

**Udkast til**

**Forslag**

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og lov om Sund og Bælt Holding A/S<sup>1</sup>

(Digital håndhævelse af miljøzoner)

**§ 1**

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, foretages følgende ændringer:

1. I § 15 a, stk. 2, ændres ”§ 15 b, stk. 3 og 4” til: ”§ 15 b, stk. 1 og 2”.
2. § 15 b, stk. 1 og 2, ophæves.  
Stk. 3-8 bliver herefter stk. 1-6.
3. I § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, og § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 2, ændres ”stk. 6-8” til: ”stk. 4 og 5”.
4. I § 15 b, stk. 3, nr. 1, der bliver stk. 1, nr. 1, indsættes efter ”senere”: ”eller som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) c) og d) (Euro 5 eller EEV)”.
5. I § 15 b, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 1, nr. 3, og § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, indsættes efter ”Køretøjer”: ”registreret i Danmark”.
6. Efter § 15 b, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 1, nr. 3, indsættes som nr. 4 og 5:  
”4) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. oktober 2009 skal fra den 1. juli 2020 være registreret med et partikelfilter efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6.  
5) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. januar 2014 skal fra den 1. juli 2022 være registreret med et partikelfilter efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6.”
7. Efter § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, indsættes som nr. 5-7:  
”5) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. januar 2007 skal fra den 1. juli 2020 være registreret efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6.

---

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

6) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. januar 2012 skal fra den 1. juli 2022 være registreret efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6.

7) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. september 2016 skal fra den 1. juli 2025 være registreret efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6."

8. I § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 4, og § 15 b, stk. 7, der bliver stk. 5, ændres "stk. 1, nr. 1-3, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4" til: "stk. 1, nr. 1-5, og stk. 2, nr. 1-7".

9. § 15 b, stk. 8, der bliver stk. 6, affattes således:

"Stk. 6. Miljøministeren fastsætter regler om påkrævet dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af stk. 1, nr. 4 og 5, og stk. 2, nr. 5-7."

10. I § 15 c, stk. 1, ændres "§ 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4" til: "§ 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3".

11. § 15 d affattes således:

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

Stk. 2. Miljøministeren 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 eftermonteret partikelfilter,
- 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, der er truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til miljøministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet."

12. § 15 e affattes således:

"§ 15 e. Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzoner.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om behandling af oplysninger om køretøjer i miljøzoner mellem den relevante kontrolmyndighed og Sund og Bælt Holding A/S.

Stk. 3. Miljøministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæggelse, godkendelse af kontrolstrategi og behandling af data m.v. "

13. I § 79 b, stk. 1, indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

"7) indsendelse af dokumentation for overholdelse af kravene i § 15 b, stk. 1 og 2, efter regler udstedt i henhold til § 15 b, stk. 6,"  
Nr. 7-15 bliver herefter nr. 8-16.

14. I § 79 b, stk. 1, nr. 15, der bliver nr. 16, ændres "nr. 1-14" til: "nr. 1-15"

15. I § 79 b, stk. 1, indsættes efter nr. 7 som nyt nummer:

"8) sager omfattet af § 110 c, stk. 1, og § 110 d, stk. 1,"  
Nr. 8-16 bliver herefter nr. 9-17.

16. I § 79 b, stk. 1, nr. 16, der bliver nr. 17, ændres "nr. 1-15" til: "nr. 1-16"

17. I § 87, stk. 3, 2. pkt., udgår "miljøzonemærke samt".

18. I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres "§ 15 b, stk. 2, 3 eller 4" til: "§ 15 b, stk. 1 eller 2".

19. Efter § 110 b indsættes:

**"§ 110 c.** For overtrædelser af § 15 b, stk. 1 eller 2, pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 110, stk. 1, nr. 1, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

*Stk. 2.* Har en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet, inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende overtrædelserne, over for Miljøstyrelsen erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

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

*Stk. 4.* Hvis der ikke inden for 3 måneder fra Miljøstyrelsens modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2 er tilkendegivet andet over for ejeren (brugeren), pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

*Stk. 5.* Ejeren (brugeren) af køretøjet pålægges ikke ansvar efter stk. 1, hvis en anden person ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

*Stk. 6.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 7.* Der fastsættes ingen forvandlingsstraf for bødeansvar efter stk. 1.

*Stk. 8.* Straffelovens § 50, stk. 3, finder ikke anvendelse for bøder pålagt efter stk. 1.

*Stk. 9.* Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for behandling af sager omfattet af stk. 1."

20. Efter § 110 c indsættes:

**”§ 110 d.** I sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan miljøministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet, erklærer sig skyldig og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i bødeforelægget angivet bøde.

*Stk. 2.* Reglerne i retsplejelovens §§ 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2 og 752, stk. 1, om krav til indholdet af et anklageskrift og om at den sigtede ikke er forpligtet til at udtale sig finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

*Stk. 3.* Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

*Stk. 4.* Bødens størrelse stiger ikke i gentagelsestilfælde.

*Stk. 5.* Flere overtrædelser begået med samme køretøj inden for samme døgn inden for samme miljøzone anses for én overtrædelse. ”

21. § 111 b, stk. 1, nr. 1, affattes således:

”1) overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, eller regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 3, 5 og 6 og”

## § 2

I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S, som ændret ved § 1 i lov nr. 581 af 4. maj 2015, § 126 i lov nr. 686 af 27. maj 2016, lov nr. 1739 af 27. december 2016 og lov nr. 172 af 27. februar 2019, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes som *stk. 5*:

”*Stk. 5.* Sund og Bælt Holding A/S kan varetage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som pålægges selskabet ved lov eller i henhold til lov, herunder i relation til vejafgiftsordninger, miljøzoneordninger og betalingshåndtering, samt information om disse. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade opgaver efter 1. pkt. til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte.”

2. Overskriften før § 17 affattes således:

**”Automatisk nummerpladegenkendelse, tv-overvågning og behandling af personoplysninger”.**

3. Efter § 17 indsættes før overskriften før § 18:

**”§ 17 a.** Sund og Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning herom.

*Stk. 2.* Sund og Bælt Holding A/S kan indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S’ opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen. Under samme betingelser som nævnt i 1. pkt. kan Sund og Bælt Holding A/S indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, og behandle disse.

*Stk. 3.* Sund og Bælt Holding A/S kan videregive personoplysninger, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, til kontrolmyndigheden, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af kontrolmyndighedens opgaver.

*Stk. 4.* Sund og Bælt Holding A/S kan på baggrund af registrering af nummerplader, jf. stk. 1, opbygge en køretøjsdatabase til det formål at lette genkendelse af køretøjer i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen.

*Stk. 5.* Sund og Bælt Holding A/S kan foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen, og foretage registrering og opbevaring af billeder. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.”

### **§ 3**

Loven træder i kraft den 1. juli 2020.

### **§ 4**

I lov nr. 590 af 13. maj 2019 om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler) foretages følgende ændring:

1. *§ 1, nr. 17 og 23*, ophæves.

## Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund.....	7
2. Lovforslagets hovedpunkter .....	8
2.1. Skærpet kontrol og håndhævelse .....	8
2.1.1. Gældende ret.....	8
2.1.2. Overvejelser.....	9
2.1.3. Den foreslåede ordning .....	11
2.2. Ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S .....	13
2.2.1. Gældende ret.....	13
2.2.2. Overvejelser.....	13
2.3. Betinget objektivt ansvar.....	14
2.3.1. Gældende ret.....	14
2.3.2. Overvejelser .....	15
2.3.3. Den foreslåede ordning .....	17
2.4. Administrative bødeforelæg.....	20
2.4.1 Gældende ret.....	20
2.4.2. Overvejelser.....	21
2.4.3. Den foreslåede ordning .....	23
3. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige .....	25
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. ....	26
5. Administrative konsekvenser for borgerne .....	27
6. Miljømæssige konsekvenser.....	27
7. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven .....	27
8. Forholdet til EU-retten .....	30
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v. ....	30
10. Sammenfattende skema.....	31

## 1. Indledning og baggrund

Vejtransporten bidrager i dag med ca. 30 pct. af NO<sub>x</sub>-udledningen og knap 10 pct. af udledningen af partikler i Danmark. I en trafikeret gade er transportsektoren typisk den dominerende kilde til luftforurening – og særligt i myldretiden. Luftforureningen forårsager hvert år en række sygdomstilfælde og for tidlig død i Danmark, og WHO erklærede i 2012 dieselsod for at være kræftfremkaldende.

