

Udkast

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse¹⁾

(Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler)

§1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 3. september 2018, som ændret ved lov nr. [xx af yy.yy], foretages følgende ændringer:

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

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. 1 og 2, 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.

¹⁾ Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).

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

6. I § 15 a, stk. 5, som bliver stk. 4, ændres "stk. 1 og 2" til: "stk. 2".

7. I § 15 a, stk. 7, som bliver stk. 6, udgår "for lastbiler og busser" i 2. pkt., og 3. og 4. pkt. ophæves.

8. § 15 b, stk. 1, affattes således:

"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. 4 og 5:

- 1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjer 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 køretøjer 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."

9. I § 15 b indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

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

- 1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjer 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 køretøjer 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 køretøjer 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. 2 bliver herefter stk. 3.

10. § 15 b, stk. 2, som bliver stk. 3, ophæves.

11. § 15 b, stk. 3, affattes således:

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

12. I § 15 b, stk. 4 og 5, indsættes efter "stk. 1, nr. 1-3": "og stk. 2, nr. 1-4".

13. I § 15 b indsættes som stk. 6:

"Stk. 6. Kravet om godkendelse i § 15 b, stk. 1, nr. 3, og § 15 b, stk. 2, nr. 4, gælder ikke for køretøjer, der er registreret i udlandet. Ministeren kan fastsætte regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at kravene i stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, er opfyldt."

14. I § 15 c, stk. 1, indsættes efter "stk. 1, nr. 1 og 2": ", og stk. 2, nr. 1-3".

15. I § 15 c, stk. 2, ændres "tidsbegrænsning og dokumentation" til: "tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation".

16. § 15 d affattes således:

"§ 15 d. Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og om kontrol af køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

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, og stk. 2, nr. 1-3, nævnte krav er opfyldt i forhold til eftermonterede partikelfiltre,
- 2) kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter og
- 3) godkende køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddrage godkendelser og registrere godkendte køretøjer.

Stk. 3. Afgørelser om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og om inddragelse af godkendelse truffet af den private organisation eller virksomhed kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til ministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil. Klagefristen er 4 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."

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, ændres "miljøzonemærke samt partikeludledning og effektivt partikelfilter" til: "krav til partikeludledning og partikelfilter".

21. I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres "§ 15 b, stk. 2" til: "§ 15 b, stk. 1 og 2".

22. I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres "§ 15 b, stk. 2" til: "§ 15 b, stk. 1 og 2", og "§ 15 b, stk. 5, og § 15 e"

ændres til: "§ 15 b, stk. 3, 5 og 6".

§ 2

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

Stk. 2. § 1, nr. 3, træder i kraft den 1. maj 2019 og ophæves automatisk den 1. juli 2020.

Stk. 3. Loven finder tillige anvendelse for miljøzoner, som er etableret før lovens ikrafttræden.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning og baggrund.....	6
2. Lovforslagets hovedpunkter.....	7
2.1 Miljøzoner.....	7
2.1.1. Gældende ret.....	7
2.1.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser.....	9
2.1.3. Lovforslagets udformning.....	9
2.2 Skærpelse af kravene til lastbiler og busser i miljøzoner.....	10
2.2.1 Gældende ret.....	10
2.2.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser.....	11
2.2.3. Lovforslagets udformning.....	12
2.3. Krav til varebiler i miljøzoner.....	13
2.3.1. Gældende ret.....	13
2.3.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser.....	14
2.3.3. Lovforslagets udformning.....	16
2.4. Godkendelse, kontrol, håndhævelse og tilsyn.....	16
2.4.1. Gældende ret.....	16
2.4.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser.....	17
2.4.3. Lovforslagets udformning.....	19
2.5. Dispensation.....	20
2.5.1. Gældende ret.....	20
2.5.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser.....	22
2.5.3. Lovforslagets udformning.....	22
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige.....	23
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	25
5. Administrative konsekvenser for borgerne.....	27
6. Miljømæssige konsekvenser.....	27
7. Forholdet til EU-retten.....	28
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.	29
9. Sammenfattende skema.....	29

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 miljøzonemærker 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.

Transportsektoren udgør i dag ca. 30 pct. af NO_x-udledningen 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 miljøkravene til dieseldrevne lastbiler og busser skærpes og at der samtidig indføres miljøkrav til dieseldrevne varebiler i de byer, som i dag har miljøzoner, dvs. København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense. Miljøkravene til dieselmotorer foreslås at basere sig på køretøjets alder flugtende med de gældende miljøstandarder for køretøjer kaldet "Euronormerne". Når køretøjet 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. Det er dermed 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 miljøkravene og som ikke har et partikelfilter, kan på linje med de gældende regler få adgang til miljøzoner, hvis de monterer et partikelfilter.

Således vil lovforslaget medføre, at alle dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler lever op til, hvad der svarer til Euronorm 6 eller har et partikelfilter i miljøzonen, når lovforslaget er fuldt implementeret. Det

forventes at give en reduktion på 25 pct. af partikeludledningen en reduktion på ca. 5 pct. i NOx-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 danskerne til gavn. Den reduktion af NOx og partikeludledning, som forslaget vil medføre, vil ligeledes have en mindre positiv effekt i forhold til opfyldelse af det danske reduktionsmål for NOx-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 deres 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 miljøzonemærke i foruden. Der er med lovforslaget lagt op til at lade miljøzonemærket udgå. Kontrollen vil i stedet baseres på digital aflæsning af nummerplader. For at stramme håndhævelsen arbejder regeringen fremadrettet på at fastlægge regler for en automatisering af den digitale kontrol, som forventeligt vil blive forelagt Folketinget sidst i 2019.

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 miljøbeskyttelsesloven (lovbekendtgørelse nr. 1121 af 3. september 2018 om miljøbeskyttelse). De gældende regler, jf. lovens § 15 b, stk. 1, stiller krav om, at dieseldrevne lastbiler og busser skal opfylde minimum Euronorm 4 for at køre i miljøzonerne. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2.1.

Køretøjer, der ikke opfylder minimum Euronorm 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. Eftermontering af partikelfiltre på lastbiler og busser godkendes i forbindelse med syn, 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, 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 de 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. lovforslag L 39, Folketingstidende 2006-07, Tillæg 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 bl.a. heraf, 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. 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 7 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 køretøjsejere og erhvervet skal kende reglerne i god tid, bør kommunalbestyrelserne hurtigt tage stilling til, om de ønsker at fravælge miljøzonerne.

2.1.3. Lovforslagets udformning

Det foreslås med lovforslagets § 2, stk. 3, at de nye krav til lastbiler og busser automatisk skal gælde i de nuværende miljøzoner fra den 1. juli 2020. Det foreslås endvidere, 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. 8 og 9 (ny § 15 b, stk. 1 og 2), vil således 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 ikke ønsker, at de nye krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler 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 bekendtgørelse 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 forslaget 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 Euronorm 4 eller nyere. Ældre køretøjer, der ikke opfylder Euronorm 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 Euronorm 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 Euronorm 3 og nyere normer.

Effektive partikelfiltre til tunge køretøjer skal fjerne mindst 80 % af de sundhedsskadelige partikler fra udstødningen jf. kravene udmøntet i bekendtgørelse nr. 700 af 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. 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 syn, inden køretøjet kan registreres med et eftermonteret partikelfilter.

2.2.2. Miljø- og Fødevareministeriets 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 Euronorm 6 lastbiler og busser har fabriksmonterede effektive partikelfiltre og SCR. SCR (Selective Catalytic Reduction) er den mest almindelige teknologi til reduktion af NOx for lastbiler og busser. Euronorm 6, der er den nyeste norm, blev obligatorisk fra den 1. januar 2014. Euronorm 6 tunge køretøjer har en markant lavere udledning af både partikler og NOx end ældre køretøjer, da de jf. ovenstående har både partikelfilter og SCR. Krav om Euronorm 6 i miljøzonerne vil således give en væsentlig reduktion i udledningen af NOx og partikler fra tunge køretøjer.

