og kontrol afskaffes det grønne miljøzonenærke med virkning fra den 1. juli 2020. Af DMR vil det fremgå, hvornår et dansk registreret køretøj er registreret første gang, og synsvirksomhederne

vil i henhold til regler, der udstedes med hjemmel i den foreslåede § 15 d, stk. 2, skulle registrere i DMR, hvilke køretøjer der synes med et eftermonteret partikelfilter, og hvilke køretøjer der synes uden partikelfilter. DMR vil således i alle tilfælde udgøre grundlaget for at sikre den nødvendige kontrol med reglerne efterlevelse, når der er tale om dansk registrerede køretøjer.

Udenlandske køretøjer er derimod ikke omfattet af DMR. Det foreslås derfor i § 15 b, stk. 8, 1. pkt., at kravet om godkendelse i de foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 3, og § 15 b, stk. 4, nr. 4, ikke gælder for køretøjer, der er registreret i udlandet og er op til 30 år gamle. Der foreslås ingen undtagelse fra de tekniske miljøzonekrav, som køretøjerne skal opfylde.

Udenlandske biler, der er ældre end 30 år, er ligesom i dag foreslået undtaget fra samtlige miljøzonekrav, jf. lovforslagets § 1, nr. 11.

Det foreslås på den baggrund endvidere i § 15 b, stk. 8, 2. pkt., at der indsættes en bemyndigelse for miljø- og fødevarerministeren til at fastsætte regler om, at føreren af et op til 30 år gammelt køretøj, der er registreret i udlandet, skal kunne fremlægge dokumentation for, at kravene i de foreslåede § 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, og § 15 b, stk. 4, nr. 1-3, er opfyldt, når køretøjet befinder sig i en miljøzone.

Det er hensigten at fastsætte regler, hvorefter opfyldelse af kravet om første registreringsdato kan ske ved fremvisning af køretøjets registreringsattest. Første registreringsdato fremgår af den første side af registreringsattesten. Det er endvidere hensigten at fastsætte regler, hvorefter overholdelsen af kravet om partikelfilter kan dokumenteres ved fremvisning af en erklæring fra en sagkyndig virksomhed om, at der er monteret et partikelfilter på køretøjet. Der kan fastsættes andre krav til dokumentation, hvis dette i praksis viser sig hensigtsmæssigt.

I forhold til politiets kontrol forudsættes det, at der udarbejdes en vejledning i forhold til udenlandske køretøjer om, hvad der skal lægges til grund for at vurdere, om dokumentationen godtgør, at køretøjet er retmæssigt i miljøzonen.

#### Til nr. 13

Efter den gældende § 15 c, stk. 1, kan miljø- og fødevarerministeren i særlige tilfælde dispensere fra partikelfilterkravet i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2. Den nuværende dispensationsadgang i § 15 c, stk. 1, er anvendt i tilfælde, hvor det er godtgjort, at der foreligger sikkerhedsmæssige årsager til at fravige kravet om montering af partikelfiltre, at det ikke er teknisk muligt at montere et partikelfilter (for eksempel på meget gamle lastbiler eller busser) eller, at der foreligger en anden anerkendelsesværdig begrundelse for ikke at kræve montering af et partikelfilter. Ansøgeren har efter de gældende regler et krav på en dispensation i de særlige tilfælde, hvor opfyldelsen af kravene i en miljøzone belaster en virksomhed eller en privat person på en sådan måde, at opfyldelse af filter- og mærkekravene ville indebære ekspropriation i grundlovens § 73's forstand. Som også beskrevet i afsnit 2.5.3. vurderes de foreslåede skærpede krav til lastbiler og busser og nye krav til varebiler i miljøzoner ikke i alminde-

lighed at rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene vil kunne ramme enkelte ejere/registrerede brugere af køretøjer omfattet af kravene i en miljøzone atypisk hårdt, og i disse tilfælde skal ansøgeren fortsat have et krav på en dispensation fra partikelfilterkravet.

For fremadrettet at kunne dispensere både i forhold til de foreslåede skærpede krav til lastbiler og busser i § 15 b, stk. 3, og de foreslåede nye krav til varebiler i § 15 b, stk. 4, udover til de gældende krav til lastbiler og busser i § 15 b, stk. 1, foreslås § 15 c, stk. 1, ændret således, at den udover henvisningen til § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, også henviser til § 15 b, stk. 3, nr. 1-3, og § 15 b, stk. 4, nr. 1-4.

Det vil fortsat bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde kan eller skal tildeles en dispensation. I vurderingen af, om der foreligger ekspropriation, vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene om partikelfilter. Det bemærkes i den forbindelse, at en virksomhed efter omstændighederne vil kunne blive atypisk hårdt ramt økonomisk, fordi virksomheden har forretningssted inden for miljøzonen og vil skulle montere partikelfiltre på alle virksomhedens køretøjer, eller fordi virksomheden har et specialkøretøj, hvor det vil være særligt omkostningsfuldt at skulle montere et partikelfilter. Et specialkøretøj defineres ved, at den samlede pris for køretøjet overstiger det dobbelte af prisen for chassiset.

Som hidtil vil der også fremadrettet kunne tildeles en dispensation ud fra en konkret vurdering, også i tilfælde, hvor der ikke ville være tale om ekspropriation, men ud fra en vurdering af, at der er tale om et særligt tilfælde, som også beskrevet i afsnit 2.5.1. i de almindelige bemærkninger om den gældende dispensationspraksis. Hovedprincipperne i den gældende dispensationspraksis forventes at blive videreført i forhold til de skærpede krav til lastbiler og busser, og det forventes, at der udvikles en tilsvarende praksis for dispensation til varebiler. Miljø- og fødevarerministerens beføjelser til at meddele dispensation forventes fortsat delegeret til Miljøstyrelsen. Det forventes ligesom i dag fastsat, at Miljøstyrelsens afgørelse om dispensation ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Se i øvrigt bemærkningerne til nr. 18 om den foreslåede ændring af § 79 b, stk. 1, hvorefter ministeren bemyndiges til som noget nyt at kunne fastsætte regler om digital kommunikation vedrørende ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1.

#### Til nr. 14

Miljø- og fødevarerministeren kan efter den gældende § 15 c, stk. 2, fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation. Denne bemyndigelse vil kunne udnyttes i forhold til de skærpede krav til lastbiler og busser og de nye krav til varebiler.