Alt for mange danskere dør for tidligt eller bliver syge som følge af luftforurening. Særligt i de største byer. Der er således et særligt behov for at reducere partikelforurening fra dieseldrøjetøjer. Med "*Retfærdig retning for Danmark*" er sporene lagt til at omstille transportsektoren i en mere grøn retning til gavn for både klimaet og miljøet. Derfor er det regeringens mål at sikre en god og effektiv håndhævelse af de miljøzoneregler, som er vedtaget, med det formål at bekæmpe luftforureningen og forbedre luftkvaliteten i de største byer.

De eksisterende miljøzoner blev senest skærpet med et lovforslag i foråret 2019, der blev gennemført ved lov nr. 590 af 13. maj 2019. Med loven blev kravene til lastbiler og busser strammet i to trin henholdsvis den 1. juli 2020 og 1. juli 2022. Endvidere omfattedes varebiler af kravene i tre trin henholdsvis den 1. juli 2020, den 1. juli 2022 og den 1. juli 2025. Det nuværende krav om miljøzonemærke på alle de omfattede køretøjer blev med loven afskaffet med henblik på at stramme håndhævelsen i miljøzonerne ved at indføre automatiseret kontrol baseret på digital aflæsning af nummerplader.

I dette lovforslag om digitaliseret håndhævelse af miljøzonerne strammer regeringen håndhævelsen af miljøzonereglerne ved at indføre digital kontrol baseret på automatiseret aflæsning af nummerplader i miljøzonerne fra 1. juli 2020. Kontrollen foreslås fremover baseret på digital aflæsning af nummerplader sammenholdt med oplysninger i Køretøjsregisteret (det såkaldte DMR). Den skærpede kontrol skal sikre en god og effektiv håndhævelse af miljøzonereglerne til gavn for en fortsat forbedring af luftkvaliteten med bedre miljø- og sundhedsbeskyttelse til følge.

Sund og Bælt Holding A/S har via driften af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund bl.a. opnået kompetencer i at opkræve og inddrive brugerafgifter samt udføre kontroller i forbindelse med håndhævelsen af disse. Selskabet har i 2018 indført et nummerpladegenkendelsessystem (ANPR) i betalingsanlægget på Storebæltsforbindelsen. Denne teknologi og koncernens erfaring med brug heraf kan udnyttes til løsning af andre opgaver, herunder kontrolopgaver i relation til miljøzoneordningen.

Da der vurderes at være væsentlige synergieffekter i at drage nytte af kompetencer, som allerede i dag er til stede i statslig regi, ønsker regeringen med dette lovforslag at henlægge opgaven med digital aflæsning af nummerplader til Sund og Bælt Holding A/S med henblik på håndhævelse af miljøzonereglerne.

Samtidig foreslås det at give Sund og Bælt Holding A/S hjemmel til at foretage automatisk registrering af nummerplader, at indsamle oplysninger fra køretøjsregistre, opbygge en køretøjsdatabase samt foretage tv-overvågning i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen.

For at sikre en målrettet opgaveløsning foreslås det endvidere, at Miljøstyrelsen tildeles en del af ansvaret for håndhævelsen, herunder mulighed for at udsende administrative bødeforelæg på baggrund af de data, Sund og Bælt Holding A/S indsamler.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Skærpet kontrol og håndhævelse

#### 2.1.1. *Gældende ret*

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

Politiet fører kontrol med overholdelse af reglerne i de danske miljøzoner 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 (EF-Tidende L 235 af 17.9.1996, s. 59–75) 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 tunge køretøjer på vejene (vejsidekontrol). En del af disse kontroller sker i dag inden for en miljøzone og omfatter bl.a. kontrol af, om de nationale miljøzoneregler er overholdt, når det er relevant. Politiet fastlægger i den forbindelse køretøjets Euronorm og kontrollerer, om der er et korrekt miljøzonemærke i køretøjets forrude. Derudover kontrolleres også, om der er foretaget konstruktive ændringer af køretøjets forureningsbegrænsende udstyr.

Politiet kan desuden med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner og indkalde et køretøj til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner.

Frem til den 1. juli 2020 indeholder den gældende regulering af miljøzoner et mærkekrav for både danske og udenlandske lastbiler og busser ud over det materielle krav om montering af effektivt partikelfilter, hvis ikke køretøjet lever op til den krævede Euronorm, jf. § 15 b, stk. 1, nr. 3. Miljøzonemærket giver indtil den 1. juli 2020 en umiddelbar indikation af, om et køretøj opfylder miljøzonekravene. Hvis et ældre køretøj ikke er forsynet med et miljøzonemærke, giver det således politiet et grundlag for at kontrollere, om køretøjet opfylder den gældende Euronorm eller har et eftermonteret partikelfilter, f.eks. i forbindelse med en vejsidekontrol som omtalt ovenfor.

Det følger endvidere af § 15 b, stk. 3, nr. 3, for lastbiler og busser, og af § 15 b, stk. 4, nr. 4, for varebiler, at køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d. Godkendelseskravet gælder ikke for køretøjer registreret i udlandet, jf. § 15 b, stk. 8, 1. pkt.

For udenlandske køretøjer indeholder § 15 b, stk. 8, 2. pkt., derfor en bemyndigelse til, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at føreren af et udenlandske køretøj skal kunne fremlægge dokumentation for overholdelse af miljøzonekravene. Bestemmelsen er ikke udnyttet på nuværende tidspunkt, fordi udenlandske køretøjer omfattet af miljøzonekravene indtil den 1. juli 2020 også er omfattet af miljøzonemærkekravet.

Der er i dag fastsat regler om synsvirksomhedernes opgaver, når en lastbil eller bus henvender sig til synsvirksomheden for at få udstedt et miljøzonemærke eller for at få registreret et eftermonteret partikelfilter, jf. §§ 11 og 12 i den tekniske miljøzonebekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 1059 af 22.



oktober 2019 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.). Hvis synsvirksomheden konstaterer, at køretøjet (lastbiler og busser) opfylder kravene om enten minimum Euro 4 eller har et eftermonteret effektivt partikelfilter, udsteder den et miljøzonemærke til køretøjet indtil d. 1. juli 2020, jf. bekendtgørelsens § 12. Hvis køretøjet får eller har fået eftermonteret et partikelfilter, skal synsvirksomheden endvidere registrere dette i Køretøjsregisteret (DMR), når der er tale om danske køretøjer.

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

Som det fremgår af afsnit 2.2.1, kan Sund og Bælt Holding A/S efter den gældende bestemmelse i § 1, stk. 4, i lov om Sund og Bælt Holding A/S foretage aktiviteter med henblik på at forberede en opgave med at regulere vejtrafik. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade sådanne opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte. Sund og Bælt Holding A/S kan efter transportministerens beslutning igangsætte forberedende opgaver.

Med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 67 kan miljøministeren bestemme, at tilsyn skal udføres af andre myndigheder end kommunalbestyrelsen, som efter § 65 generelt fører tilsyn med loven og regler fastsat i medfør af loven. Færdselsstyrelsen fører i dag tilsyn med synsvirksomhedernes opgaver, der følger af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 om godkendelse og syn af køretøjer og dertilhørende bekendtgørelser. Som det fremgår af afsnit 2.1.3. om den foreslåede ordning, foreslås bestemmelsen også anvendt til at give miljøministeren kompetence til at føre tilsyn med overholdelsen af miljøzonekravene i de foreslåede bestemmelser i § 15 b, stk. 1-3. Som det nærmere fremgår af afsnit 2.4.3. foreslås denne kompetence bl.a. udmøntet som en adgang til at udstede administrative bødeforelæg.

### *2.1.2. 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 trinvise stramning af kravene til lastbiler, busser og varebiler i miljøzonerne vil miljøzonekravene fremover omfatte langt flere køretøjer end i dag. Der er således behov for en mere systematisk kontrol af, om reglerne overholdes.

Kravet om miljøzonemærke har hidtil givet en synlig indikation af, om det enkelte køretøj overholder reglerne.

Siden 2006, hvor den første miljøzoneregulering blev vedtaget, er der indført et nyt register for køretøjer, DMR, administreret af Motorstyrelsen. Alle køretøjer skal registreres i DMR, før de tages i brug her i landet. For nye køretøjer sker dette via nummerpladeoperatører (f.eks. en synshal). Registrering af brugte køretøjer sker ved syn, jf. § 19, stk. 1, i synsbekendtgørelsen.