De eksisterende miljøzonekrav er baseret direkte på Euronormer – via en henvisning til reglerne i bekendtgørelse 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 1. registreringsdato, og vælge datoer, der flugter med ikrafttrædelsen af den norm, man ønsker at stille krav om. Årsagen er, at registreringen af 1. registreringsdato i Det centrale register for motorkøretøjer (DMR) er sikker og nem at kommunikere. Registreringen af køretøjets Euronorm kan derimod være behæftet med fejl. Regulering efter 1. registreringsdato vil samlet set udelukke lidt færre køretøjer end forureningskrav baseret på Euronormer. Den miljømæssige betydning af dette vurderes at være minimal. Regulering efter 1. registreringsdato er nærmere beskrevet i afsnit 2.3.2 og 2.4.

Det vurderes endvidere, at krav om Euronorm 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 3 år.

Miljø- og Fødevareministeriet har overvejet, hvordan ældre køretøjer, der ikke opfylder kravet om 1. 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 Euronorm 3 køretøjer, der allerede i dag har eftermonteret et partikelfilter som følge af de nuværende miljøzoner. Hermed får erhvervslivet en fleksibilitet til at vælge den løsning, der økonomisk mest fordelagtig for dem. Eftermontering af forureningsbegrænsende udstyr er især relevant for specialkøretøjer (fx tankbiler, særlige kraner, m.v.) og busser, da disse køretøjer er væsentligt dyrere at skifte ud end almindelige standard køretøjer.

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.

Euronorm 4 og 5 har det samme krav til partikeludledning. Euronorm 5 har en skærpelse i kravet til NOx-udledning. Kravene til NOx- og partikeludledning i henhold til Euronorm 4 og 5 har i praksis betydet, at bilfabrikanterne har monteret NOx-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 Euronorm 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 NOx-forureningen, der ville kunne opnås.

Miljøstyrelsen har i perioden 2013-15 afprøvet eftermontering af partikelfilter på Euronorm 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 Euronorm 3, 4 og 5 rutebusser i København og Frederiksberg. Der er således i dag en række filterleverandører, der også leverer partikelfilterløsninger til Euronorm 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 Euronorm 4 og 5 køretøjer, da Euronorm 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 Euronorm 3, der allerede har partikelfilter som følge af de nuværende miljøzoneregler, og de Euronorm 4 og 5 køretøjer, der nu foreslås omfattet, og som allerede har efterbehandlingsudstyr til rensning for NOx.

2.2.3. Lovforslagets udformning

Det foreslås med de nye § 15 b, stk. 1 og 2 (lovforslagets § 1, nr. 8 og 9), at kravene til dieseldrevne tunge køretøjer over 3.500 kg skærpes, og at de tekniske krav i forhold til køretøjets alder og mulighed for eftermontering af 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 skulle opfylde Euronorm 6, når kravene er fuldt indfaset, eller have et eftermonteret partikelfilter, når de er i en miljøzone.

De tekniske krav foreslås indført i to trin:

Fra og med 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 1. oktober 2009 eller senere. Hermed omfattes yderligere de køretøjer, hvis partikeludledning overstiger, hvad der svarer til Euronorm 4.

Fra og med 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 Euronorm 5.

Det foreslåede krav om, at lastbiler og busser skal have monteret et partikelfilter, hvis ikke de lever op til de foreslåede datoer for 1. 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 Euronorm 6 køretøjer registreret 1. gang før den 1. januar 2014 fortsat have adgang til miljøzonerne.

Euronorm 5 køretøjer har ikke fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at efter d. 1. juli 2020 vil køretøjer registreret 1. 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, som i dag, fastsætter regler om, hvornår et partikelfilter anses for effektivt. Reglerne vil fortsat blive fastsat i den tekniske miljøzonebekendtgørelse, og vil 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 % 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.

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 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. Disse partikelfiltre er underlagt et godkendelseskra, som sikrer en rensningseffektivitet på mindst 30 %. Eftermontering af partikelfiltre i forhold til at undgå partikelafgiften skal godkendes i forbindelse med syn.

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 % og et lukket partikelfilter renses 80-99 %. I nedenstående henvises der til filtre med fri gennemstrømning, når der alene refereres til 'partikelfiltre', hvorimod lukkede partikelfiltre omtales som 'effektive partikelfiltre'.

2.3.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser

Nærværende forslag omfatter dieseldrevne varebiler, da dieselsod er kræftfremkaldende og fordi ældre dieslbiler 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 renseudstyr i form af en 3-vejs-katalysator, der renser udstødningen effektivt.

En varebil defineres efter EU-retten som Klasse N₁, - 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 N₁, kategori I, omfatter små varebiler med en tilladt totalvægt under 2500 kg. Mellemstore varebiler, klasse N₁, kategori II, omfatter varebiler med en tilladt totalvægt over 2500 kg (men ikke over 3500 kg) og en vægt i køreklar stand under 1735 kg. Store varebiler, klasse N₁, kategori III, omfatter varebiler med en tilladt totalvægt over 2500 kg (men ikke over 3500 kg) og en vægt i køreklar stand over 1735 kg.

I Danmark kan en varebil genkendes ved, at den har en gul nummerplade, når de udelukkende anvendes erhvervsmæssigt eller en gul/hvid nummerplade (papegøjeplade), når den anvendes både erhvervsmæssigt og helt eller delvist 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. Euronorm 5 for dieseldrevne varebiler, der trådte i kraft 1. januar 2011 for små varebiler køretøjsklasse N₁ kategori I. Disse varebiler er ofte personbilsnende varebiler med maksimalt 6 siddepladser eksklusiv føreren og en adskillelse af siddepladser og lastearealet. Fra 1. januar 2012 trådte Euronorm 5 i kraft for mellemstore og store varebiler (køretøjsklasse N₁, kategori II og III). Der er således forskellige ikrafttrædelsesdatoer inden for varebilskategorierne. Introduktionen af Euronorm 5 medførte skærpede krav til partikeludledningen i forhold til den tidligere Euronorm 4, hvilket i praksis betyder, at de har et fabriksmonteret partikelfilter for at kunne overholde udledningskravene. For disse køretøjer er partikeludledningen meget lille.

Euronorm 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_x). De skærpede grænseværdier for NO_x forventes dog først at få fuld effekt i forbindelse med Euronorm 6d for henholdsvis små og store varebiler i 1. januar 2021 for små varebiler og 1. januar 2022 for mellemstore og store varebiler, da normen suppleres med krav om test ved virkelig kørsel. Der er således kun en mindre NO_x- og partikelreduktion forbundet med at stille krav om Euronorm 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 3 år. Trin 3 har begrænset økonomiske effekt, da de fleste køretøjer, der yderligere omfattes med dette trin har et fabriksmonteret partikelfilter.

For at forenkle reglerne vurderer Miljø- og Fødevareministeriet, at en model, hvor skæringsdatoer for køretøjets 1. registreringsdato anvendes i stedet for ud fra Euronorm i forhold til, hvilke krav et køretøj skal opfylde i en miljøzone, er mest hensigtsmæssig. Årsagen er, at registreringen af 1. registreringsdato i Det digitale motorregister (DMR) er sikker og nem at kommunikere. Registreringen af køretøjets Euronorm kan derimod være behæftet med fejl. Regulering efter 1. registreringsdato vil samlet set stille krav om partikelfilter 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 N₁ 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 Euronorm 4 køretøjer (trin 1) og langt hovedparten af Euronorm 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. 1 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_x-udledningen er ikke en teknologisk relevant mulighed for varebiler. Kravene til partikelfiltre kan med fordel ensrettes, så der 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 synshallerne 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.

Reglerne om partikelfiltre og grænser for partikeludledning i form af en opacitetstest, der anvendes ved syn til at kontrollere køretøjers partikeludledning, bør nærmere undersøges, særligt 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 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 syn for køretøjer, der er registreret med eftermonteret partikelfilter.

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 tildelt en dispensation fra partikelfilterkravet. Der henvises herom til afsnit 2.5.

2.3.3. Lovforslagets udformning

Det foreslås, at der indføres krav til dieseldrevne varebiler. Med forslaget fremgår de tekniske krav til alle køretøjer i en miljøzone direkte af loven, jf. afsnit 2.1. Forslaget til kravene er fastsat ud fra en afvejning af tekniske begrænsninger, økonomiske omkostninger og miljømæssige gevinster i form af reducering af NOx- og partikeludledningen.