Det følger af bemærkningerne til denne bestemmelse i Folketingstidende 2006-07, tillæg A, side 1302, at der bl.a. kan fastsættes regler om adgangen til at meddele midlertidig-

ge dispensationer – dvs. dispensationer med vilkår om tidsmæssig begrænsning og om adgangen til at meddele dispensationer, som kun gælder i en eller flere af de etablerede miljøzoner. Det er også muligt at meddele dispensation til nogle – men ikke til alle – køretøjer i en virksomhed, og den mulighed, at der meddeles dispensation til bestemte ruter, er også omfattet af bemyndigelsen.

Bemyndigelsen er i dag udnyttet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Af reglerne fremgår det bl.a., hvornår der efter ansøgning kan gives dispensation, hvilken dokumentation en ansøgning om dispensation fra partikelfilterkravet skal indeholde, på hvilke vilkår dispensationen kan gives, samt at dispensationen skal medbringes, når køretøjet er i en miljøzone.

Det foreslås som noget nyt, at bemyndigelsen i § 15 c, stk. 2, også skal give adgang til at udstede regler om registrering af køretøjer med dispensation. Forslaget giver således miljø- og fødevareministeren adgang til at fastsætte regler om, at det skal registreres et bestemt sted, at et køretøj har fået dispensation fra kravene i en miljøzone.

Da miljø- og fødevareministerens beføjelser til at meddele dispensation fortsat forventes delegeret til Miljøstyrelsen, er det forventningen, at Miljøstyrelsen ligeledes pålægges pligten til at registrere dispensationer.

#### Til nr. 15

Efter den gældende § 15 d har miljø- og fødevareministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om en miljøzonermærkeordning.

Den foreslåede nye § 15 d rummer bestemmelser, der dels sikrer, at der fortsat kan fastsættes regler om det nuværende miljøzonermærkesystem, der efter forslaget fortsat skal gælde frem til den 1. juli 2020. Dels giver bestemmelsen en ny bemyndigelse for ministeren til at fastsætte de nødvendige regler vedrørende den nye foreslåede godkendelses- og registreringsmodel, der skal indføres frem mod – og træde i kraft – den 1. juli 2020, hvor de skærpede miljøzonerkrav foreslås at træde i kraft, og hvor mærkekravet bortfalder.

Den gældende § 15 d, stk. 1, indeholder bemyndigelse til, at ministeren fastsætter regler om en miljøzonermærkeordning. Ministeren kan herudover fastsætte regler om udformning, udstedelse, anbringelse og registrering af miljøzonermærker og regler om tilsyn, kontrol, revision og digital indberetning i bestemt form. Ministeren kan endvidere efter den gældende § 15 d, stk. 2, henlægge en række beføjelser i forbindelse med mærkeordningen til en privat organisation eller virksomhed. I den tekniske miljøzonebekendtgørelse er det således i § 8 henlagt til synsvirksomhederne at udføre opgaverne om miljøzonekontrol og udstedelse af miljøzonermærker. Bekendtgørelsen indeholder i §§ 9-14 de nærmere regler om udstedelse, opretholdelse og fjernelse af miljøzonermærker, herunder reglen i § 11, stk. 1, om kontrol af, at et køretøj med partikelfilter overholder kravet om maksimal røggastæthed efter filteret ved fri acceleration.

Ejeren eller den varige bruger af et køretøj (lastbiler og busser), som er omfattet af kravet om effektivt partikelfilter

i den gældende § 15 b, stk. 1, har således krav på at få gennemført de nødvendige partikelundersøgelser hos synsvirksomheden og på at erhverve et miljøzonermærke, såfremt kravene i § 15 b, stk. 1, (nu) nr. 2 er opfyldt. Kravet om, at en lastbil eller en bus i en miljøzone som minimum skal opfylde udstødningsnormerne for Euro 4, eller have eftermonteret et effektivt partikelfilter, har været gældende siden den 1. juli 2010, jf. § 15 b, stk. 1, nr. 2.

Det foreslåede *stk. 1* svarer helt til den gældende § 15 d, stk. 1, og indeholder en bemyndigelse for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om en miljøzonermærkeordning, dvs. den miljøzonermærkeordning, der gælder i dag.

Bestemmelsen indeholder som hidtil en bemyndigelse til at fastsætte regler om tilsyn. Der kan f.eks. fastsættes regler for tilsynet med den organisation eller virksomhed, der pålægges beføjelser angående miljøzonermærker i medfør af det foreslåede stk. 3, herunder hvilken myndighed der er tilsynsmyndighed herfor og eksempelvis om gennemførelse af undersøgelser af antallet af distribuerede mærker sammenholdt med eventuelt pålagte indberetninger om antallet af udstedte, henholdsvis inddragede mærker.

Det følger i dag af § 32 i den tekniske miljøzonebekendtgørelse, at synsvirksomhederne og Mærkesekretariatet efter anmodning fra Miljøstyrelsen skal fremsende oplysninger om de udstedte miljøzonermærker. Det er fortsat hensigten, at Miljøstyrelsen på denne måde har mulighed for at føre tilsyn med miljømærkeordningen, indtil den foreslås afskaffe den 1. juli 2020. Der kan ligeledes fastsættes regler om digital indberetning af oplysninger til tilsynsmyndigheden, herunder om indberetning i et bestemt elektronisk program.

Af bemærkningerne til den gældende miljøzonermærkeordning fremgår endvidere, at det var forudsat, at der kunne fastsættes regler om registrering af udstedte og inddragede miljøzonermærker i DMR (dengang Motorregisteret for Køretøjer). Det elektroniske register DMR blev idriftsat i 2012, og var således ikke tilgængeligt ved etableringen af den gældende miljøzoneordning i 2007, og har heller ikke siden været anvendt i forbindelse med miljøzonermærkeordningen. Det er nu hensigten, at ministeren fastsætter regler om, at køretøjer, der efter de gældende regler har eftermonteret et partikelfilter og på den baggrund har fået udstedt et miljøzonermærke, fremover vil skulle registreres i DMR med oplysning om, at de har et eftermonteret partikelfilter og dermed stadig vil have adgang til at være i en miljøzone efter den 1. juli 2020.

Det foreslås i *stk. 2*, at miljø- og fødevareministeren som noget nyt fastsætter regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og om kontrol af køretøjer med eftermonterede partikelfilter.

For varebiler vil bemyndigelsen i det foreslåede stk. 2 bl.a. blive anvendt til at fastsætte regler om, at varebiler, der opfylder betingelserne for afgiftsfritagelse og er godkendt efter bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift, også anses for at være godkendt i overensstemmelse med den foreslåede ordning om skærpede krav i miljøzoner.

Det bemærkes, at den foreslåede bemyndigelse også vil kunne anvendes til at fastsætte andre krav til godkendelse af vebiler med eftermonterede partikelfiltre, alt efter udfaldet af Miljøstyrelsens udviklingsarbejde, som også nævnt i afsnit 2.4.2. i de almindelige bemærkninger.