Af DMR fremgår første registreringsdato for alle køretøjer registreret i Danmark, og det er endvidere registreret, hvilke køretøjer der har partikelfilter. Der er to registreringsfelter angående partikelfiltre i DMR til registrering af, hvilke køretøjer der har partikelfilter. I det ene felt, "partikelfilter", registreres alle køretøjer, der har et partikelfilter, såvel fabriksmonteret som eftermonteret. I det andet felt registreres det, hvorvidt partikelfilteret er eftermonteret. Der vil således for et eftermonteret partikelfilter både være en registrering 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, mens der for varebiler kræves et partikelfilter efter de gældende regler om afgiftsfritagelse.

Det er således i dag muligt for alle de omfattede danske køretøjer ved opslag i DMR at kontrollere, om et køretøj opfylder de foreslåede krav i en miljøzone både i forhold til registreringsdato og tilstedeværelse af partikelfilter. Oplysningerne om første registreringsdato og partikelfilter er tilgængelige for alle.

Nogle få køretøjer vil ved dispensationsansøgning til Miljøstyrelsen kunne få dispensation for miljøzonekravene. I dispensationsafgørelsen vil det fremgå, i hvilket tidsrum disse køretøjer er undtaget for kravene i miljøzonerne. Det er hensigten, at oplysning om en opnået dispensation også skal registreres i en database, hvor oplysninger om dispensation kan fremsøges via køretøjets nummerplade. Da det fortsat vil være Miljøstyrelsen, der træffer afgørelser om dispensation, vil det være Miljøstyrelsen, der skal registrere de udstedte dispensationer i et digitalt system i forbindelse med forslaget om at indføre en automatiseret digital kontrol.

For de udenlandske køretøjer er der offentlig adgang til tekniske data fra en lang række lande. Ud fra disse data kan det i nogle tilfælde afgøres, om et køretøj overholder reglerne. Det vil særligt gælde for ældre dieselskøretøjer, hvor der kræves partikelfilter for at få adgang til miljøzoner. Det kan derfor være hensigtsmæssigt, at der fastsættes et registreringskrav for de køretøjer, der ikke opfylder alderskravene i § 15 b, stk. 1-2.

Oplysninger om navn og adresse for køretøjer, der ikke opfylder reglerne, vil skulle indhentes hos udenlandske myndigheder og/eller igennem det almindelige politisamarbejde. Herudover findes der to EU-direktiver, som giver adgang til data om køretøjer og deres ejere. Det er henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2019/520 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen og Europa-Parlamentets og rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Fælles for de to direktiver er, at overtrædelse af miljøzoneregulering ikke er en del af anvendelsesområdet. De fleste europæiske landes ansvarlige myndigheder i forhold til køretøjsregistre giver dog, baseret på henvendelse med myndighedsinformation om grundlag for ansøgning om adgang til navn og adresse, adgang til de forespurgte data, når disse oplysninger skal bruges til at forfølge en overtrædelse.

Herudover er der siden 2006, hvor de første miljøzoner blev besluttet, 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 nummerpladeaflæsere og ved betalingsanlæg ved Storebæltsbroen og Øresundsbroen. Forudsætningerne for at udvikle et digitalt system, hvor køretøjer, der kører inden for miljøzonerne, skal kontrolleres

automatisk, er således til stede i dag, både i forhold til automatisk genkendelse af køretøjer og adgang til de nødvendige oplysninger i dataregistre.

Sund og Bælt Holding A/S har mange års erfaring og kompetencer med vejledning af brugerne af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og de øvrige aspekter forbundet med opkrævning og inddrivelse af brugerafgifter for benyttelse af de faste forbindelser samt kontrol i forbindelse med håndhævelsen heraf. Sund og Bælt Holding A/S anvender tidssvarende udstyr og it-understøtning, og der vurderes at være potentiale for, at dette også effektivt kan tjene andre formål end administration af betalingsordningerne ved de faste forbindelser i Danmark. F.eks. har selskabet i 2018 indført et nummerpladegenkendelsessystem (ANPR) til brug for betalingsopkrævningen på Storebæltsforbindelsen. Brugere af forbindelsen kan således forhåndsregistrere nummerplade og betalingskort, hvorefter betalingen sker automatisk, når nummerpladen registreres af ANPR-systemet i betalingsanlægget. ANPR-teknologien kan udnyttes til løsning af andre opgaver, da teknologien kan anvendes til understøttelse af både opkrævnings- og kontrolsystemer.

På denne baggrund har selskabet ved den seneste ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S (lov nr. 172 af 27. februar 2019) fået hjemmel til at foretage aktiviteter med henblik på at forberede en opgave med at regulere vejtrafik. Lovændringen er begrundet i ønsket om at sikre selskabet mulighed for at gennemføre forberedende aktiviteter, således at selskabet på et senere tidspunkt er i stand til at eksempelvis varetage af opgaver i relation til miljøzoneordninger og periodebaseret vejafgift, såfremt disse opgaver bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov. Selskabet har udnyttet hjemlen til at foretage en række indledende aktiviteter, f.eks. gennemførelse af en udbudsproces, der omfatter ANPR-systemer, vejportaler, web-portal til brugerregistrering og -betaling samt services, herunder opslag i udenlandske køretøjsregistre, til udsendelse af f.eks. administrativt bødeforelæg eller opkrævning af kontrolafgift ved overtrædelse af eksempelvis reglerne om miljøzoner. Sund og Bælt Holding A/S har hermed samarbejde (baseret på EU-udbud) med markedsaktører, som er specialiseret i at interagere med udenlandske motorregistre, hvor andre landes love og regler danner grundlag for forespørgsel af navn og adresse på køretøjsejere, som har overtrådt en anden lands love.

### *2.1.3. Den foreslåede ordning*

Tilsynet foreslås udmøntet i en kompetence for miljøministeren til at udstede administrative bødeforelæg, og det er hensigten i medfør af lovens § 80, stk. 1, at delegere kompetencen til Miljøstyrelsen. Med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 67 vil det generelle tilsyn med overholdelsen af miljøzonekravene blive delvist overført fra kommunalbestyrelsen til Miljøstyrelsen. Den konkrete udformning af den foreslåede ordning med administrative bødeforelæg er nærmere beskrevet i afsnit 2.4.

Det foreslås endvidere, at miljøministeren får hjemmel til at fastsætte regler om, at udenlandske køretøjer, der ikke opfylder de fastsatte seneste første registreringsdatoer i § 15 b, stk. 1-2, skal registrere sig i forbindelse med kørsel i de danske miljøzoner. I den forbindelse vil de udenlandske køretøjer skulle registrere relevant dokumentation for et fabriksmonteret eller et eftermonteret partikelfilter, på baggrund af regler fastsat i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

Som en del af varetagelsen af den generelle tilsynsopgave med miljøzonereguleringen foreslås det med § 15 e, stk. 1, at Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzoner. Det drejer sig om opgaver vedrørende indsamling af data til brug for håndhævelse over for køretøjer, der

ikke lever op til miljøzonekravene, samt understøttelse af Miljøstyrelsens sagsbehandling. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 15 e, stk. 1.

Det er hensigten, at det statsejede Sund og Bælt Holding A/S skal varetage opgaven med indsamling af data til brug for Miljøstyrelsens håndhævelse af miljøzonereglerne samt bistå med sagshåndtering og betalingsopkrævning, registrering af ældre udenlandske køretøjer samt information om ordningen. Ved henlæggelse af kontrolopgaven til Sund og Bælt Holding A/S ved lov vil Miljø- og Fødevareministeriet ikke have pligt til at sætte opgaven i udbud. Derimod vil Sund og Bælt Holding A/S skulle iagttage udbudsreguleringen, eksempelvis når de indkøber det nødvendige kameraudstyr i forhold til at foretage nummerpladescanning. Se også afsnit 8 om forholdet til EU-retten.