En dieseldreven varebil er med forslaget et køretøj defineret efter EU-retten som Klasse N₁, jf. artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858/EU af 30. maj 2018.

De tekniske krav 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 Euronorm 0-3. Euronorm 4 varebiler registreret 1. gang før den 1. januar 2007 vil også være afskåret adgang til miljøzonerne efter d. 1. juli 2020, da langt hovedparten ikke har partikelfilter.

Fra og med den 1. juli 2022 skal dieseldrevne varebiler have monteret et partikelfilter med mindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere. Hermed omfattes yderligere køretøjer svarende til Euronorm 4. Euronorm 5 varebiler registreret 1. gang før den 1. januar 2012 vil fortsat have adgang til miljøzonerne efter d. 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 Euronorm 5. Euronorm 5 og 6 varebiler registreret 1. gang før den 1. september 2016 vil fortsat have adgang til miljøzonerne efter d. 1. juli 2020, da de har partikelfilter. Skærpelse vil ramme et mindre antal Euronorm 4 varebiler registreret 1. 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 fødevareministeren ligesom reglerne med krav til partikelfiltre til lastbiler og busser også vil fastsætte regler om kravene til partikelfiltre til varebiler.

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 kravene om Euronorm, partikelfilter og om miljøzonemærker i miljøzonerne.

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 miljøzoneregler 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 miljøzonemærkekrav 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 miljøzonemærke. Miljøzonemærket giver en umiddelbar indikation af, om et køretøj opfylder miljøzonekravene. Hvis et ældre køretøj ikke er forsynet med et miljøzonemærke, 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 oven for.

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

Der er i dag fastsat regler om synsvirksomhedernes opgaver, når et køretøj henvender sig til synsvirksomheden for at få udstedt et miljøzonemærke, jf. § 9 i bekendtgørelse nr. 700 af 24. juni 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. Hvis synsvirksomheden konstaterer, at køretøjet opfylder kravene om enten minimum Euronorm 4 eller har et eftermonteret effektivt partikelfilter, udsteder den et miljøzonemærke til køretøjet, jf. § 10, stk. 3.

Ved ethvert syn af et køretøj med et effektivt partikelfilter, der har et miljøzonemærke, skal synsvirksomheden kontrollere, at den fastsatte kontrolværdi for røggastæthed ikke overskrides, for at køretøjet kan beholde sit miljøzonemærke, medmindre fremstilleren anmoder synsvirksomheden om at fjerne miljøzonemærket, jf. bekendtgørelsens § 11, stk. 1. Lastbiler og busser skal ifølge § 55, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer (Synsbekendtgørelsen) til periodisk syn en gang om året. 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.

2.4.2. Miljø- og Fødevareministeriets overvejelser

Det er væsentligt, at håndhævelsen af miljøzonereglerne 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 foreslåede trinvis krav til varebiler vil miljøzonekravene omfatte langt flere køretøjer end i dag.

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

Siden 2006, hvor den første miljøzonelov blev vedtaget, er der indført et nyt register for køretøjer, Det Digitale Motorregister (DMR) administreret af Motorstyrelsen. Både lastbiler, busser og 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 1. registreringsdato for alle køretøjer registreret i Danmark, og der er endvidere registreret, hvilke køretøjer der har partikelfilter. DMR indeholder to registreringsfelter angående partikelfiltre. 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 partikelfilter. Oplysningerne om 1. 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 indberette de udstedte dispensationer til DMR eller et andet tilsvarende register over godkendte køretøjer. Motorstyrelsen kan give den nødvendige skriveadgang i DMR.

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 miljøzonemærke, når et køretøj, omfattet af miljøzonekravene, er i en miljøzone. Mærkekravet bør ikke fortsætte parallelt med overgangen til en digital håndhævelsesmodel, 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 en 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. nedenstående, anses det for uhensigtsmæssigt at fortsætte med et mærkekrav, når de nye og skærpede krav til køretøjer i miljøzoner foreslås at træde i kraft den 1. juli 2020.

Herudover er der siden 2006 sket en markant teknologisk udvikling inden for billedbehandling. Det er muligt at aflæse nummerpladen på forbi kørende køretøjer med meget stor sikkerhed for korrekt aflæsning.

Det kendes for eksempel fra politiets nummerpladeaflesere 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 efteråret 2019.

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 vil fortsat blive kontrolleret i forbindelse med det årlige periodesyn med måling af røggastæthed. I stedet for udstedelse og inddragelse af miljøzonemærker vil der være behov for, at synsvirksomhederne ajourfører registreringerne i DMR. Rollen med at udstede grønne mærke til de nyeste køretøjer, der opfylder alderskravet, vil bortfalde helt, da disse oplysninger allerede findes i DMR.

2.4.3. Lovforslagets udformning

Med forslaget ophæves det nuværende mærkesystem, således at lastbiler og busser i miljøzoner ikke længere skal bære et miljøzonemærke i forruden. 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 det digitale motorregister.

Det er endvidere hensigten, at det fortsat er synsvirksomhederne, der vurderer, om køretøjerne opfylder de tekniske krav for at køre i miljøzonerne i forhold til eftermontering af partikelfiltre. Kontrollen af de lastbiler og busser, der får eftermonteret partikelfiltre, vil 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 syn, og at det sker efter de samme regler, som gælder i forhold til afgiftsfrigivelse ved eftermontering af partikelfilter, jf. afsnit 2.3.1.

Det følger af den foreslåede § 15 b, stk. 1 og 2, at et dansk registreret køretøj, som ikke opfylder de foreslåede datoafskæringer, skal godkendes af en synsvirksomhed, før det lovligt vil kunne køre i en miljøzone. Synsvirksomheden skal, når den har konstateret, at køretøjet har et eftermonteret partikelfilter, godkende køretøjet og registrere godkendelsen i DMR, se nærmere herom i bemærkningerne til den foreslåede § 15 d.

Det foreslås endvidere, 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 gjaldt for udenlandske lastbiler og busser, inden kravet om miljøzonemærke 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. 818 af 20. juni 2018 om registrering af køretøjer.

Klager over synsvirksomhedernes afgørelser i forhold til godkendelse af eftermonterede partikelfiltre foreslås som i de gældende regler om mærkning af køretøjer at kunne ske til Færdselsstyrelsen. Der er ikke hidtil indkommet klager over synsvirksomhedernes afgørelser under den gældende ordning.

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.

2.5. Dispensation

2.5.1. Gældende ret

Miljøbeskyttelseslovens § 15 c, stk. 1, indeholder hjemmel til, at miljø- og fødeministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra partikelfilterkravet i lovens § 15 b, stk. 1, nr. 2. Dispensationsbeføjelsen er delegeret til Miljøstyrelsen, jf. § 12, nr. 17, i bekendtgørelse nr. 1577 af 14. december 2017 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 fødevarerministeren udstedt bekendtgørelse nr. 700 af 24. juni 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastsatte miljøzoner m.v. (herefter bekendtgørelsen), hvor de nærmere regler om dispensation fra partikelfilterkravet fremgår af kapitel 6.

I bemærkningerne til § 15 c, stk. 1, jf. lovforslag L 39, 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 adgangen til dispensation er fastsat i bekendtgørelsens §§ 26-30. Efter § 26, stk. 1, kan Miljøstyrelsen meddele dispensation, hvis eftermontering af et partikelfilter vil være sikkerhedsmæssigt uforsvarlig, eller hvis særlige forhold ved køretøjet tilsiger det, og andre omstændigheder i øvrigt taler derfor, herunder at en dispensation vil være af underordnet betydning for miljø og sundhed, 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 kan på baggrund af erfaringerne med behandlingen af dispensationsansøgninger opdele 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 ikke kan 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 indenfor 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 chassiet.