For lastbiler og busser vil bemyndigelsen i det foreslåede stk. 2 bl.a. blive brugt til at fastsætte regler om, at køretøjer, der har eftermonteret et partikelfilter og henvender sig til en synsvirksomhed med henblik på at få adgang til en miljøzone, har krav på at blive godkendt og at få godkendelsen registreret i DMR, såfremt det eftermonterede partikelfilter opfylder de krav, der vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 b, stk. 5.

Der forventes endvidere fastsat regler, der sikrer, at godkendelse og registrering kan finde sted allerede i perioden efter den 1. juli 2019, dvs. inden de nye krav får virkning. De køretøjer, der efter de gældende miljøzonerregler skal have eftermonteret et partikelfilter for at have adgang til en miljøzone, vil med den foreslåede ordning - udover at have krav på at få påsat et miljøzonermærke frem til den 1. juli 2020, når der er monteret et effektivt partikelfilter - også blive registreret i DMR, således at disse køretøjer fortsat lovligt kan køre i en miljøzone efter den 30. juni 2020. Det er endvidere hensigten, at køretøjer, der først bliver mødt med krav om eftermonteret partikelfilter fra 1. juli 2020, skal kunne godkendes og registreres fra den 1. juli 2019.

Formålet hermed er at sikre, at de køretøjer, der opfylder de miljøzonekrav, der gælder fra den 1. juli 2020, (såvel de køretøjer, som i dag har et miljøzonermærke som de tunge køretøjer, som først med de nye regler bliver omfattet af miljøzonekrav) i god tid kan sikre sig, at deres køretøjer har lovlig adgang til en miljøzone den 1. juli 2020.

Der forventes også fastsat regler om bl.a. dokumentationskrav.

Bemyndigelsen i stk. 2 vil herudover bl.a. blive anvendt til at fastsætte regler om, hvornår der er pligt til at inddrage godkendelse og registrering af et køretøj, hvis eksempelvis kravene til det eftermonterede partikelfilter ikke længere er opfyldt. Det kan f.eks. være i den situation, hvor synsvirksomhederne, som hidtil, kontrollerer kravet om maksimal røggastæthed, når en lastbil eller en bus kommer til syn, og i den forbindelse konstaterer, at det eftermonterede partikelfilter ikke længere lever op til kravet.

Det er herudover hensigten også i relation til den nye godkendelses- og registreringsordning at fastsætte regler om, at Forsvaret kan godkende og registrere egne køretøjer og inddrage godkendelser, hvis køretøjer med eftermonteret partikelfilter ikke længere lever op til kravene.

Der forventes endvidere fastsat regler om registrering af godkendelser og inddragelse af godkendelser. Der forventes således fastsat regler om, at sådanne afgørelser skal registreres i det elektroniske register DMR. Det foreslås med bestemmelsen i *stk. 3*, at ministeren, som efter det gældende stk. 2 kan henlægge en række opgaver til en privat organisation eller virksomhed. Med det foreslåede stk. 3 er det hensigten, at synsvirksomhederne fortsat, indtil den 1. juli 2020,

skal udføre de opgaver, de i dag udfører i relation til miljøzonermærkeordningen og samtidigt at henlægge de opgaver, der følger af det foreslåede nye krav om godkendelse og registrering, der gælder fra den 1. juli 2020, til synsvirksomhederne.

Med det foreslåede stk. 3, *nr. 1*, kan det henlægges til en privat organisation eller virksomhed at vurdere, om et køretøj opfylder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2. Den foreslåede bestemmelse skal således sikre, at det fortsat kan henlægges til synsvirksomhederne at vurdere, om et køretøj, der er omfattet af de gældende miljøzonekrav, kan være i en miljøzone uden først at skulle eftermontere et partikelfilter - eller har eftermonteret det nødvendige partikelfilter. Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til den gældende § 15 d, stk. 2, nr. 1.

Det foreslåede stk. 3, *nr. 2*, svarer til det gældende § 15 d, stk. 2, nr. 2, hvorefter miljø- og fødevarerministeren kan henlægge til en privat organisation eller virksomhed, at udstede, anbringe, inddrage og registrere miljøzonermærker. Opgaverne udføres i dag af synshallerne, og det er fortsat hensigten, at synshallerne indtil den 1. juli 2020 skal udstede, anbringe og inddrage miljøzonermærker efter tilsvarende regler, som de gældende i §§ 9-14 i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

Et køretøj, der enten opfylder Euro 4 eller nyere, eller har et eftermonteret partikelfilter, som lever op til kravene fastsat i medfør af § 15 b, stk. 5, har således krav på at få anbragt et miljøzonermærke i nederste venstre hjørne af køretøjets forrude. Ligeledes vil synsvirksomhederne fortsat have pligt til at fjerne et miljøzonermærke fra et køretøj, såfremt et eftermonteret partikelfilter ikke længere lever op til kravet om maksimal røggastæthed.

Det foreslåede stk. 3, *nr. 3*, svarer til den gældende § 15 d, stk. 2, nr. 3, hvorefter det kan henlægges til en privat virksomhed eller organisation at føre kontrol og revision med miljøzonermærkeordningen.

Efter det foreslåede stk. 3, *nr. 4*, kan det henlægges til en privat organisation eller virksomhed at vurdere, om de i § 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, foreslåede krav er opfyldt i forhold til eftermonterede partikelfiltre. Den foreslåede bestemmelse er ny og skal sikre, at de køretøjer, som fra den 1. juli 2020 skal leve op til miljøzonekravene og i henhold hertil vil skulle eftermontere et partikelfilter og få dette godkendt, for at de lovligt kan færdes i en miljøzone, kan blive vurderet. Bestemmelsen svarer således indholdsmæssigt til det gældende § 15 d, stk. 2, nr. 1, for så vidt angår vurderingen af, om der er eftermonteret et forskriftsmæssigt partikelfilter. De tekniske krav til partikelfiltre vil blive fastsat efter den foreslåede bestemmelse i § 15 b, stk. 5.

Der vil blive fastsat regler, som sikrer, at køretøjerne kan blive vurderet ved førstkommande syn inden den 1. juli 2020 og dermed inden den foreslåede godkendelses- og registreringsordning og de skærpede miljøzonekrav får virkning, således at ejeren eller den varige bruger kan sikre sig, at deres køretøjer har lovlig adgang til en miljøzone fra den 1. juli 2020.