Konkret vil Sund og Bælt Holding A/S skulle foretage indsamling af data i form af scanning af nummerplader på køretøjer, der passerer visse indfaldsveje til en miljøzone. Der vil også ske indsamling af nummerplade data via enkelte mobile kameraer inden for zonerne. Disse data vil blive kontrolleret i forhold til data fra DMR og udenlandske køretøjsregistre med henblik på at fastslå om et observeret køretøj overholder de tekniske krav for miljøzonerne. Denne sammenligning sker løbende som en integreret del af billedanalysen, og billeder af køretøjer, der overholder reglerne, vil således blive slettet inden for få sekunder. Billeder af køretøjer, der ikke overholder reglerne, eller hvor systemet ikke entydigt kan fastslå køretøjets identitet, vil blive gemt i en central database. Sund og Bælt Holding A/S vil indhente oplysninger om navn og adresse for køretøjer, der har overtrådt regler, og lægge alle oplysninger ind i et sagsbehandlingssystem, som det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal stå for at udvikle.

Miljøstyrelsen vil godkende sager forberedt af Sund og Bælt Holding A/S med henblik på, at der udsendes et administrativt bødeforelæg. Bødeforelæg forventes udsendt af Miljøstyrelsen til e-boks for danske køretøjer. For udenlandske køretøjer vil de blive sendt til ejerens (brugerens) hjemmeadresse. Udsendelsen vil ske automatiseret ved hjælp af sagsbehandlingssystemet. Betalingen vil ske til en konto hos Sund og Bælt Holding A/S, der vil have ansvar for at holde styr på, hvem der har betalt. Der vil blive udsendt en rykker, hvis der ikke er betalt inden for 14 dage. Hvis rykkeren heller ikke bliver betalt, vil Miljøstyrelsen overdrage sagen til anklagemyndigheden.

Klager over bødeforelæg skal rettes til Miljøstyrelsen. Klager kan typisk handle om, at køretøjet har skiftet ejer eller har et partikelfilter, og at dette ikke er blevet korrekt registreret. Køretøjet kan også være stjålet på gerningstidspunktet. Såfremt klagen er berettiget, vil sagen blive henlagt af Miljøstyrelsen via Sund og Bælt Holding A/S' sagsbehandlingssystem. Sagsforløb journaliseres hos Miljøstyrelsen, når sagen er afsluttet i sagsbehandlingssystemet. Sagen bliver afsluttet i Sund og Bælt Holding A/S' sagsbehandlingssystem, når bødeforelægget er betalt, når den er videresendt til anklagemyndigheden, eller når den er henlagt på baggrund af en berettiget klage.

Det er endvidere hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal stå for at udvikle en digital løsning, hvor udenlandske køretøjer, der skal have et partikelfilter for at have adgang til de danske miljøzoner, skal registrere sig. Regler om krav til dokumentation i forbindelse med registreringen vil blive fastsat efter den foreslåede § 15 b, stk. 8, som bliver stk. 6. Se de specielle bemærkning til nr. 9.

Med lovforslagets § 15 e, stk. 2, er det endvidere hensigten at fastsætte regler om Miljøstyrelsens mulighed for at udveksle data med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data. Der henvises til de specielle

bemærkninger til nr. 12 for en nærmere beskrivelse af dette i forhold til databeskyttelseslovgivningen, herunder databeskyttelsesforordningen. Det er hensigten, at Miljøstyrelsen skal kunne sende data til Sund og Bælt Holding A/S om køretøjer, der har fået dispensation, således at observationer af disse køretøjer kan sorteres fra, når Sund og Bælt Holding A/S analyserer indsamlede data.

Herudover foreslås det med § 15 e, stk. 3, at miljøministeren efter forhandling med transportministeren får hjemmel til at fastsætte regler om opgavevaretagelsen for Sund og Bælt Holding A/S. Konkret påtænkes, at der fastsættes regler om, at der blandt andet skal aflægges regnskab til Miljøstyrelsen for anvendelsen af bevillingen, at Miljøstyrelsen skal godkende budgetter, at Miljøstyrelsen skal godkende procedure for behandling af data, og at Miljøstyrelsen kan anmode om relevant statistik for overvågningen.

Tilsyn med Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse efter miljøbeskyttelsesloven påtænkes delegeret til transportministeren med hjemmel i § 67, da selskabet hører under Transport- og Boligministeriets ressort. Transportministeren har i øvrigt instruksbeføjelser i forhold til Sund og Bælt Holding A/S, jf. § 8, stk. 2, i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

## 2.2. Ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S

### 2.2.1. Gældende ret

Den gældende bestemmelse i § 1, stk. 4, i lov om Sund og Bælt Holding A/S betyder, at Sund og Bælt Holding A/S kan foretage aktiviteter med henblik på at forberede en opgave med at regulere vejtrafik. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade sådanne opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte. Sund og Bælt Holding A/S kan efter transportministerens beslutning igangsætte forberedende opgaver.

### 2.2.2. Overvejelser

Sund og Bælt Holding A/S har mange års erfaring og kompetencer med vejledning af brugerne af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og de øvrige aspekter forbundet med opkrævning og inddrivelse af brugerafgifter for benyttelse af de faste forbindelser samt kontrol i forbindelse med håndhævelsen heraf. Sund og Bælt Holding A/S anvender tidssvarende udstyr og it-understøtning, og der vurderes at være potentiale for, at dette også effektivt kan tjene andre formål end administration af betalingsordningerne ved de faste forbindelser i Danmark. F.eks. har selskabet i 2018 indført et nummerpladenkendelsessystem (ANPR) til brug for betalingsopkrævningen i betalingsanlægget på Storebæltsforbindelsen. Brugere af forbindelsen kan således forhåndsregistrere nummerplade og betalingskort, hvorefter betalingen sker automatisk, når nummerpladen registreres af ANPR-systemet i betalingsanlægget. ANPR-teknologien kan udnyttes til løsning af andre opgaver, da teknologien kan anvendes til understøttelse af både opkrævnings- og kontrolsystemer.

Det var på den baggrund, at selskabet ved den seneste ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S fik hjemmel til at foretage aktiviteter med henblik på at forberede en opgave med at regulere vejtrafik. Lovændringen var konkret begrundet i ønsket om at sikre selskabet mulighed for at gennemføre forberedende aktiviteter, således at selskabet på et senere tidspunkt er i stand til at varetage opgaverne i relation til miljøzoneordninger og den tidligere planlagte periodebaserede vejafgift, såfremt disse opgaver bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov. Selskabet har udnyttet hjemlen til at foretage en række indledende aktiviteter i relation til disse ordninger, f.eks. gennemførelse af en udbudsproces

omfattende ANPR-systemer, vejportaler, web-portal til brugerregistrering og -betaling samt services til udsendelse af f.eks. administrativt bødeforelæg eller opkrævning af kontrolafgift ved overtrædelse af ordningerne.

### *2.2.3. Den foreslåede ordning*

Med lovforslaget sikres det, at det følger direkte af Sund og Bælt Holding A/S' lovgrundlag, at selskabet – ud over at gennemføre forberedende aktiviteter med henblik på varetagelse af opgaver med at regulere vejtrafik – også efterfølgende kan varetage selve opgaverne, såfremt disse bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov. Der vil i første omgang være tale om at henlægge opgaver vedrørende miljøzoneordningen til Sund og Bælt Holding A/S, jf. afsnit 2.1. Ved opgaver med regulering af vejtrafik forstås bl.a. opgaver i relation til miljøzoneordninger, vejafgiftsordninger eller betalingshåndteringsopgaver i øvrigt, hvor Sund og Bælt Holding A/S' kompetencer kan udnyttes. Der er endvidere hjemmel til, at Sund og Bælt Holding A/S kan informere om de ordninger, de får opgaver i forhold til. Hjemlen giver alene selskabet mulighed for at varetage opgaven, såfremt dette fastsættes i eller i henhold til lov. Hjemlen er således en udvidelse af den retlige ramme, som fastlægger selskabets aktiviteter og har til formål at sikre, at der i lov om Sund og Bælt Holding A/S udtømmende redegøres for selskabets muligheder for at varetage opgaver, men har ikke noget selvstændigt indhold i relation til indførelse af f.eks. miljøzoneordninger og vejafgiftsordninger.

I forlængelse heraf foreslås det at give Sund og Bælt Holding A/S hjemmel til at foretage automatisk registrering af nummerplader (ANPR), adgang til at indsamle, behandle og videregive oplysninger, herunder fra Køretøjsregistreret (DMR), opbygge en køretøjsdatabase med henblik på at lette genkendelsen af køretøjer, som passerer kontrolpunkterne, samt foretage tv-overvågning i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen, der foreslås henlagt til selskabet, jf. lovforslagets § 1, nr. 12 (§ 15 e). De nævnte aktiviteter skal sikre, at selskabet har de nødvendige redskaber til at varetage de pålagte opgaver.