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 fødevareministeren 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 Fødevareministeriets overvejelser

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

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

Baseret på behandlingen af hidtidige dispensationssager 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. Lovforslagets udformning

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. 2, 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 lagt ved Miljøstyrelsens behandling af ansøgninger gennem de 10 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 papegøjeplader), 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 have et krav på en dispensation fra partikelfilterkravet i § 15 b, stk. 1, og med forslaget også § 15 b, stk. 2.

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 køretøjsejere, 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 vurderes 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 udelukkelsen af visse varebiler fra 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. 5 mio. kr. i lønomkostninger og 7 mio. kr. i driftsomkostninger. Endvidere vil Politiets kontrol indgå som et led i politiets almindelige kontrol med lovgivning som beskrevet i afsnit 2.4 om håndhævelse og tilsyn. Udgifterne afholdes inden for de respektive ministeriers rammer.

Lovforslaget ventes ikke at medføre væsentlige provenuforskydning for staten. Der kan primært være en lille negativ effekt på partikeludledningsafgiften for varebiler som følge af eftermontering af partikelfiltre på flere varebiler og en stigning i indtægten fra registreringsafgiften for varebiler som følge af øget salg af nye køretøjer. Samlet set forventes ingen væsentlig ændring i provenu. Forslaget forventes heller ikke at have varig virkning på provenu.

Endelig indebærer lovforslaget velfærdøkonomiske 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 samfundsøkonomiske 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.

Lovforslagets overholdelse af de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning

Det er Miljø- og Fødevareministeriets 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 fødevareministeren 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 ikke udøves noget skøn, om køretøjet overholder reglerne eller ej, hvilket muliggør en automatisk sagsbehandling.

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 væsentlig større 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 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.

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 10 år, hvorefter de typisk sælges til Østeuropa.

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. I 2025 indføres der et yderligere krav til varebiler. Dette ventes at have yderst begrænset effekt, da langt størstedelen af disse varebiler fra fabrikens side allerede har partikelfilter. 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 Euronorm 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 Euronorm 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 slagsprisen.

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 særlig 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 miljøzonemærkekravet ophævet, hvilket er en lettelse for erhvervet og som har været efterspurgt af Virksomhedsforum. Det vurderes, at der årligt sælges 10.000 miljøzonemærker om året til 100 kr. stk., hvilket medfører en besparelse på 1 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.

Agil erhvervsrettet regulering

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. Afskaffelsen af kravet om miljøzonemærke, 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 og eftermontering af partikelfiltre. Men da der også er andre kilder til luftforurening i byerne, vil reduktionen i koncentrationen 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_2) gadebidraget til koncentrationen $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (mikrogram pr. kubikmeter luft). Det skal ses i forhold til gadekoncentrationen på $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$. 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_x 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_x er undervurderet, men der er ikke en opdateret vurdering af i hvor stor grad.

NO_2 koncentrationen reduceres som følge af lovændringen med ca. $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, og partikelkoncentrationen med $0,14 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Den relativt lave reduktion i partikelkoncentrationen skyldes, at partikelforurening i overvejende grad er langtransporteret og kun en lille del kommer fra lokale kilder. Fine partikler ($\text{PM}_{2,5}$) har en gadekoncentration på $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ og heraf udgør gadebidraget $3,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, 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 dieselmotorer som med sikkerhed kræftfremkaldende, og de sundhedsmæssige omkostninger fra partikler er derfor væsentlig højere end for NO_x . Derfor giver en mindre reduktion i partikeludstødningen en relativt høj gevinst.

Hvis man ser på myldretiderne, hvor en stor del af befolkningen færdes i gaderummet, er gadebidraget langt større og udgør over halvdelen af partikelkoncentrationen. 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_x udstødningen. 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_x med ca. 2.225 tons.

Den samfundsøkonomiske værdi af miljøeffekten er estimeret med udgangspunkt i DCEs miljøøkonomiske beregningspriser 2.0. og DCE's vurdering af 5 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 NO₂, som nyere forskning peger på. Sundhedsomkostningerne kan derfor være undervurderet. Det antages, at de skærpede miljøzoner vil have faldende miljøeffekt frem mod 2030, og dermed i 8 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 samfundsøkonomiske værdi af forslaget ligger på 120-493 mio. kr. Hvor stor en del af dette, som er direkte hospitalsudgifter, er ikke anslået.

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 informationssamfundets tjenester (herefter informationsproceduredirektivet). 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 informationsproceduredirektivet.

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_x-kravet allerede ventes opfyldt med eksisterende tiltag, jf. NEC-direktivet.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag har været i høring fra den 7. december 2018 til den 28. januar 2019. Lovforslaget har været offentliggjort på Høringsportalen (www.hoeringsportalen.dk) og er sendt til nedenstående høringsparter.

Ankers Tivolipark ApS, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchen Danmark, Banedanmark, Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, 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 Transport, Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet, Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund 3F, FDM, Finansministeriet, Forbrugerrådet, FORCE, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen Biogasbranchen, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Fynbus, Færdselsstyrelsen, Greenpeace, Herning Tivolipark ApS, International Transport Danmark (ITD), Justitsministeriet, Kim Larsens Tivoli, KL (Kommunernes Landsforening), Københavns Kommune, Landbrug og Fødevarer, LO, Midttrafik, Miljøstyrelsen, 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, Skatteministeriet, SMVDanmark (håndværksrådet), Statsministeriet, Sund og Bælt, Sundheds- og Ældreministeriet, Sydtrafik, Team Effektiv Regulering, Teknologisk Institut, Tivoliland ApS, Trafik og Byggestyrelsen, Trafikselskaberne i Danmark, Transport- og Bygnings- og Boligministeriet, Vejdirektoratet, Vognmandslauget, Aalborg Kommune, Aarhus Kommune.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
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

		<p>berørte køretøjer i Danmark.</p> <p>Regioner ventes ikke at have nævneværdige omkostninger.</p> <p>Statens udgifter forventes at udgøre ca. 5 mio. kr. i lønomkostninger og 7 mio. kr. i driftsomkostninger til behandling af dispensationsansøgninger, information om reglerne til udenlandske vognmænd samt evaluering.</p>
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>Staten: Der kan blive udgifter til digital håndtering af dispensationsansøgninger</p> <p>Kommuner og regioner: Ingen.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	<p>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.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	<p>Kravet om miljøzonemærke afskaffes hvilket er en lettelse i forhold til tunge køretøjer. Besparelse om ca. 1 million kr. årligt.</p> <p>Der muliggøres digital kommunikation omkring dispensationsansøgning- og afgørelse.</p>	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Kravet om miljøzonemærker afskaffes.	

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

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til nr. 1

Efter den gældende bestemmelse i § 15 a, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 1. juli 2018 (herefter miljøbeskyttelsesloven), 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. Der henvises herom til lovforslagets § 1, nr. 8 og 9 samt den foreslåede overgangsbestemmelse i lovforslagets § 2, stk. 3.

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 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, som gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa. 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 under samme betingelser som nævnt i § 15 a, stk. 1, 3. og 4. pkt., 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 de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.1. 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 definitorisk vil være tale om en zone for varebiler. Det foreslås samtidig, at reglerne for etablering af miljøzoner i øvrige kommuner (udover de 5 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 bekendtgørelse nr. 1323 af 21. december 2011 om miljøzoner definerer i § 1, nr. 3, betydelig trafik som "en årsdøgntrafik 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 tilladelseskrauet 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 trafiktællinger, og ved at der gennemføres faktiske målinger af luftforureningen af kortere varighed, typisk ca. 4 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, hvor bestemmelsen i henhold til lovforslagets § 2, stk. 2, foreslås automatisk ophævet.

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, nemlig fra bestemmelsens ikrafttræden og 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 vil være muligt for kommunalbestyrelsen 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, hvor bestemmelsen ophæves automatisk.

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 miljøzones 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 tilladelsesordningen. Den gældende § 15 a, stk. 1, indeholder 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 tilladelsesordningen 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. 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

I dag er der efter den gældende § 15 b, stk. 1, nr. 2, krav om opfyldelse af minimum Euronorm 4 for alle lastbiler og busser, der kører i en miljøzone. Alternativt skal køretøjet være eftermonteret med et godkendt partikelfilter.