Efter det foreslåede stk. 3, nr. 5, kan det henlægges til en privat organisation eller virksomhed at kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter. Det er hensigten med bestemmelsen, at synsvirksomhederne ligesom i dag skal kontrollere røggastætheden på de tunge køretøjer, der har et eftermonteret partikelfilter, og hvor ejeren eller den varige bruger ønsker at opretholde sit miljøzonomærke frem til den 1. juli 2020, eller som ønsker at være godkendt og registreret i DMR med henblik på også at kunne færdes i en miljøzone efter den 1. juli 2020.

For varebiler forventes bestemmelsen for tiden ikke udnyttet, idet der ikke på nuværende tidspunkt findes en egnet kontrolværdi for varebiler, jf. afsnit 2.4.2. i de almindelige bemærkninger.

Det foreslåede stk. 3, nr. 6, giver hjemmel til, at den foreslåede godkendelses- og registreringsordning kan henlægges til synsvirksomhederne, ligesom miljøzonomærkeordningen er henlagt til synsvirksomhederne i dag. Det er hensigten at pålægge synsvirksomheder en pligt til efter køretøjs ejerens eller den varige brugers anmodning at godkende de køretøjer, der opfylder kravene og til at registrere de godkendte køretøjer med eftermonteret partikelfiltre i DMR. Tilsvarende skal synsvirksomhederne inddrage godkendelser til køretøjer, der ikke længere opfylder kravene, ligesom sådanne køretøjer skal afregistreres i DMR, medmindre manglerne udbedres.

Indholdet af ordningen er nærmere beskrevet ovenfor til det foreslåede stk. 2, og mere generelt i afsnit 2.4. i de almindelige bemærkninger, hvortil der henvises.

Det foreslåede *stk. 4* indeholder som det gældende stk. 3, en klageadgang i forhold til afgørelser om miljøzonomærker, truffet af den private organisation eller virksomhed, som har fået henlagt beføjelserne i relation til miljøzonomærkeordningen, og tilsvarende en mulighed for, at afgørelser om godkendelser m.v. kan påklages til miljø- og fødevarerministeren.

Kompetencen til at afgøre klagesager forventes som hidtil delegeret til Færdselsstyrelsen (tidligere Trafikstyrelsen) for så vidt angår synsvirksomhedernes afgørelser og Miljøstyrelsen for så vidt angår Miljømærkesekretariatets afgørelser. Færdselsstyrelsen henhører under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Da der i den gældende lovs § 80, stk. 1, er lovfæstet en generel adgang til at delegere ministerens beføjelser til en under ministeriet oprettet statslig institution eller efter forhandling med vedkommende minister andre statslige institutioner, foreslås der ikke – som i dag – fastsat regler i § 15 d, stk. 4, hvorefter ministeren kan henlægge beføjelsen til at modtage og afgøre klagesager og træffe afgørelse om opsættende virkning til en anden end ministeren selv. Klage over styrelsernes afgørelse som klageinstans forventes som hidtil afskåret med hjemmel i den gældende lovs § 80, stk. 2.

Bestemmelsen fastsætter endvidere ligesom i dag krav om skriftlighed, klagefrist og en regel om, at klage ikke har opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.

Den nærmere udmøntning af § 15 d fastsættes efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren.

Til nr. 16

Efter den gældende § 15 e har miljø- og fødevarerministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om varebiler i miljøzoner, herunder regler, som svarer til, hvad der gælder for lastbiler og busser, dvs. bl.a. krav til Euronorm, partikelfilter, miljøzonomærke og dispensation. Bemyndigelsen kan udnyttes til at regulere alle varebiler, uanset hvilket brændstof de anvender. Bemyndigelsen har ikke været udnyttet.

Som følge af, at der i § 15 e henvises til § 15 b, stk. 2-5, hvortil der med lovforslaget foretages ændringer, foreslås det at § 15 e ændres således, at henvisningen fremover bliver til stk. 2 og 5-7. Der er alene tale om lovtekniske ændringer, og bemyndigelsen forventes fortsat ikke udnyttet.

§ 15 e med de foreslåede ændringer foreslås at gælde fra den 1. juli 2019 og frem til den 1. juli 2020, hvor de lovfæstede krav til varebiler i miljøzoner foreslås at træde i kraft. Se lovforslagets § 2, stk. 3.

Til nr. 17

Efter den gældende § 15 e har miljø- og fødevarerministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om varebiler i miljøzoner, herunder regler, som svarer til, hvad der gælder for lastbiler og busser, dvs. bl.a. krav til Euronorm, partikelfilter, miljøzonomærke og dispensation. Bemyndigelsen kan udnyttes til at regulere alle varebiler, uanset hvilket brændstof de anvender.

Bemyndigelsen har ikke været udnyttet.

Bemyndigelsen i § 15 e foreslås ophævet, idet reglerne for varebiler nu foreslås fastsat parallelt med reglerne om lastbiler og busser i loven. Med den foreslåede nye bestemmelse i § 15 b, stk. 4, fastsættes således krav til varebiler i miljøzoner, og med de efterfølgende foreslåede ændringer af bl.a. de gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 3-5, vil varebiler også blive omfattet af disse regler. Med den foreslåede ændring af § 15 c, stk. 1, kan der fremover også dispenseres til varebiler. Herudover vil for eksempel den foreslåede regel om kontrol og registrering i § 15 d også gælde for varebiler i miljøzoner.

Til forskel fra hidtil foreslås reglerne for varebiler alene at omfatte dieseldrevne varebiler. Om baggrunden herfor henvises til afsnit 2.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Med lovforslagets § 2, stk. 1, foreslås ophævelsen at træde i kraft den 1. juli 2020, hvor kravene til varebiler foreslås at få virkning fra.

Til nr. 18

Miljøbeskyttelsesloven indeholder i § 15 c, stk. 1, hjemmel til, at miljø- og fødevarerministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra partikelfilterkravet i § 15 b. Efter § 15, stk. 2, kan miljø- og fødevarerministeren fastsætte regler om

adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.

Hjemlen i § 15 c, stk. 2, er udnyttet i kapitel 6 om dispensation i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

Loven indeholder imidlertid ikke hjemmel til at fastsætte regler om anvendelse af digital kommunikation i forbindelse med ansøgning og afgørelse om dispensation fra kravet om partikelfilter.

Det foreslås derfor at indsætte et nyt nr. 6 i § 79 b, stk. 1, hvorefter der vil kunne fastsættes regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur eller lignende ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1. Bemyndigelsen vil dække krav om anvendelse af digital kommunikation i forbindelse med ansøgningen og korrespondance mellem myndigheden og ansøgeren i forbindelse hermed og myndighedens afgørelse om dispensation.