Det skal bemærkes, at i det omfang Sund og Bælt Holding A/S i medfør af lovforslaget skal indsamle, behandle og videregive personoplysninger, som er nødvendige for at varetage opgaven, vil disse oplysninger skulle håndteres i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen, herunder i forhold til selskabets rolle som dataansvarlig. Sund og Bælt Holding A/S og Miljøstyrelsen vil i databeskyttelsesretlig henseende agere som selvstændige dataansvarlige og ikke som fælles dataansvarlige.

Det forudsættes, at henlæggelse af opgaver til selskabet via særlovgivningen sker efter forhandling med transportministeren. I den forbindelse skal der sikres bevilling, der dækker Sund og Bælt Holding A/S' driftsudgifter, jf. kapitel 4 om lovforslagets økonomiske konsekvenser for det offentlige.

## **2.3. Betinget objektivt ansvar**

### *2.3.1. Gældende ret*

I dag straffes en overtrædelse af § 15 b, stk. 2, med bøde, jf. § 110, stk. 1, nr. 1. Det er således belagt med bødestraf ikke at overholde de krav til Euronorm eller partikelfilter, som er fastsat i § 15 b, stk. 1, og som ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over en lastbil eller en bus, har pligt til at sikre sig er opfyldt. Straffen kan i visse tilfælde stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, jf. § 110, stk. 2. Med virkning fra den 1. juli 2020 vil § 110, stk. 1, nr.

1, også omfatte de ved lov nr. 590 af 13. maj 2019 vedtagne yderligere krav til lastbiler og busser i § 15 b, stk. 3, nr. 1, og kravene til varebiler i § 15 b, stk. 4, nr. 1. Herudover straffes føreren indtil den 1. juli 2020, hvor miljøzonemærkerne afskaffes, selvstændigt med bøde, hvis vedkommende fører en lastbil eller en bus, som ikke er forsynet med et miljøzonemærke. Bødeniveauerne ligger på 15.000 kr. til ejeren (brugeren) for ikke at overholde kravene om Euronorm eller partikelfilter og 5.000 kr. til føreren for ikke at overholde kravet om miljøzonemærke.

Det gældende bødesystem er baseret på politiets kontrol og den almindelige strafferetlige betingelse om tilregnelser. Gerningsmanden skal således have handlet forsætligt eller uagtsomt. Udgangspunktet er et virksomhedsansvar (ejer/registreret brugers ansvar) i forhold til at overholde kravet om Euronorm eller partikelfilter, som det almindeligvis er tilfældet ved overtrædelser af miljøbeskyttelsesloven. Det vil sige, at arbejdsgiveren som udgangspunkt hæfter for sin ansattes færden i en miljøzone i strid med kravet om partikelfilter, bortset fra forpligtelsen for føreren til selvstændigt at sikre sig, at køretøjet er forsynet med et miljøzonemærke.

### *2.3.2. Overvejelser*

Luftforurening 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.

På denne baggrund vedtog Folketinget lov nr. 590 af den 13. maj 2019 om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler). Med loven er der indført skærpede krav til dieseldrevne lastbiler og busser i miljøzoner i to trin, jf. den gældende § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, og til dieseldrevne varebiler i tre trin, jf. den gældende § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 2. Samtidig blev kravet om et miljøzonemærke ophævet med virkning fra den 1. juli 2020, hvor også det første trin for henholdsvis tunge køretøjer og varebiler træder i kraft. Miljøzonemærket har hidtil sammen med politiets løbende kontrol af tunge køretøjer givet en effektiv kontrol af overholdelsen af miljøzonekravene.

Det er væsentligt, at håndhævelsen af miljøzonereglerne forbliver effektiv af hensyn til at sikre den fulde miljøeffekt. Med den trinvis stramning af kravene til lastbiler og busser og indførelsen af krav til varebiler omfatter miljøzonekravene fra den 1. juli 2020 og frem til 2025, hvor kravene er fuldt indfasede, langt flere køretøjer end i dag. Derfor er det også forudsat ved ophævelsen af kravet om miljøzonemærke, at kontrollen og dermed håndhævelsen af miljøzonekravene, bør skærpes.

Som også beskrevet i afsnit 2.1.2. er der siden 2006, hvor den første miljøzoneregulering blev vedtaget, indført et nyt register for køretøjer, hvor såvel lastbiler, busser som varebiler skal registreres, før de tages i brug her i landet. Det er også registreret, om køretøjet har et partikelfilter.

Det er således muligt på baggrund af opslag i DMR at konstatere, om en given lastbil, bus eller varebil lever op til miljøzonekravene. For udenlandsk registrerede køretøjer findes ikke samme mulighed, hvorfor der foreslås indført en registreringspligt for de køretøjer, der ikke lever op til kravene om en bestemt første registreringsdato.

For også fremadrettet at kunne sikre en effektiv og styrket kontrol af at miljøzonekravene overholdes, og herved sikre den fulde miljøeffekt af miljøzonekravene, er det Miljø- og Fødevarerministeriets vurdering, at

det bør overvejes at indføre et betinget objektivt ansvar i forbindelse med den foreslåede automatiske digitale kontrol.

I færdselslovens § 118 c findes en ordning med et betinget objektivt ansvar for visse mindre hastighedsovertrædelser konstateret ved automatisk trafikkontrol (ATK). Her pålægges ejeren (den registrerede bruger) således bødeansvar, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Hvis en anden inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg, har erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke det objektive ansvar. Der er således tale om et betinget objektivt ansvar.

Miljø- og Fødevarerministeriet vurderer, at der er betydelige lighedspunkter mellem håndhævelsen af den automatiske trafikkontrol, og den foreslåede automatiske kontrol af, om køretøjer opfylder miljøzonekravene.

Der er således også i forhold til miljøzoneordningen tale om at sikre et væsentligt samfundsmæssigt hensyn - her i form af en begrænsning af udledningen af skadelige og kræftfremkaldende sodpartikler.

Herudover vil der i forhold til den foreslåede miljøzoneregulering, ligesom på færdselslovens område (§ 118 c), være tale om en sagstype, hvor strafansvar i forvejen pålægges på et objektiviseret grundlag i et stort antal sager på baggrund af entydige kontroldata. Ved at strafansvaret foreslås at være et betinget objektivt ansvar, sikres det, at der er en klar og let adgang til at undgå strafansvar, hvis den faktiske fører påtager sig ansvaret. Ejeren (brugeren) pålægges blot byrden med at udpege den, der var fører på gerningstidspunktet.

Endvidere er der en stærk formodning for, at det også i forhold til de køretøjer, der er omfattet af miljøzonereguleringen, i en ganske betydelig del af sagerne med privat anvendelse af et køretøj vil være ejeren, der rent faktisk selv fører køretøjet. Alternativt, at føreren i mange tilfælde er i nærmeste familie med køretøjets ejer (ægtefælle, samlever eller børn). For de erhvervsmæssigt benyttede køretøjer vil indførelsen af et betinget objektivt ansvar ikke ændre væsentligt på ansvarsfordelingen mellem ejer (bruger) og fører, idet arbejdsgiveren som ejer (bruger) allerede i dag efter den gældende § 15 b, stk. 2, er forpligtet til at sikre sig, at det benyttede køretøj i en miljøzone opfylder miljøzonekravene. Derimod vil der med indførelsen af et betinget objektivt ansvar ikke længere skulle foretages en bevisførelse i sagerne i forhold til hvem, der har ført køretøjet, og det vil ikke være et krav, at overtrædelserne er begået forsætligt eller uagtsomt. Det betingede objektive ansvar vil således have et væsentligt formål i at sikre en hurtig og effektiv håndtering af sager om overtrædelse af miljøzonereguleringen, hvilket har væsentlig betydning i forhold til opfattelsen af miljøzonekontrollen som effektiv og dermed efterlevelsen af ordningen og opnåelsen af den tilsigtede miljøeffekt.

I 2022, hvor trin 2 for både lastbiler, busser og varebiler er indfaset, vil der være ca. 12.500 lastbiler og busser og 37.500 varebiler i Danmark, som er omfattet af miljøzonekravene. Herudaf vurderes ca. 5.000 lastbiler og busser og 15.000 varebiler at blive berørt af miljøzonekravene.

For alle køretøjstyper gør sig gældende, at ejeren (brugeren) selv har indflydelse på, hvem vedkommende overlader sit køretøj til, og således kan instruere vedkommende i ikke at overtræde miljøzonereguleringen.