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

Den foreslåede § 15 b, stk. 1, indeholder miljøzonekravene 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. Forslaget omfatter, som i dag, både danske og udenlandske køretøjer.

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

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 NOx- og partikeludledningen. Med den foreslåede regulering vil alle lastbiler og busser skulle opfylde Euronorm 6, når kravene er fuldt indfaset, eller have et eftermonteret partikelfilter, når de er i en miljøzone.

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

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

Kravet om partikelfilter kan enten være opfyldt ved at køretøjet har et fabriksmonteret partikelfilter eller at der eftermonteres et partikelfilter. De nærmere regler om partikelfiltre vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 b, stk. 3 (§ 1, nr. 11).

Med den foreslåede nye affattelse af § 15 b bortfalder kravet om miljøzonemærke ved lovens ikrafttræden den 1. juli 2020. I stedet er der med den foreslåede § 15 b, stk. 1, nr. 3, indsat et krav om, at køretøjer med eftermonterede partikelfiltre skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d. Hensigten med denne bestemmelse er, at der for danske køretøjer fastsættes en pligt til, at eftermonterede partikelfiltre skal være godkendt som forudsætning for, at køretøjet må være i en miljøzone.

Der er endvidere i den foreslåede § 15 b, stk. 6, fastsat regler om, at pligten ikke skal gælde for udenlandske køretøjer.

Til nr. 9

Efter den gældende § 15 e har miljø- og fødevareministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om varebiler i miljøzoner efter samme forhold som gælder for lastbiler og busser, herunder bl.a. krav til euronorm, partikelfilter, miljøzonemærke og dispensation.

Bemyndigelsen har ikke været udnyttet og der har således ikke været fastsat regler om miljøzonekrav til varebiler.

Med det foreslåede § 15 b, stk. 2, nr. 1-3, vil kravene til varebiler i miljøzoner blive fastsat i loven. Kravene vil gælde for varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding. Forslaget omfatter, som i dag, både danske og udenlandske køretøjer.

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

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

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

Fra og med 1. juli 2025 skal en varebil registreret før 1. september 2016, svarende til ikrafttrædelse af Euronorm 6, have monteret et partikelfilter for at opnå lovlig adgang til en miljøzone. Euronorm 5 og 6 varebiler registreret 1. gang før den 1. september 2016 vil fortsat have adgang til miljøzonerne efter den 1. juli 2020, da de har et fabriksmonteret partikelfilter. Skærpelse i trin 3 vil ramme et mindre antal Euronorm 4 varebiler registreret 1. gang før den 1. september 2016.

Oplysninger om 1. registreringsdato fremgår af køretøjernes registreringsattest og kan findes i DMR. Oplysninger om partikelfilter registreres i forbindelse med registreringssyn i DMR.

Kravet om partikelfilter kan enten være opfyldt ved at køretøjet har et fabriksmonteret partikelfilter eller at der eftermonteres et partikelfilter.

Med den foreslåede § 15 b, stk. 2, nr. 4, indsættes et krav om, at køretøjer 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. 6, fastsat regler om, at pligten ikke skal gælde for udenlandske køretøjer.

Til nr. 10

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.

Som beskrevet i afsnit 2.4 foreslås miljøzonemærkekravet i § 15 b, stk. 1, nr. 3, ophævet (lovforslagets § 1, nr. 8). § 15 b, stk. 2 foreslås derfor ophævet. Se lovforslagets § 1, nr. 21 for overtrædelse af miljøzonekravene.

Til nr. 11

Miljø- og fødevareministeren har i dag med hjemmel i det gældende § 15 b, stk. 3, fastsat regler i bekendtgørelse nr. 700 af 24. juni 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagt miljøzoner m.v. om effektive partikelfiltre til lastbiler og busser og om kontrol af partikeludledning, herunder af partikelfiltre. 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 syn. Godkendte effektive partikelfiltre skal fjerne mindst 80 % af de sundhedsskadelige partikler samt overholde en måling af røggastæthed, der foretages ved periodisk syn eller ved vejsidekontroller. Teknologisk Institut varetager ordningen med at godkende partikelfiltre og via filterleverandøren udstedes den relevante dokumentation for danske køretøjer, der skal forevises og godkendes ved syn.

Med den foreslåede nye affattelse af § 15 b, stk. 3, om krav til effektivitet, vil miljø- og fødevareministeren kunne fastsætte regler om både partikelfiltre til varebiler og effektive partikelfiltre til lastbiler og busser. Med nærværende forslag omfattes varebiler, som i nogle tilfælde er personbilsignende biler. Der er forskel på partikelfiltre tilpasset lastbiler og busser med åben undervogn og relativt store motorer og personbilsignende biler med lukket undervogn og mindre motorer. Det er hensigten, som der er redegjort for i afsnit 3.3, at fastlægge tekniske regler for partikelfiltre for varebiler, der følger eksisterende regulering fastsat i bekendtgørelse nr. 1474 af den 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter udstedt af Færdselsstyrelsen.

For så vidt angår eftermonterede partikelfiltre til lastbiler og busser er det hensigten, at miljø- og fødevareministeren 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 % 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 affattelse af § 15 b, stk. 3, om dokumentation for udledning, kan der fastsættes regler om, hvornår et køretøj uden eftermonteret partikelfilter opfylder betingelse i § 15 b stk. 1, nr. 1-2, og stk. 2, nr. 1-3, om at have et monteret partikelfilter (fabriksmonterede partikelfiltre) ud fra dokumentation om partikeludledning i deres EU-typegodkendelse.

Med den foreslåede affattelse af § 15 b, stk. 3, om fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre, er det hensigten, at hjemlen anvendes til at fastsætte grænser for partikeludledning (kontrolværdi) og metode til måling af denne, mens reglerne om pligten til at kontrollere partikeludledning følger af den foreslåede § 15 d, stk. 1. 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⁻¹, jf. § 11, stk. 1, i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

Såfremt det vurderes muligt at fastsætte en kontrolværdi for røggastæthed for varebiler med partikelfilter, jf. afsnit 2.3.2, vil der også kunne fastsættes regler om dette med den foreslåede bestemmelse.

Endelig bemyndiges miljø- og fødevareministeren med den foreslåede § 15 b, stk. 3, 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. 3, som i dag fastsættes i en teknisk bekendtgørelse.

Til nr. 12

De gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 4 og stk. 5, indeholder regler om undtagelser for køretøjer, 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 kravene, når der er tale om varebiler. De krav, som disse køretøjer skal undtages fra, fremgår derfor nu ikke alene af § 15 b, stk. 1, nr. 1-3 (der vedrører lastbiler og busser) med også af § 15 b, stk. 2, nr. 1-4 (der vedrører varebiler), hvorfor det foreslås, at der tillige skal henvises hertil i de to bestemmelser.

Der foreslås ingen ændringer i, under hvilke betingelser disse køretøjer undtages fra kravene.

Til nr. 13

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 miljøzonemærke i forruden.

Med den foreslåede model for håndhævelse og kontrol afskaffes det grønne miljøzonemærke fra lovens ikrafttræden 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. 1, 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 reglernes efterlevelse, når der er tale om dansk registrerede køretøjer.

Udenlandske køretøjer er derimod ikke omfattet af DMR. Det foreslås derfor i § 15 b, stk. 6, 1. pkt., at kravet om godkendelse i det foreslåede § 15 b, stk. 1, nr. 3 og § 15 b, stk. 2, nr. 4, ikke gælder for køretøjer, der er registreret i udlandet.

Det foreslås på den baggrund endvidere i § 15 b, stk. 6, 2. pkt., at der indsættes en bemyndigelse for miljø- og fødevareministeren til at fastsætte regler om, at føreren af et køretøj, der er registreret i udlandet, skal kunne fremlægge dokumentation for, at kravene i de foreslåede § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og § 15 b, stk. 2,

nr. 1-3, er opfyldt, når køretøjet befinder sig i en miljøzone. Det er hensigten at fastsætte regler, hvorefter opfyldelse af kravet om 1. registreringsdato kan ske ved fremvisning af køretøjets registreringsattest. 1. 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 foreligger 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.