Den foreslåede bestemmelse kommer til at indgå i den retlige ramme, der i øvrigt omkranser digitaliseringshjemlerne i miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1. I den sammenhæng kan fremhæves, at retsvirkningen ved ikke at anvende særlige digitale løsninger til en ansøgning eller dokumentation, når der stilles krav herom, vil være, at materialet ikke anses som modtaget. Hvis ansøgning m.v. indsendes i strid med kravet om digital kommunikation følger det dog af den almindelige vejledningspligt, at myndigheden må vejlede om reglerne på området, herunder om pligten til at kommunikere på den foreskrevne digitale måde. Der henvises til bemærkningerne til lov nr. 446 af 23. maj 2012, jf. Folketings-tidende 2011-12, A, L 88 som fremsat, side 48, hvor § 79 b blev indsat.

Dispensationsansøgninger indgives i dag i praksis på et særligt skema, der kan findes på Miljøstyrelsens hjemmeside. Det er i dag frivilligt, om ansøgning indgives digitalt, men i praksis sker dette som altovervejende hovedregel via mail.

Nærmere regler for pligtmæssig anvendelse af digital kommunikation vil blive fastsat i den tekniske miljøzonebekendtgørelse, når dette i givet fald findes hensigtsmæssig. Der forventes i så fald eksempelvis at blive fastsat regler om, at Miljøstyrelsen, hvortil dispensationskompetencen forventes henlagt, kan undtage personer fra digital kommunikation, når særlige omstændigheder taler for dette. Dette kunne navnlig tænkes anvendt for den mindre gruppe af fysiske personer, som ikke måtte være i besiddelse af digitale kompetencer, og som ikke eventuelt har mulighed for at lade andre varetage den digitale kommunikation. Det bemærkes, at der for nærværende ikke er planer om at lade kommunikationen foregå i et særligt system.

Til nr. 19

Miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1, nr. 14, giver miljø- og fødevarerministeren hjemmel til at fastsætte regler om di-

gital kommunikation med myndigheder i forbindelse med de forhold, som er nævnt i lovens § 79 b, stk. 1, nr. 1-13.

Ved nærværende lovforslag foreslås indsat et nyt nummer i § 79 b, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 18. Den nye bestemmelse vedrører digital kommunikation i forbindelse med ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1.

Det foreslås at udvide bemyndigelsen i § 79 b, stk. 1, nr. 14 (fremover nr. 15), til også at omfatte digital kommunikation med myndigheder om forhold som nævnt i nye § 79, stk. 1, nr. 6. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 18.

Som følge heraf foreslås det, at henvisningen til »nr. 1-13« i § 79 b, stk. 1, nr. 14, der bliver nr. 15, ændres til »« nr. 1-14«.

Til nr. 20

Det indgår i dag som en del af politiets kontrol med overholdelsen af miljøzonekravene, at politiet efter den gældende § 87, stk. 3, 2. pkt., kan standse og undersøge et køretøj med henblik på at konstatere, om gældende lovgivning om miljøzoner er overholdt. Ud over overholdelse af krav til partikeludledning og effektivt partikelfilter kan politiet også med hjemmel i bestemmelsen kontrollere, om køretøjet har et miljøzonomærke.

Det foreslås, at § 87, stk. 3, 2. pkt., ændres, således at der ikke længere i bestemmelsen henvises til et ”effektivt” partikelfilter, men blot til et partikelfilter som fælles betegnelse for både effektive partikelfiltre til lastbiler og busser og partikelfiltre til varebiler. Om begreberne henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 10, om den foreslåede nye affattelse af § 15 b, stk. 5 (hidtil stk. 3).

Med forslaget om at fastsætte miljøzonekrav til varebiler, jf. den foreslåede nye § 15 b, stk. 4, vil politiet med § 87, stk. 3, 2. pkt., også have hjemmel til at standse og undersøge varebiler med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner.

Til nr. 21

I miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 1, fastsættes, hvilke overtrædelser af loven der kan medføre bødestraf.

Efter den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 2, påhviler det ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over et køretøj omfattet af miljøzonekravene, at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravene, mens det påhviler føreren af et omfattet køretøj at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder miljøzonomærkekravet.

Det foreslås, at overtrædelser ved kørsel i en miljøzone i en lastbil eller bus, som ikke overholder kravene i lovens § 15 b, stk. 3, nr. 1-3, og overtrædelser ved kørsel i en miljøzone i en varebil, som ikke overholder kravene i lovens § 15 b, stk. 4, nr. 1-4, (lovforslagets § 1, nr. 10) strafbelægges i overensstemmelse med lovens sædvanlige system. Det følger heraf, at der, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde, og at straffen kan



stige til fængsel under nærmere angivne skærpende omstændigheder.

Strafansvar for overtrædelse af de nye, skærpede miljøzonekrav vil primært blive gjort gældende over for ejeren af køretøjet eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet. Der foreslås således ikke en udtrykkelig bestemmelse, som regulerer førerens ansvar, da der ikke for de nye skærpede miljøzonekrav vil være krav om et umiddelbart synligt miljøzonomærke på køretøjet.

Det er hensigten, at virksomhedsansvaret bør være det primære, jf. Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/1999, revideret 17/4 2015, vedrørende de nye, skærpede miljøzonekrav. Strafansvar over for eksempelvis føreren af et køretøj kan dog fortsat bl.a. komme på tale, hvis denne har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed.

Bødestørrelserne har hidtil været på 5.000 kr. til chaufføren for manglende miljøzonomærke og 15.000 kr. til vognmanden for køretøjer, dvs. lastbiler eller busser, der ikke har eftermonteret et effektivt partikelfilter, selvom køretøjet ikke lever op til den krævede Euronorm.

Der er ikke tilsigtet nogen ændring af bødeniveauet på 15.000 kr. for ejeren eller den varige bruger af et tungt køretøj. Bødeniveauet vedrørende chaufføren vil som nævnt ovenfor skulle beregnes ud fra andre kriterier end hidtil. Denne ændring vil efter forslaget gælde fra den 1. juli 2020, da miljøzonomærkekravet fra dette tidspunkt foreslås erstattet af den foreslåede godkendelses- og registreringsordning.

Til nr. 22

§ 111 b, stk. 1, fastsætter i dag, at politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om overtrædelse af pligten for ejer eller bruger, henholdsvis føreren, af et køretøj, omfattet af kravet om at sikre sig, at køretøjet opfylder kravene i en miljøzone efter loven og regler udstedt i medfør heraf. Af stk. 2 fremgår, at tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger og konfiskation, herunder værdikonfiskation, indtil beløbene er betalt, eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i transportmidlet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette. Det fremgår endelig af stk. 3, at bestemmelserne i lov om rettens pleje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1284 af 14. november 2018 (herefter retsplejeloven) om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 2.