Samtidig fremhæves det i bemærkningerne til lovforslag om indførelse af betinget objektivt ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse mindre hastighedsovertrædelser, Folketingstidende 2013-14, A, L 74 B,



at Justitsministeriet anser det for at være et grundlæggende retssikkerhedsmæssigt princip, at der kun under ganske særlige omstændigheder bør indføres regler om et (rent) objektivi individualansvar på nye lovområder. Det er baggrunden for, at der på området for de mindre hastighedsovertrædelser er indført et betinget objektivi ansvar (i modsætning til et "rent" objektivi ansvar), dvs. at ansvaret kan løftes over på den, der erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

Også af ressourcemæssige grunde, som i sidste ende leder hen til den almindelige opfattelse af miljøzonekontrollen som effektiv, finder Miljø- og Fødevareministeriet, at der bør indføres et betinget objektivi ansvar. En ordning med udstedelse af administrative bødeforelæg baseret på en konkret bevisførelse i hver enkelt sag i forhold til, hvem der førte køretøjet på overtrædelsestidspunktet, ville kræve et væsentligt større tids- og ressourcforbrug hos den administrerende myndighed i forhold til forloids og som udgangspunkt at placere ansvaret hos ejeren (brugeren), med væsentlig risiko for forsinkelse mellem overtrædelser af miljøzonereguleringen har fundet sted og til det tidspunkt, hvor vedkommende gøres bekendt med overtrædelser. Herudover tyder erfaringerne fra ATK-området på, at der uden et betinget objektivi ansvar vil være et ikke ubetydeligt antal sager, som vil falde på, at det ikke er muligt at identificere føreren af køretøjet, hvilket i miljøzonesagerne særligt ville gøre sig gældende i forhold til de varebiler, der fra den 1. juli 2020 og frem vil være omfattet af miljøzoneordningen. Varebiler, der som ovenfor nævnt antalsmæssigt udgør den største gruppe af berørte køretøjer under miljøzoneordningen, kan anvendes både privat og erhvervsmæssigt, og det vil ikke være muligt ud fra en nummerpladescanning at konstatere, om en varebil i det konkrete tilfælde, hvor der foreligger en overtrædelse af miljøzonereguleringen, er i privat eller erhvervsmæssig anvendelse. Denne køretøjstype vil det således ikke være muligt at kontrollere via den automatiske digitale kontrol uden yderligere bevisførelse med væsentlig risiko for, at det ikke vil være muligt at fastslå, hvem der var fører på tidspunktet for overtrædelser af miljøzonereguleringen.

Det kræver imidlertid grundige overvejelser at indføre et betinget objektivi ansvar på et nyt lovområde. Miljø- og Fødevareministeriet vurderer, at det ud fra en samlet afvejning af de oven for nævnte hensyn sammenholdt med de ressourcemæssige betragtninger, der nødvendigvis vil opstå, når kontrolordningen overgår fra at være baseret på et mærkekrav med manuel politikontrol, til en automatisk digital kontrolordning, fører til, at et betinget objektivi ansvar med fordel kan indføres i forhold til at sikre overholdelse af miljøzonereguleringen og opnåelse af den miljømæssige effekt af ordningen.

Det vil endvidere være forsvarligt at indføre det betingede objektive ansvar da der alene vil kunne blive tale om bødestraf, og altså ikke frihedsstraf.

### *2.3.3. Den foreslåede ordning*

På baggrund af overvejelserne foreslår Miljø- og Fødevareministeriet derfor en ordning, hvor bødestraf for overtrædelse af miljøzonereglerne pålægges som et betinget objektivi ansvar for ejeren (brugeren).

De bødestraffe, der med forslaget vil kunne pålægges på et betinget objektivi grundlag, vil ikke komme til at fremgå af eventuelt senere udstedte straffeattester, da miljøzoneovertrædelser ikke er omfattet af bekendtgørelse nr. 881 af 4. juli 2014 om behandling af personoplysninger i Det Centrale Kriminalregister.

Ordningen foreslås suppleret med en bestemmelse om, at der ikke pålægges ejeren (brugeren) strafansvar, hvis en anden person uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet, jf. den foreslåede

bestemmelse i § 110 c, stk. 5. Det vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis køretøjet på gerningstidspunktet ikke er i ejerens (brugerens) besiddelse som følge af brugstyveri, tyveri eller anden berigelseskriminalitet.

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

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

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

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

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

Med henvendelsen vil være vedlagt et bødeforelæg og en vejledning om, hvordan en anden end ejeren (brugeren) vil kunne afgive erklæring om at have været fører. En anden persons erkendelse af at have ført køretøjet på gerningstidspunktet skal være modtaget af Miljøstyrelsen inden for 30 dage efter, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende overtrædelsen, jf. den foreslåede bestemmelse i § 110 c, stk. 2.

Med henvendelsen til ejeren (brugeren) sendes endvidere en vejledning om indsigelsesmuligheder, hvorledes en fører skal udpeges, hvordan føreren afgiver sin erkendelse, regler for pålæggelse af ansvar og eventuelt omgørelse heraf og reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom.

Modtager Miljøstyrelsen inden for fristen på 30 dage en indsigelse fra ejeren (brugeren), men fører den ikke til, at en anden over for Miljøstyrelsen erkender af have været fører af køretøjet på

gerningstidspunktet, kan ejeren (brugeren) således fortsat pålægges bødestraf for overtrædelse af miljøzonereguleringen på objektivt grundlag. Det samme gælder, hvis Miljøstyrelsen efter udløbet af fristen på 30 dage modtager en indsigelse fra ejeren (brugeren).

Hvis ejeren (brugeren) ikke vedtager bødeforelægget, vil Miljøstyrelsen oversende sagen til anklagemyndigheden med henblik på, at der tages skridt til at indlevere anklageskrift til retten med henblik på prøvelse af sagen ved domstolene. Det påhviler således anklagemyndigheden, og ikke borgeren, i givet fald at følge op på manglende reaktion eller indsigelser fra ejeren (brugeren), hvis forholdet skal retsforfølges. Der vil ved en indenretlig prøvelse kunne gøres indsigelse over for f.eks. opslaget i DMR og hvorvidt oplysningerne om eksempelvis partikelfilter er korrekt. Sådanne indsigelser vil kunne gøres gældende af såvel den ejer (bruger), der søges straffet på objektivt grundlag, som af den fører, der erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, og – i tilfælde af brugstyveri m.v. – af den, der var i uberettiget besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

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

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

I det tilfælde, hvor føreren trækker erkendelsen tilbage, vil ejeren (brugeren) som udgangspunkt fortsat kunne pålægges strafansvar efter den foreslåede bestemmelse i § 110 c, stk. 1. Det bemærkes i den forbindelse, at det for ejeren (brugeren) alt efter omstændighederne vil være strafbart efter straffelovens § 164, stk. 1, over for Miljøstyrelsen med urette at udpege en anden person som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at denne sigtes, dømmes eller undergives strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold. Dette gælder også, hvis den anden person har samtykket til at blive angivet som fører, jf. straffelovens § 164, stk. 3. Det vil endvidere efter straffelovens § 164, stk. 3, kunne være strafbart over for Miljøstyrelsen urigtigt at angive sig selv som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at man selv derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold, som man ikke har begået.

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

Hvis ejeren (brugeren) ikke hører yderligere fra Miljøstyrelsen inden for tre måneder fra Miljøstyrelsens modtagelse af en førers erkendelse, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar, jf. den foreslåede bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 4.

Hvis ejeren (brugeren) skal kunne pålægges strafansvar for overtrædelsen af miljøzonereguleringen, kræver det enten at opgivelsen af påtalen omgøres efter retsplejelovens regler herom, eller at der sker sigtelse i medfør af de gældende regler i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1. Straf efter denne bestemmelse vil som hidtil forudsætte, at den pågældende enten selv erkender forholdet, eller at politiet kan føre bevis for, at den pågældende var fører på gerningstidspunktet, og at forseelsen er begået forsætligt eller uagtsomt. Det forudsættes, at dette vil indgå i den vejledning, som gives til ejeren (brugeren) i forbindelse med, at bødeforelægget udsendes.