I medfør af den gældende lovs § 110, stk. 3, kan der i regler eller forskrifter, der udstedes i medfør af bl.a. §§ 12-16, fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 2. Med hjemmel i § 110, stk. 3, vil ministeren fastsætte bestemmelser om straf for overtrædelse af regler, der fastsættes i medfør af den foreslåede nye § 15 b, stk. 6.

Til nr. 14

Efter det gældende § 15 c, stk. 1, kan miljø- og fødevareministeren 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. Adgangen til at meddele dispensation i de nævnte tilfælde omfatter også offentligt ejede køretøjer.

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. vil de foreslåede skærpede krav til lastbiler og busser og nye krav til varebiler i miljøzoner ikke i almindelighed 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 ift. de foreslåede skærpede krav til lastbiler og busser i § 15 b, stk. 1, og de foreslåede nye krav til varebiler i § 15 b, stk. 2, foreslås § 15 c, stk. 1, ændret således, at den henviser til både § 15, stk. 1, nr. 1 og 2, og § 15 b, stk. 2, nr. 1-3.

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 de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.1. 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. Adgangen til at meddele dispensation under henvisning til at partikelfilterkravet udgør et ekspropriativt indgreb gælder ikke i forhold til offentligt ejede køretøjer.

Miljø- og fødevareministerens beføjelser til at meddele dispensation forventes forsat delegeret til Miljøstyrelsen. Miljø- og fødevareministerens afgørelse om dispensation vil som i dag ikke kunne påklages til anden administrativ myndighed.

Se i øvrigt de specielle bemærkninger 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. 15

Miljø- og fødevareministeren 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, at der bl.a. kan fastsættes regler om adgangen til at meddele midlertidige dispensationer – d.v.s. 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 bekendtgørelse nr. 700 af 24. juni 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. 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 forsat forventes delegeret til Miljøstyrelsen, er det forventningen, at Miljøstyrelsen ligeledes pålægges pligten til at registrere dispensationer.

Til nr. 16

Den gældende § 15 d indeholder bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte regler om en miljøzonemærkeordning og henlægge en række beføjelser i forbindelse med mærkeordningen til en privat organisation eller virksomhed. I bekendtgørelse nr. 700 af 24. juni 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. er det således i § 8 henlagt til synsvirksomhederne at udføre opgaverne om miljøzonekontrol og udstedelse af miljøzonemærker. Bekendtgørelsen indeholder i §§ 9-14 de nærmere regler om udstedelse, opretholdelse og fjernelse af miljøzonemærker, herunder reglen i § 11, stk. 1, om kontrol af, at et køretøj med partikelfilter overholder kravet om maksimal røggastæthed efter filteret ved fri acceleration.

Med den foreslåede § 15 d, stk. 1, kan miljø- og fødevareministeren fastsætte regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, om registrering af godkendte køretøjer og om kontrol af køretøjer med eftermonterede partikelfilter.

Med § 15 d, stk. 2, foreslås det, at ministeren kan henlægge en række beføjelser til en privat organisation eller virksomhed. Efter nr. 1 kan ministeren henlægge beføjelsen til at vurdere, om de tekniske krav i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, er overholdt i forhold til køretøjer, der har fået eftermonteret et partikelfilter. Med nr. 2 og 3, foreslås det, at ministeren kan henlægge beføjelserne efter § 15 d, stk. 1, dvs. den netop omtalte kontrol af partikelfiltre og registreringen i DMR af, om køretøjerne opfylder miljøzonekravene i forhold til eftermontering af partikelfilter.

Det er hensigten, at det fortsat skal være de synsvirksomheder, der er godkendt af Færdselsstyrelsen (tidligere Trafikstyrelsen) i henhold til lov om godkendelse og syn af køretøjer, der udfører kontrollen angående eftermonterede partikelfiltre for danske køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

Med den foreslåede bestemmelse vil arbejdsgangen hos synsvirksomhederne ændre sig. Opgaven med at udstede grønne mærke til de nyeste køretøjer, der opfylder alderskravet, vil bortfalde helt, da disse oplysninger allerede findes i DMR. Fremover vil synsvirksomhederne med de foreslåede regler have en opgave med at registrere køretøjer, der har fået eftermonteret partikelfilter. Det gælder både lastbiler, busser og varebiler. Lastbiler og busser skal ifølge § 55, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer (Synsbekendtgørelsen) til periodisk syn en gang om året. Tunge køretøjer med eftermonteret partikelfilter vil fortsat blive kontrolleret i forbindelse med det årlige periodesyn med måling af røggastæthed. I stedet for udstedelse og inddragelse af miljøzonemærker vil der skulle fastsættes en pligt til, at synsvirksomhederne ajourfører registreringerne i DMR om køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

Bemyndigelsen i den foreslåede stk. 1 og stk. 2 vil blive brugt til at fastsætte regler om, at det skal registreres i det Digitale Motorregister, i forbindelse med syn af et køretøj, som er omfattet af de foreslåede krav i miljøzoner, om køretøjet opfylder kravet om eftermonteret partikelfilter, såfremt køretøjet ikke er registreret første gang fra og med den gældende datoafskæring i den foreslåede § 15 b, stk. 1 og 2. Af DMR fremgår første registreringsdato for alle køretøjer i Danmark, og det vil derfor kun være i de tilfælde, hvor et køretøj ikke lever op til datoafskæringen og hvor der ikke er et fabriksmonteret partikelfilter, at det vil være nødvendigt i forbindelse med syn at registrere, om køretøjet opfylder

partikelfilterkravet i den foreslåede § 15 b, stk. 1 eller 2. Se nærmere om kravene til partikelfiltre i de specielle bemærkninger til den foreslåede § 15 b, stk. 4, herunder om forskellen på effektive partikelfiltre til lastbiler og busser og partikelfiltre til varebiler.

Registrering i DMR var allerede i L 39 fra FT 2006-07 nævnt som en mulighed i bemærkningerne til den gældende § 15 d, stk. 1 og 2, men på daværende tidspunkt var registeret ikke tilstrækkeligt udbygget til, at ministeren har fastsat regler om registrering af miljøzonemærkerne. Registeret er i mellemtiden tilstrækkeligt udbygget og opdateret til, at det er muligt at basere overholdelsen af miljøzonekravene på en registrering i DMR frem for et miljøzonemærke på køretøjet. Se nærmere om den foreslåede håndhævelsesmodel og overgangen til en fuldt digital håndhævelse i afsnit 3.4.

Den foreslåede § 15 d, stk. 3, er indholdsmæssigt uændret i forhold til den gældende, tilsvarende bestemmelse. Synsvirksomhedernes afgørelser om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter i forhold til, om de overholder miljøzonekravene, vil således fortsat kunne påklages til ministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil. Det er hensigten, at der, som i dag til Trafikstyrelsen, fremadrettet skal ske delegation til Færdselsstyrelsen af beføjelsen til at afgøre klager over afgørelser truffet af synsvirksomhederne, hvilket i dag er fastsat i § 35, stk. 1, i bekendtgørelse om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner.

Til nr. 17

Efter den gældende § 15 e har miljø- og fødevareministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om varebiler i miljøzoner, herunder regler, som svarer til, hvad der gælder for lastbiler og busser, d.v.s. bl.a. krav til euronorm, partikelfilter, miljøzonemærke 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. Med den foreslåede nye bestemmelse i § 15 b, stk. 2, fastsættes således krav til varebiler i miljøzoner og med de efterfølgende foreslåede ændringer af bl.a. de gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 2-5, vil varebiler også blive omfattet af disse regler. Med den foreslåede ændring af § 15 c, stk. 1, kan der nu 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.

Til nr. 18

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

De foreslåede bestemmelser 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. Folketingstidende 2011-12, A, L 88 som fremsat, side 48, hvor § 79 b blev indsat.

Det bemærkes, at der ved en eventuelt udmøntning af hjemlen til at fastsætte regler om anvendelse af digital selvbetjening skal tages højde for, at EU- og EØS-borgere skal kunne tilgå systemerne og/eller tilbydes alternative kommunikationsmuligheder, således at der ikke sker forskelsbehandling i strid med EU-retten.