Som følge af ændringerne i bestemmelsernes placering i lovtæksten og indarbejdelsen af varebiler i loven parallelt til reglerne for lastbiler og busser, er der behov for at ændre bestemmelsens henvisninger til bestemte paragraffer i loven. Der er således alene tale om konsekvensændringer.

Det foreslås på den baggrund, at der i § 111 b, stk. 1, nr. 1, henvises til § 15 b, stk. 2-4, og ikke kun stk. 2, for så vidt angår kravene til køretøjer i miljøzoner, og at der efter § 15 b, stk. 5, indsættes en henvisning til § 15 b, stk. 7 og 8,

hvoraf reglerne om undtagelse af bl.a. veterankøretøjer fra kravene i miljøzoner, og reglen om, at kravet om godkendelse ikke gælder for visse udenlandske køretøjer, fremgår.

Bestemmelsen foreslås at træde i kraft den 1. juli 2019. Der henvises herom til bemærkningerne til § 2, stk. 3.

Bestemmelserne i § 111 b vil således som hidtil kunne anvendes af politiet til – også før dom er afsagt (eller bødeforelæg vedtaget) – at tilbageholde et transportmiddel for at sikre det offentlige krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde. Tilbageholdelsen kan ske, selv om den mistænkte ikke ejer eller er varig bruger af køretøjet.

Tilbageholdelse 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. Det er heller 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.

Afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806. Det forventes, at dette næsten altid vil være tilfældet, da transportmidlerne ellers bare kan forlade stedet og unddrage sig retsforfølgning.

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

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der træffes skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2009-10, A, L 210, som fremsat, side 19.

Til nr. 23

Som det fremgår af bemærkningerne til nr. 22 ovenfor, er der behov for konsekvensrettelser af § 111 b, stk. 1, nr. 1, om politiets adgang til at tilbageholde transportmidler som følge af bl.a. ændringerne i bestemmelsernes placering i lovtæksten.

Der er behov for en yderligere konsekvensrettelse, idet den gældende bestemmelse henviser til den gældende lovs § 15 e, der er en bemyndigelse til at fastsætte regler om varebiler. § 15 e foreslås imidlertid ophævet med ikrafttræden den 1. juli 2020.

Det foreslås derfor, at § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres således, at henvisningen til § 15 e udgår. Det følger af § 2, stk. 1, at denne ændring foreslås at træde i kraft den 1. juli 2020.

## Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2020. Dog foreslås med *stk. 2* og *3*, at en række bestemmelser skal træde i kraft på et tidligere tidspunkt, jf. herom nedenfor.

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

Det foreslås i *stk. 2*, at lovforslagets § 1, nr. 3, træder i kraft den 15. maj 2019.

Lovforslagets § 1, nr. 3, giver kommunalbestyrelsen visse muligheder for at træffe bestemmelse om udvidelse eller mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Med lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås nye bestemmelser i § 15 a, stk. 3, 2.-4.pkt. Det foreslås heri, at kommunalbestyrelsen i de fem eksisterende kommuner med miljøzoner inden den 1. juli 2019 skal have mulighed for uden tilladelse fra miljø- og fødevareministeren at ophæve en eksisterende miljøzone. Forslaget skal sikre, at de berørte ejere/registrerede brugere af de køretøjer, der med forslaget omfattes af kravene i miljøzoner fra den 1. juli 2020, kan nå at indrette sig på de foreslåede krav. En ophævelse vil have den virkning, at de gældende krav til lastbiler og busser ophører, og at de nye, skærpede krav til lastbiler, busser og varebiler ikke vil træde i kraft den 1. juli 2020. Fra den 1. juli 2019 og indtil den 1. juli 2020 vil det endvidere med forslaget ikke være muligt at ophæve en etableret miljøzone af hensyn til en indfasnings-tid på minimum ét år for køretøjer, der omfattes af de nye og skærpede miljøzonekrav.

Denne regulering af kommunalbestyrelsens muligheder for at træffe beslutninger vedrørende miljøzoner vil efter forslaget kun gælde, indtil loven i øvrigt træder i kraft den 1. juli 2020. Med ikrafttræden den 1. juli 2020 foreslås der således en ændret formulering af § 15 a, stk. 3, der indeholder den foreslåede varige regel om kommunalbestyrelsens muligheder for at udvide, ændre eller ophæve en etableret miljøzone. Der henvises herom til bemærkningerne til § 1, nr. 4.

Det foreslås for det første med *stk. 3*, at ændringerne i lovforslagets § 1, nr. 8-15 og 20, træder i kraft den 1. juli 2019. Det drejer sig om forslagene til ændring af den gældende § 15 b om kravene til køretøjer i en miljøzone, de nødvendige konsekvensændringer i § 15 c, reglerne i § 15 d om den gældende miljøzonemærkeordning og de fremtidige regler om godkendelse og registrering af køretøjer med eftermonteret partikelfilter (der afløser miljøzonemærkeordningen), samt en sproglig konsekvensændring i § 87, stk. 3. Når det foreslås, at disse bestemmelser træder i kraft allerede den 1. juli 2019, skyldes dette, at det skal være muligt at få såvel godkendelser af køretøjer som dispensationer fra kravet om partikelfilter, inden de skærpede krav til køretøjer i en miljøzone får virkning den 1. juli 2020, jf. de foreslåede § 15 b, stk. 3 og 4 (lovforslagets § 1, nr. 10). Den tidligere ikrafttrædel-

se af de nævnte bestemmelser skal således ligeledes sikre, at der kan udstedes og ikraftsættes de nødvendige bekendtgørelser med nærmere regler om miljøzonekravene.

Det foreslås for det andet med *stk. 3*, at ændringerne i lovforslagets § 1, nr. 16 og 22, træder i kraft den 1. juli 2019.

Med lovforslagets § 1, nr. 16, foreslås en ændring i § 15 e. Den gældende § 15 e giver miljø- og fødevareministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om varebiler i miljøzoner. Med lovforslagets § 1, nr. 22, foreslås en ændring i § 111 b, stk. 1, nr. 1, der giver politiet adgang til at tilbageholde transportmidler i bl.a. sager om overtrædelse af miljøzone-reglerne.

Da begge disse bestemmelser henviser til nogle bestemmelser i § 15 b om kravene til køretøjer i en miljøzone, som foreslås ændret (se lovforslagets § 1, nr. 10 med tilhørende bemærkninger), er det nødvendigt at gennemføre nogle konsekvensændringer i § 15 e og § 111 b, stk. 1, nr. 1. Ændringerne af § 15 b foreslås at træde i kraft den 1. juli 2019, jf. ovenfor, hvorfor konsekvensændringerne af § 15 e og § 111, stk. 1, nr. 1, skal træde i kraft samtidig hermed.