Hvis der efter straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, rejses tiltale mod en person, der har trukket en erkendelse af at have været fører på gerningstidspunktet tilbage, forudsættes det, at Miljøstyrelsen alene bør foreslå ejeren (brugeren) straffet for overtrædelsen af miljøzonereglerne, hvis særlige forhold gør sig gældende, f.eks. i grovere gentagelsestilfælde eller efter omstændighederne, hvis ejerens (brugers) køretøj gentagne gange ved den automatiske kontrol i miljøzonerne er registreret for en overtrædelse af miljøzonereglerne, og en anden først har erkendt at have ført køretøjet, men derefter har trukket erkendelsen tilbage. I hovedparten af sagerne vil overtrædelsen af miljøzonereguleringen være af så forholdsmæssig beskeden karakter, at politiet ikke bør anvende ressourcer på at efterforske den yderligere med henblik på strafforfølgning efter miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1.

Ejeren (brugeren) vil imidlertid efter omstændighederne kunne straffes for medvirken til overtrædelse af straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, jf. herved straffelovens § 23.

Det må antages, at straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, vil have præventiv virkning i forhold til forsøg på at omgå tre-måneders fristen i den foreslåede bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 4.

Også en juridisk person, der er ejer (bruger) af det køretøj, der anvendes ved overtrædelse af miljøzonereguleringen, vil kunne ifalde strafansvar efter den foreslåede ordning, jf. den foreslåede bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 6.

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

## 2.4. Administrative bødeforelæg

### 2.4.1 Gældende ret

En overtrædelse af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 2, der kræver opfyldelse af miljøzonekravene straffes med bøde, jf. miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1. Straffen kan i visse tilfælde stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, jf. § 110, stk. 2.

En overtrædelse af miljøzonereglerne kan i dag både bestå i, at køretøjet ikke opfylder de materielle miljøzonekrav omkring Euronorm eller partikelfilter, jf. miljøbeskyttelsesloven § 15 b, stk. 1, nr. 2, samt en overtrædelse af miljøzonemærkekravet, jf. § 15 b, stk. 1, nr. 3. Ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, skal sikre sig overholdelse af § 15 b, stk. 1, nr. 2 og 3, mens det påhviler føreren af køretøjet kun at sikre sig overholdelse af § 15 b, stk. 1, nr. 3, om miljøzonemærkekravet. Med virkning fra den 1. juli 2020 vil § 110, stk. 1, nr. 1, også omfatte de ved lov nr. 590 af 13. maj 2019 vedtagne yderligere krav til lastbiler og busser i § 15 b, stk. 3, nr. 1, og kravene til varebiler i § 15 b, stk. 4, nr. 1.

Den nuværende kontrol af, om miljøzonereglerne overholdes, foretages af politiet som led i deres almindelige arbejde, oftest ved den såkaldte vejsidekontrol, og varetages af politiets tre specialiserede tungvognscentre. Politiet planlægger vejsidekontrollen således, at en del af kontrollerne afholdes inden for miljøzonerne og med fokus på håndhævelse af miljøzonereglerne. Politiet vil ved en miljøzonekontrol fastlægge køretøjets Euronorm og kontrollere, om der er foretaget konstruktive ændringer i køretøjets forureningsbegrænsende udstyr (udstødningsrensningssystemet). Efter det gældende § 15 b, stk. 1, nr. 3, skal dieseldrevne lastbiler og busser, der lever op til miljøzonereglerne, have et miljøzonemærke i forruden, når de er i en miljøzone. Med det gældende krav til miljøzonemærke har der været en synlig indikation af, om køretøjet opfyldte miljøzonereglerne. Politiet kontrollerer også ved deres vejsidekontrol, om der er korrekt miljøzonemærke klæbet i køretøjets frontrude. Med mærket kan politiet hurtigt se, om køretøjet overholder reglerne, og uden et miljøzonemærke ved politiet, at dette køretøj eventuelt i forbindelse med anden kontrol og politiets øvrige færdsels- og trafikkontrol bør kontrolleres i forhold til overholdelse af miljøzonereglerne. Det er dog Miljø- og Fødevareministeriets (MFVM) vurdering, at det særligt har været i forbindelse med målrettede periodevise indsatser (miljøzone razzia), at der er skete de fleste anmeldelser af overtrædelser.

I de tilfælde hvor der er tale om et dansk eller nordisk køretøj, bliver sagen afgjort med et bødeforelæg, som sendes til sigtede af politiet. I de tilfælde hvor køretøjet er udenlandsk (bortset fra nordiske køretøjer), afgøres sagen med bøde. Når overtrædelsen konstateres ved vejsidekontrollen skal bøden betales straks, eller der skal stilles sikkerhed for bødebeløbet og evt. sagsomkostninger. Hvis bødeforelægget ikke vedtages, skal sagen i stedet behandles ved domstolene.

Med den vedtagne lov nr. 590 af 13. maj 2019 om ændring af lov om miljøbeskyttelse, ophæves kravet om miljøzonemærke per 1. juli 2020 og det vil efterfølgende være mindre synligt for politiet og andre, om et køretøj lever op til miljøzonereglerne. Samtidigt vil føreren af køretøjet fremadrettet ikke have samme ansvar, da det selvstændige føreransvar i forhold til miljøzonemærket også foreslås ophævet per 1. juli 2020.

De gældende bødestørrelser for lastbiler og busser ligger efter fast praksis på 5.000 kr. til føreren for manglende miljøzonemærke og 15.000 kr. til ejeren af det køretøj, der ikke opfylder miljøzonekravene. Hvis overtrædelsen alene gælder manglende miljøzonemærke, har bøden hidtil været på 5.000 kr. til føreren.

Der har været ca. 300 bødesager siden 2008, hvor de første miljøzoneregler trådte i kraft.

#### *2.4.2. Overvejelser*

Med de allerede vedtagne krav til varebiler i miljøzoner vil et væsentligt større antal køretøjer være omfattet af miljøzonereguleringen i forhold til tidligere, hvor kun tunge køretøjer var omfattet, og samtidigt

afskaffes kravet om miljøzonemærke. På den baggrund stilles der, jf. afsnit 2.1, forslag om at indføre automatisk nummerpladegenkendelse ved kamerakontrol som et led i håndhævelsen af miljøzonekravene. Dette skal være med til at skærpe håndhævelsen, og opdagelsesrisikoen forventes at stige markant i forhold til det nuværende håndhævelsestryk.

Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at et automatiseret og digitalt håndhævelsessystem for miljøzonereglerne bør foregå med en enkel, hurtig og effektiv sagsafvikling. Udover at håndhævelsestrykket forventes at stige, skal køretøjsejeren samtidigt hurtigt gøres bekendt med den pågældende overtrædelse. Med en digital kontrol forventes det, at køretøjsejeren umiddelbart efter forseelsen får tilsendt et bødeforelæg, så vedkommende kan ændre på køretøjet eller sit kørselsmønster, så det pågældende køretøj enten opfylder miljøzonekravene eller ikke færdes i miljøzonen.

Det er endvidere Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at der er tale om ensartede overtrædelser, idet de alle vedrører overholdelsen af kravet om en bestemt første registreringsdato eller kravet om et monteret partikelfilter. Sagerne er ukomplicerede og uden bevismæssige spørgsmål, idet en overtrædelse kan konstateres på baggrund af et billede, hvor det er muligt at identificere køretøjet ved dets nummerplade ved opslag i DMR eller tilsvarende udenlandsk register og i den forbindelse kontrollere om køretøjets oplysninger overholder miljøzonereglerne. Da det imidlertid ikke gennemgående fremgår af tilgængelige udenlandske køretøjsregistre, om et køretøj har et partikelfilter, vurderer Miljø- og Fødevareministeriet at det vil være hensigtsmæssigt at etablere en supplerende registreringsordning for de udenlandske køretøjer, der er registreret første gang før de foreslåede datoafskæringer i § 15 b, stk. 1-2. Det er herudover hensigten, at dispensationer vil blive registreret elektronisk for både danske som udenlandske køretøjer, så disse køretøjer kan sorteres fra ved den foreslåede nummerpladekontrol og dermed ikke vil modtage et administrativt bødeforelæg, selvom de ikke opfylder de foreslåede krav i § 15 b, stk. 1-2.

Det forventes, at der opstilles kamerakontrol ved de mest benyttede indfaldsveje til alle fire miljøzoner. Disse placeres strategisk, så der opnås den størst mulige effekt af hvert kamera. Desuden bør der være et mobilt kamera i hver zone, f.eks. på en hjemmeplejebil eller andet kommunalt køretøj, som ikke benyttes uden for zonen. Se nærmere afsnit 2.4.