Til nr. 19

Miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1, nr. 14, giver miljø- og fødevareministeren hjemmel til at fastsætte regler om digital 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 en ny bestemmelse i § 79 b, stk. 1, nr. 6. Som konsekvens heraf bliver § 79 b, stk. 1, nr. 1-13, til § 79 b, stk. 1, nr. 1-14.

Det foreslås at udvide bemyndigelsen i § 79 b, stk. 1, nr. 14, 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".

[Den foreslåede nummerering i § 79 b, stk. 1, tager højde for L82 FT 2018-19, lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (obligatorisk digital kommunikation om rottebekæmpelse og autorisation hertil), som er fremsat den 25. oktober 2018. L82 omhandler § 79 b og foreslår indsat et nyt nr. 6 i § 79 b, stk. 1. L 82

foreslås med ikrafttrædelse den 1. januar 2019. Skulle L82 mod forventning ikke blive vedtaget, nummereres nærværende lovforslag på anden vis.]

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 partikelfilter kan politiet også med hjemmel i bestemmelsen kontrollere, om køretøjet har et miljøzonemærke.

Det foreslås, at § 87, stk. 3, 2. pkt., ændres således, at henvisningen til miljøzonemærke udgår, fordi miljøzonemærkeordningen foreslås ophævet. Det foreslås endvidere, 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. 11 om den foreslåede nye affattelse af § 15 b, stk. 3.

Med forslaget om at indsætte nyt § 15 b, stk. 2, om krav til varebiler 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 miljøzonemærkekravet. Da mærkekravet foreslås afskaffet, er der ikke længere behov for differentieringen af ansvaret mellem ejer og fører.

Bødestørrelserne har hidtil været på 5.000 kr. til chaufføren for manglende miljøzonemærke 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.

Det foreslås, at overtrædelser ved kørsel i en miljøzone i en lastbil eller bus, som ikke overholder kravene i lovens § 15 b, stk. 1, nr. 1-3 (lovforslagets § 1, nr.8) og overtrædelser ved kørsel i en miljøzone i en varebil, som ikke overholder kravene i lovens § 15 b, stk. 2, nr. 1-4 (lovforslagets § 1, nr.9) 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.

Ansvarssubjektet er den, der overtræder, at køretøjet ikke overholder miljøzonekravene i lovens § 15 b, stk. 1 og 2. Strafansvar ved overtrædelse af bestemmelserne vil primært blive gjort gældende over for ejeren af køretøjet eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet. Det er hensigten, at virksomhedsansvaret bør være det primære, jf. Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/1999, revideret 17/4 2015. 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.

Til nr. 22

§ 111 b, stk. 1, fastsætter, at politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om overtrædelse af pligten for ejer eller bruger, henholdsvis føreren, af et køretøj, omfattet af miljøzonereglerne 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 2 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 retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 2.

Som følge af ændringerne i bestemmelsernes placering i lovteksten 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.

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 i lovforslag nr. L 210, Folketinget 2009-10.

Til § 2

Til stk. 1

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2020.

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

Til stk. 2

Med lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås en bestemmelse i § 15 a, stk. 3, 2. pkt., hvorefter kommunalbestyrelsen i de fem eksisterende kommuner med miljøzoner inden den 1. juli 2019 har mulighed for 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 og 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 med forslaget ikke være muligt at ophæve en etableret miljøzone af hensyn til en indfasningstid 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 skal kun gælde indtil loven i øvrigt træder i kraft. Det foreslås derfor, at bestemmelsen træder i kraft den 1. maj 2019 og ophæves automatisk den 1. juli 2020.

Den 1. juli 2020 foreslås den foreslåede varige regel om kommunalbestyrelsens muligheder for at udvide, ændre eller ophæve en etableret miljøzone i kraft. Der henvises herom til bemærkningerne til § 1, nr. 4.

Til stk. 3

Det foreslås med § 2, stk. 3, at loven eksplicit fastsætter, at loven finder anvendelse for miljøzoner, der er etableret før lovens ikrafttræden.

Den foreslåede regel har til formål at sikre, at de fem allerede etablerede miljøzoner i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense Kommuner også vil omfatte de foreslåede skærpede krav til lastbiler og busser i § 15 b, stk. 1, og de foreslåede nye krav til varebiler i § 15 b, stk. 2, uanset at disse miljøzoner er etableret på et tidspunkt, hvor der alene gjaldt (lempeligere) krav for lastbiler og busser i miljøzonen.

Bilag 1: Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 3. september 2018, foretages følgende ændringer:

§ 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 nævnte 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

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

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. 1 og 2, 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.

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

6. I § 15 a, stk. 5, som bliver stk. 4, ændres "stk. 1 og 2" til: "stk. 2".

7. I § 15 a, stk. 7, som bliver stk. 6, udgår "for lastbiler og busser" i 2. pkt., og 3. og 4. pkt. ophæves.

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. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1-3 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

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. Ministeren fastsætter regler om offentlighedens inddragelse, herunder om udelukkende digital annoncering, når kommunalbestyrelsen træffer afgørelse efter stk. 1-3.

§ 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:

- 1) 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).
- 2) 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).
- 3) Efter 1. juli 2008 skal køretøjer være forsynet med et miljøzonemærke 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

8. § 15 b, stk. 1, affattes således:

”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. 4 og 5:

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

9. I § 15 b indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

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

- 5) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på

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. 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 fødevareministeren kan i særlige tilfælde dispensere fra partikelfilterkrav i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2.

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 miljøzonemærkeordning. Ministeren kan herunder fastsætte regler om udformning, udstedelse, anbringelse, inddragelse og registrering af miljøzonemærker. Ministeren fastsætter også regler om tilsyn, kontrol, revision og digital indberetning i bestemt form.

Stk. 2. Ministeren kan til en privat organisation eller

køretøjer være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2007 eller senere.

- 6) Fra og med den 1. juli 2022 skal der på køretøjer være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2012 eller senere.
- 7) Fra og med den 1. juli 2025 skal der på køretøjer være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. september 2016 eller senere.
- 8) Køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d."

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

10. § 15 b, stk. 2, som bliver stk. 3, ophæves.

11. § 15 b, stk. 3, affattes således:

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

12. I § 15 b, stk. 4 og 5, indsættes efter "stk. 1, nr. 1-3": "og stk. 2, nr. 1-4".

13. I § 15 b indsættes som *stk. 6*:

"Stk. 6. Kravet om godkendelse i § 15 b, stk. 1, nr. 3, og § 15 b, stk. 2, nr. 4, gælder ikke for køretøjer, der er registreret i udlandet. Ministeren kan herudover fastsætte regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at kravene i stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, er opfyldt."

14. I § 15 c, stk. 1, indsættes efter "stk. 1, nr. 1 og 2": ", og stk. 2, nr. 1-3".

15. I § 15 c, stk. 2, ændres "tidsbegrænsning og dokumentation" til: "tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation".

16. § 15 d affattes således:

"§ 15 d. Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og om kontrol af køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

Stk. 2. Ministeren kan til en privat organisation

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 miljøzonemærker og
- 3) føre kontrol og revision med den i stk. 1 nævnte ordning.

Stk. 3. Afgørelser om miljøzonemærker 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 fødevarerministeren kan fastsætte regler om varebiler i miljøzoner, herunder om partikeludledning og miljøzonemærker, 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 fødevarerministeren 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,
- 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 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,
- 7) 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,

eller virksomhed henlægge beføjelser til at

- 4) vurdere, om de i § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, 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. 3. Afgørelser om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og om inddragelse af godkendelse truffet af den private organisation eller virksomhed kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til ministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil. Klagefristen er 4 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."

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".

8) tilmelding og indberetning til Affaldsregistret i henhold til regler udstedt i medfør af § 45 d, stk. 2,
 9) 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,
 10) tilsynsmyndigheders udøvelse af tilsynsvirksomhed, herunder resultater af tilsynsmyndigheders udøvelse af tilsynsvirksomhed,
 11) 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,
 12) klage over afgørelser som nævnt i nr. 5 og
 13) kommunikation med myndigheder i forbindelse med de forhold, som er nævnt i nr. 1-12.