Når kravene til varebiler efter lovforslaget får virkning – det vil sige den 1. juli 2020 – foreslås § 15 e helt ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 17. Lovforslagets § 1, nr. 16, vil således alene gælde indtil den 1. juli 2020, hvor lovforslagets § 1, nr. 17, træder i kraft, jf. lovforslagets § 2, stk. 1.

Som nævnt ovenfor foreslås § 15 e helt ophævet med ikrafttræden den 1. juli 2020. Der er derfor behov for at gennemføre endnu en ændring af § 111 b, stk. 1, nr. 1, idet bestemmelsen indeholder en henvisning til § 15 e. Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 23, at henvisningen til § 15 e udgår. Lovforslagets § 1, nr. 23, foreslås at træde i kraft den 1. juli 2020, jf. lovforslagets § 2, stk. 1. Lovforslagets § 1, nr. 22, vil således alene gælde indtil den 1. juli 2020, hvor lovforslagets § 1, nr. 23, træder i kraft.

Det foreslås i *stk. 4*, at regler fastsat i medfør af bemyndigelser i den gældende lov skal forblive i kraft, indtil de afløses af regler udstedt i medfør af de nye bestemmelser. Det drejer sig om regler om effektive partikelfiltre og om kontrol af partikeludledning (fastsat i medfør af den gældende § 15, stk. 3), regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at betingelserne for at være undtaget fra de gældende miljøzonekrav pga. køretøjernes alder (fastsat i medfør af den gældende § 15, stk. 5, om veteranbiler og udenlandske biler, der er mere end 30 år gamle), og henlæggelse af visse beføjelser til en privat organisation eller virksomhed (fastsat i medfør af den gældende § 15 d, stk. 2). Sådanne regler fremgår i dag af den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Bestemmelsen indsættes af ordensmæssige hensyn, idet bemyndigelserne til at fastsætte reglerne ændrer ”stykke” med nærværende lovforslag.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

### Gældende formulering

### Lovforslaget

**§ 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. Tilsvarende gælder for kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner, hvis miljø- og fødevareministeren forudgående har givet sin tilladelse. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen kan efter forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner, hvor der er betydelig trafik med varebiler. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet, og der skal være udstedt regler i medfør af § 15 e. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.

*Stk. 3.* Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan ikke uden tilladelse fra miljø- og fødevareministeren ophæve en etableret miljøzone.

*Stk. 4.* Hvis kommunalbestyrelsen etablerer miljøzoner for såvel lastbiler og busser som varebiler, skal miljøzonernes geografiske udstrækning altid være den samme for de nævn-

### §1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 3. september 2018, som ændret ved § 35 i lov nr. 1518 af 18. december 2018, lov nr. 1553 af 18. december 2018 og lov nr. 1713 af 27. december 2018, foretages følgende ændringer:

**1.** § 15 a, stk. 1, 2.-4. pkt., ophæves.

**2.** § 15 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner kan efter forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de i § 15 b, stk. 3 og 4, nævnte køretøjer. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

**3.** § 15 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan inden den 1. juli 2019 ophæve en etableret miljøzone. En ophævelse skal samtidig meddeles til miljø- og fødevareministeren. Fra den 1. juli 2019 til den 1. juli 2020 kan kommunalbestyrelsen ikke ophæve en etableret miljøzone.«

**4.** § 15 a, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan ikke uden tilladelse fra miljø- og fødevareministeren ophæve en etableret miljøzone.«

**5.** § 15 a, stk. 4, ophæves.

te køretøjer. Dette gælder også ved udvidelse, indskrænkninger eller ophævelse efter stk. 3.

*Stk. 5.* Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om den geografiske afgrænsning af større sammenhængende byområder, herunder om undtagelse af visse veje. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen efter stk. 1 og 2, 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.

*Stk. 6.* ---

*Stk. 7.* 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 for lastbiler og busser til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning. Hvis kommunalbestyrelsen samtidig etablerer en miljøzone for såvel lastbiler og busser som varebiler, er perioden 14 måneder. Ved udvidelse af en etableret miljøzone til også at omfatte varebiler er perioden mindst 7 måneder.

*Stk. 8.* ---

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

Efter 1. juli 2008 skal der på køretøjer være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) a) (Euro 3).

Efter 1. juli 2010 skal der på køretøjer være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) b) (Euro 4).

Efter 1. juli 2008 skal køretøjer være forsynet med et miljøzonenmærke i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 15 d, stk. 1.

*Stk. 2.* Det påhviler ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over et køretøj omfattet af stk. 1, at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravene i stk. 1, nr. 1-3, jf. dog stk. 4 og 5. Det påhviler føreren af et køretøj omfattet af stk. 1 at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravet i stk. 1, nr. 3, jf. dog stk. 4 og 5.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om effektive partikelfiltre og om kontrol af partikeludledning, herunder af partikelfiltre.

Stk. 5-8 bliver herefter stk. 4-7.

**6.** I § 15 a, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 2«.

**7.** I § 15 a, stk. 7, 2. pkt., der bliver stk. 6, 2. pkt., udgår »for lastbiler og busser«, og 3. og 4. pkt. ophæves.

**8.** I § 15 b, stk. 1, ændres »følgende krav, jf. dog stk. 4 og 5« til: »indtil 1. juli 2020 følgende krav, jf. dog stk. 6 og 7«.

**9.** To steder i § 15 b, stk. 2, ændres »stk. 4 og 5« til: »stk. 6 og 7«.

**10.** § 15 b, stk. 3, ophæves og i stedet indsættes:

»Stk. 3. For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 6-8:

1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere.

2) Fra og med den 1. juli 2022 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2014 eller senere.

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

*Stk. 4.* For varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 6-8:

1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2007 eller senere.

2) Fra og med den 1. juli 2022 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere.

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 med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

*Stk. 5.* Miljø- og fødevarerministeren 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 og 5 bliver herefter stk. 6 og 7.

*Stk. 4.* Kravene i stk. 1, nr. 1-3, 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. 1-3, 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.

**§ 15 c.** Miljø- og fødevarerministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra partikelfilterkrav i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2.

**11.** I § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 6, og § 15 b, stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 7, 1. pkt., indsættes efter »stk. 1, nr. 1-3,«: »stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4,«.

**12.** I § 15 b indsættes som *stk. 8*:

»*Stk. 8.* Kravet om godkendelse i stk. 3, nr. 3, og stk. 4, nr. 4, gælder ikke for køretøjer, der er registreret i udlandet og er op til 30 år gamle. Miljø- og fødevarerministeren kan fastsætte regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at kravene i stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, er opfyldt.«

**13.** § 15 c, stk. 1, affattes således:

»Miljø- og fødevarerministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, stk. 3, nr. 1-3 og stk. 4, nr. 1-4.«

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.

**§ 15 d.** Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om en miljøzonermærkeordning. Ministeren kan herunder fastsætte regler om udformning, udstedelse, anbringelse, inddragelse og registrering af miljøzonermærker. Ministeren fastsætter også regler om tilsyn, kontrol, revision og digital indberetning i bestemt form.

*Stk. 2.* Ministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge beføjelser til at

- 1) vurdere, om de i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte krav er opfyldt,
- 2) udstede, anbringe, inddrage og registrere miljøzonermærker og
- 3) føre kontrol og revision med den i stk. 1 nævnte ordning.

*Stk. 3.* Afgørelser om miljøzonermærker truffet af den private organisation eller virksomhed kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til ministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil. Klagefristen er fire uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.

**§ 15 e.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om varebiler i miljøzoner, herunder om partikeludledning og miljøzonermærker, samt om at reglerne i § 15 b, stk. 2-5, og § 15 c og § 15 d finder tilsvarende anvendelse i forhold til varebiler.

**§ 79 b.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved

- 1) anmeldelse og ansøgning i henhold til regler udstedt i medfør af § 7,

**14. I § 15 c, stk. 2,** ændres »tidsbegrænsning og dokumentation« til: »tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation«.

**15. § 15 d** affattes således:

»**§ 15 d.** Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om en miljøzonermærkeordning. Ministeren kan herunder fastsætte regler om udformning, udstedelse, anbringelse, inddragelse og registrering af miljøzonermærker. Ministeren fastsætter herudover regler om tilsyn, kontrol, revision og digital indberetning i bestemt form.

*Stk. 2.* Miljø- og fødevareministeren fastsætter endvidere regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og om kontrol af køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

*Stk. 3.* Miljø- og fødevareministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge beføjelser til at

- 1) vurdere, om et køretøj opfylder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2,
- 2) udstede, anbringe, inddrage og registrere miljøzonermærker,
- 3) føre kontrol og revision med den i stk. 1 nævnte ordning,
- 4) vurdere, om de i § 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, nævnte krav er opfyldt i forhold til eftermonterede partikelfiltre,
- 5) kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter og
- 6) godkende køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddrage godkendelser og registrere godkendte køretøjer.

*Stk. 4.* Afgørelser om miljøzonermærker, godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og inddragelse af godkendelse, der er truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til miljø- og fødevareministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.«

**16. I § 15 e** ændres »stk. 2-5« til: »stk. 2 og 5-7«.

**17. § 15 e** ophæves.

**18. I § 79 b, stk. 1,** indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

- 2) ansøgning om tilladelse efter § 19,
- 3) ansøgning om tilladelse efter § 28,
- 4) ansøgning om godkendelse efter § 33 og fremsendelse af oplysninger til brug for revurdering af godkendelse, jf. §§ 41 a og 41 b,
- 5) afgørelser truffet i medfør af § 19 og kapitel 4, 5, 9 og 9 a samt regler udstedt i medfør heraf og i medfør af § 7,
- 6) ansøgning og afgørelse om autorisation og om tilbagekaldelse af en sådan autorisation i henhold til regler udstedt i medfør af § 17, stk. 3,
- 7) ansøgning og afgørelse om godkendelse som indsamlingsvirksomhed og om tilbagekaldelse af sådan godkendelse i henhold til regler udstedt i medfør af § 44, stk. 4, nr. 1, og stk. 5,
- 8) indberetning m.v. til myndigheder i medfør af § 19, kapitel 4, 5, 6, 9 og 9 a og § 79 d samt regler udstedt i medfør heraf og afgørelser truffet i medfør af disse regler samt regler udstedt i medfør af §§ 7 og 7 a og § 17, stk. 3,
- 9) tilmelding og indberetning til Affaldsregistret i henhold til regler udstedt i medfør af § 45 d, stk. 2,
- 10) sagkyndiges indberetning i henhold til regler udstedt i medfør af § 7 a til myndigheder og til private organisationer, som udøver nærmere fastlagte beføjelser i henhold til regler udstedt i medfør af § 7 a, stk. 4,
- 11) tilsynsmyndigheders udøvelse af tilsynsvirksomhed, herunder resultater af tilsynsmyndigheders udøvelse af tilsynsvirksomhed,
- 12) kommunalbestyrelsens indsendelse af indberetning om deres kortlægnings- og tilsynsvirksomhed i henhold til regler udstedt i medfør af § 73, stk. 3, herunder om resultaterne af målinger og undersøgelser,
- 13) klage over afgørelser som nævnt i nr. 5 og
- 14) kommunikation med myndigheder i forbindelse med de forhold, som er nævnt i nr. 1-13.

*Stk. 2 – 5. ---*

## **§ 87. ---**

*Stk. 2. ---*

*Stk. 3.* Politiet kan, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge transportmidler med henblik på at kontrollere affaldstransporters overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensyn. Politiet kan under tilsva-

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

Nr. 6-14 bliver herefter nr. 7-15.

**19.** I § 79 b, stk. 1, nr. 14, der bliver nr. 15, ændres »nr. 1-13« til: »nr. 1-14«.

**20.** I § 87, stk. 3, 2. pkt., udgår »effektivt«.

rende betingelser standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner, herunder krav om miljøzonemærke samt partikeludledning og effektivt partikelfilter. Politiet kan indkalde køretøjet til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner. Politiet yder i øvrigt bistand ved tilsynsmyndighedernes udøvelse af beføjelser efter stk. 1. Justitsministeren kan efter forhandling med ministeren fastsætte nærmere regler om politiets udøvelse af ovenstående beføjelser.

*Stk. 4. ---*

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

1) overtræder § 9 j, stk. 4, § 15 b, stk. 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) – 19) ---

*Stk. 2 – 11. ---*

**§ 111 b.** Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om

1) overtrædelse af § 15 b, stk. 2, og regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5, og § 15 e, og

2) affaldstransporter, der foretages i strid med lovgivningen om overførsel af affald og Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overførsel af affald.

*Stk. 2 – 3. ---*

**21.** I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 2, 3 eller 4«.

**22.** I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 2-4«, og efter »§ 15 b, stk. 5,« indsættes: »7 og 8,«.

**23.** I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 2-4«, og »§ 15 b, stk. 5, og § 15 e« ændres til: »§ 15 b, stk. 5, 7 og 8«.