Stk. 2. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at myndigheden kan udstede afgørelser og andre dokumenter i forbindelse med forhold, som er nævnt i stk. 1, uden underskrift, med maskinelt eller på tilsvarende måde gengivet underskrift eller under anvendelse af en teknik, der sikrer entydig identifikation af den, som har udstedt afgørelsen eller dokumentet. Sådanne afgørelser og dokumenter sidestilles med afgørelser og dokumenter med personlig underskrift.

Stk. 3. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at dokumenter, der udelukkende er udstedt på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af myndigheden som afsender.

Stk. 4. En digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.

Stk. 5. Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, hvilken myndighed der er ansvarlig for de oplysninger, som er omfattet af stk. 1.

§ 87. Tilsynsmyndighederne eller personer, der af disse myndigheder er bemyndiget hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til offentlige og private ejendomme, lokaliteter og transportmidler for at udføre tilsyns- eller andre opgaver efter denne lov, regler udstedt med hjemmel i loven eller forordninger på lovens område. Tilsynsmyndigheden har herunder adgang til at foretage undersøgelser, fotografere, kopiere

20. I § 87, stk. 3, ændres ”miljøzonemærke samt partikeludledning og effektivt partikelfilter” til: ”krav til partikeludledning og partikelfilter”.

eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag, herunder eksemplarer af produkter og varer, der er reguleret i medfør af loven. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Producenten eller importøren af en udtaget produkt- eller vareprøve er forpligtet til at godtgøre en detailforhandler prøvens fakturapris eller levere et tilsvarende eksemplar mod forevisning af kvitteringen.

Stk. 2. Adgang efter stk. 1 kræver retskendelse, hvor adgangen sker med henblik på at lade påbudte foranstaltninger udføre efter § 69 i forbindelse med undersøgelse og oprydning af forurenede jord, jf. § 83 c. Der kræves dog ikke retskendelse, hvis

1) der foreligger en situation som beskrevet i § 70, stk. 1, eller

2) adgangen til at gennemføre undersøgelsespåbud eller oprydningspåbud er påkrævet for at forebygge, at den i § 70, stk. 1, nævnte situation opstår.

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 tilsvarende 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. Ved undersøgelser og tilsyn på ejendomme, lokaliteter og transportmidler skal indehaveren og ansatte yde myndighederne fornøden vejledning og hjælp.

§ 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,

21. I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres ”§ 15 b, stk. 2” til: ”§ 15 b, stk. 1 og 2”.

stk. 3, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 72 a eller § 89 c,

2) undlader at efterkomme forbud eller påbud efter loven, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold eller pålæg efter § 26 a,

3) undlader at efterkomme krav fastsat i medfør af § 9 h og § 10, stk. 4,

4) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven,

5) undlader at sløjfe eller afblænde en tank til mineralolie efter de herom gældende regler, jf. § 21 a,

6) anlægger, påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter § 33,

7) undlader at meddele oplysninger efter § 32 a, stk. 1, eller § 37 a, stk. 2, eller at meddele oplysninger eller at afgive prøver efter § 72 eller at give underretning som nævnt i § 21, § 71, stk. 1, og § 72 a,

8) undlader at indgive anmeldelse, der er foreskrevet i regler udfærdiget efter § 7, stk. 1, herunder tilsidesætter vilkår i forbindelse med en sådan anmeldelse, eller undlader at indgive ansøgning, jf. § 39,

9) modvirker myndighedernes adgang til ejendomme, lokaliteter eller transportmidler i strid med § 87,

10) forsætligt borttager, forvansker eller beskadiger afmærkninger, som foretages i forbindelse med arbejder og undersøgelser efter loven,

11) undlader at efterkomme krav i en afgørelse efter § 70 b eller fjerner eller ændrer udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 70 a eller § 70 b,

12) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 2,

13) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller undlader at afgive oplysninger efter § 53 b eller § 56 a,

14) undlader at efterkomme godkendelsesmyndighedens eller klageinstansens afgørelse om at etablere sikkerhedsstillelse efter § 39 a,

15) hindrer i strid med § 41 e, stk. 3, at vilkår eller påbud efter § 34, stk. 2, eller § 41 kan efterkommes,

16) indtægtsfører pant, som ikke er indløst, uden at betingelserne herfor er opfyldte, jf. § 9 c,

17) undlader at søge en overhængende fare for

forurening afværget eller hindre yderligere udledning af forurenende stoffer m.v., jf. § 71, stk. 2,

18) undlader at iværksætte de nødvendige forebyggende foranstaltninger over for en overhængende fare for en miljøskade eller ethvert praktisk gennemførligt tiltag, der kan begrænse en miljøskades omfang og forhindre yderligere miljøskade, jf. § 73 c, eller

19) undlader at efterkomme politiets indkaldelse til syn efter § 87, stk. 3.

Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare derfor eller

2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Stk. 3. I regler og forskrifter, der udstedes i medfør af §§ 7-10, §§ 12-16, § 17, stk. 3, § 18, § 19, stk. 5, § 19 a, § 27, stk. 3, § 31, stk. 3, § 32 a, stk. 2 og 3, § 35, § 35 a, § 35 b, § 35 c, § 37 b, stk. 2, § 39, stk. 4, § 39 b, stk. 2, § 39 c, § 44, § 45, stk. 2, 4, 5 og 7, § 45 b, § 45 d, § 46 a, stk. 2, § 46 b, § 47, stk. 2, § 48, § 50 a, stk. 3, § 50 c, § 50 d, § 51, § 53, § 53 c, stk. 3, § 55 c, stk. 2, § 56, stk. 3, § 72 a, stk. 3, § 79 d, § 89, stk. 2, og § 89 a, kan der fastsættes straf af bøde.

Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i stk. 2.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 5. Ved udmåling af bødestraf skal der lægges vægt på de hensyn, der er nævnt i § 1. Det er en skærpende omstændighed, hvis overtrædelsen er begået i forbindelse med udøvelse af erhverv.

Stk. 6. Er der ved en overtrædelse opnået en økonomisk fordel, konfiskeres denne efter reglerne i straffelovens 9. kapitel, selv om der ved overtrædelsen ikke er voldt skade på miljøet eller er fremkaldt fare derfor. Kan der ikke ske konfiskation, skal der tages særskilt hensyn hertil ved udmåling af en bøde, herunder en eventuel tillægsbøde.

Stk. 7. Ved overtrædelse af § 10, stk. 4, jf. § 110, stk. 1, nr. 3, skal der ved udmåling af bøder, herunder tillægsbøder, tages hensyn til størrelsen af den bod, der måtte være fastlagt på det pågældende område i medfør af § 10, stk. 2.

Stk. 8. Har nogen begået flere overtrædelser af regler og forskrifter fastsat i medfør af § 9, stk. 2, nr. 2 og 3, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse. Har nogen overtrådt regler og forskrifter fastsat i medfør af § 9, stk. 2, nr. 2 og 3, og én eller flere skatte- og afgiftslove, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse af disse regler og bødestrafen for overtrædelsen af én eller flere skatte- og afgiftslove.

Stk. 9. Bestemmelsen i stk. 7 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

Stk. 10. Forældelsesfristen for strafansvaret er fem år for overtrædelser m.v. som omhandlet i stk. 1, nr. 1, 2, 3, 4, 5 og 6, samt for overtrædelser af regler udstedt i henhold til § 19, stk. 5.

Stk. 11. Straffelovens § 152 og §§ 152 d-f finder tilsvarende anvendelse på bestyrelsesmedlemmer og ansatte i selskaber m.v., der har fået overdraget administrationen af en pant- og returordning i henhold til lovens § 9, stk. 3.

§ 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. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun, indtil de nævnte beløb er betalt eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 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.

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

22. I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres ”§ 15 b, stk. 2” til: § 15 b, stk. 1 og 2”, og ”§ 15 b, stk. 5, og § 15 e” ændres til: ”§ 15 b, stk. 3, 5 og 6”.

§ 2

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

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

ophæves automatisk den 1. juli 2020.
Stk. 3. Loven finder tillige anvendelse for miljøzoner, som er etableret før lovens ikrafttræden.