Et kamera vil afkode køretøjets nummerplade og nummerpladen vil blive slået op i DMR i forhold til om køretøjet overholder kravene til første registreringsdato, eftermonteret partikelfilter eller dispensation. Viser det sig, at køretøjet ikke overholder reglerne sendes billede af nummerplade og information om køretøjet til Miljøstyrelsen, som den foreslåede ansvarlige myndighed i forhold til udstedelse af et administrativt bødeforelæg.

Samtidig vil sanktionsniveauet blive lagt fast i lovgivningen, så der ikke bliver en skønsmæssig fastsættelse af bødens størrelse, se afsnit 2.4.3.

Overtrædelserne vurderes således generelt at være klare og umiddelbart konstaterbare, og sagens afgørelse, herunder fastsættelsen af bødens størrelse, vil være uden skønsmæssige elementer.

Det bør endvidere fremgå af lovhjemlen til at udstede sådanne bødeforelæg, at retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

På ovenstående baggrund vurderer Miljø- og Fødevareministeriet, at det er forsvarligt og hensigtsmæssigt at anvende administrative bødeforelæg.

I det omfang et køretøj, der opholder sig i en miljøzone i modstrid med reglerne, observeres flere gange samme døgn af et eller flere kameraer, kan det være vanskeligt at slå fast, om der er tale om separate overtrædelser, eller om der er tale om en enkelt tur igennem miljøzonen, og dermed kun en enkelt overtrædelse. Derfor kan det med fordel fastsættes, at et køretøj kun kan være genstand for én overtrædelse per døgn inden for samme miljøzone. Samme forhold kendes fra parkeringsbøder, hvor der maksimalt kan gives én parkeringsbøde per døgn for parkering på samme sted.

Det vurderes endvidere, at det ikke vil være forholdsmæssigt at skærpe straffen i gentagelsestilfælde, da der forventes et højt håndhævelsestryk som følge af den automatiske overvågning. Bødeniveauet vil hurtigt fratage den pågældende køretøjsejer den sparede omkostning ved at undlade at eftermontere et partikelfilter, idet fire overtrædelser vil koste det samme som at montere et partikelfilter.

Omvendt kan der opstå situationer, hvor et køretøj overtræder reglerne gentagne gange på grund af manglende kendskab til reglerne. Der kan for eksempel være tale om en person, der køber en brugt bil, flytter til byen eller på anden måde får et behov for at køre i en miljøzone. I starten kan dette håndteres ved, at Miljøstyrelsen udsender advarsler, men også på sigt kan der være et behov for, at der ikke skal udstedes et urimeligt stort antal bøder over en kort periode. Det kan derfor overvejes, om der skal være en begrænsning på antallet af bødeforelæg over et vist tidsrum, der vil kunne følge af overtrædelser fra samme køretøj. Dette kendes fra f.eks. Bruxelles i Belgien, hvor der ikke bliver givet en bøde i tre måneder efter den forrige bøde, hvilket betyder, at der højst kan gives fire bøder om året til et køretøj.

Ved fastsættelse af bødestørrelsen for lastbiler og busser, der ikke overholder de tekniske krav gældende i miljøzoner, kan der med fordel tages udgangspunkt i den gældende faste praksis, hvor bøden for overtrædelse af kravet om et partikelfilter ligger på 15.000 kr. Det er imidlertid Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at sanktionsniveauet bør sættes lidt ned, som følge af den foreslåede ordning med automatisk nummerpladegenkendelse og den heraf følgende mere intensive kontrol. Sanktionsniveauet for lastbiler og busser bør således være 12.500 kr. Partikelfiltre til lastbiler og busser koster i gennemsnit ca. 50.000 kr. Partikelfiltre til person- og varebiler koster ca. 6.000 til 8.000 kr. og samtidigt forurener varebiler mindre end lastbiler og busser per kørt kilometer. Dette taler for, at der fastsættes et noget lavere sanktionsniveau for varebiler på 1.500 kr.

Miljø- og Fødevareministeriet vurderer endvidere som ovenfor nævnt, at det vil være hensigtsmæssigt at fastsætte en begrænsning på antallet af bødeforelæg, som kan udstedes til ejeren af et bestemt køretøj inden for et afgrænset tidsrum.

En overtrædelse af miljøzonereglerne skal ikke fremgå af straffeattesten.

#### *2.4.3. Den foreslåede ordning*

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

Miljøstyrelsen vil på baggrund af det indhentede bevismateriale få forelagt sagens omstændigheder og på den baggrund træffe afgørelse om at sende et bødeforelæg til køretøjsejeren for den konstaterede

overtrædelse. Bevismaterialet vil bestå i et billede af køretøjets front, hvor nummerpladen tydeligt kan aflæses. Samtidigt vil bevismaterialet bestå af kopi af det pågældende køretøjs registreringsattest. En medarbejder i Miljøstyrelsen bekræfter, at nummerplade og registreringsattest stemmer overens, og derefter kontrolleres første registreringsdato i forhold til køretøjstypen. Hvis køretøjet er registreret før skæringsdatoen, kontrolleres det, om køretøjet har eftermonteret partikelfilter eller har fået dispensation. De nævnte kontroller vil foregå automatisk i det system, som Sund og Bælt Holding A/S vil anvende i forbindelse med nummerpladescanning og vil kunne tilgås af såvel Sund og Bælt Holding A/S som Miljøstyrelsen.

Det foreslås, at Miljøstyrelsen i en periode på tre måneder efter reglernes ikrafttrædelse, vil have mulighed for at udstede en advarsel til ejeren (brugeren) af et køretøj, der har overtrådt miljøzonekravene, med en orientering om, at der har fundet en overtrædelse sted. Ved gentagne advarsler til den samme ejer for et bestemt køretøj kan Miljøstyrelsen i stedet beslutte fremover at udstede et administrativt bødeforelæg. Lignende ordning kendes fra Bruxelles' miljøzone.

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

På baggrund af overvejelserne i afsnit 2.4.2. foreslås sanktionsniveauet at ligge på 12.500 kr. til ejeren (brugeren) af en lastbil eller en bus, der har overtrådt de foreslåede krav i § 15 b, stk. 1. For ejeren (brugeren) af en varebil foreslås sanktionsniveauet at ligge på 1.500 kr. for en overtrædelse af de foreslåede krav i § 15 b, stk. 2. Den foreslåede registreringspligt for ejeren (brugeren) af et udenlandsk køretøj, såvel tunge køretøjer som varebiler, foreslås selvstændigt sanktioneret med et beløb på 750 kr.

For de udenlandske køretøjer vil konstateringen af, om de overholder kravene i § 15 b, stk. 3 og 4, der bliver stk. 1 og 2, være baseret på køretøjsejerens (brugers) registrering af et partikelfilter, såfremt køretøjet falder for de foreslåede datoafskæringer og hermed bliver omfattet af den foreslåede registreringspligt, jf. § 15 b, stk. 1, nr. 4 og 5, og stk. 2, nr. 5, 6 og 7. Hvis det efterfølgende viser sig, f.eks. fordi den udenlandske køretøjsejer (bruger) efter modtagelsen af et administrativt bødeforelæg indsender dokumentation for et partikelfilter på køretøjet, vil Miljøstyrelsen frafalde det administrative bødeforelæg på 12.500 kr., hvis der er tale om et tungt køretøj, og i stedet fremsende et bødeforelæg for den manglende registrering på 750 kr. For varebiler vil der være tale om et administrativt bødeforelæg på 1.500 kr. og 750 kr. for henholdsvis en overtrædelse af partikelfilterkravet og en overtrædelse af registreringskravet.

Udenlandske lastbiler og busser vil herudover, såvel som de danske, kunne sanktioneres i forbindelse med politiets vejsidekontroller, og i den forbindelse vil politiet, som i dag, kunne udstede bødeforelæg eller bøder. Bødeniveauet vil i den forbindelse ligeledes være 12.500 kr., hvis der konstateres en overtrædelse af det foreslåede partikelfilterkrav i § 15 b, stk. 1.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til nr. 21.



### 3. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Statens udgifter vil primært være knyttet til den skærpede kontrol. Der forventes udgifter til Miljøstyrelsen på i alt 14,5 mio. kr. til opfølgning på lov nr. 590 af 13. maj 2019 og dette lovforslag. Hertil kommer, at der på Miljøstyrelsen budget afsættes 58,5 mio. kr. til indsamling af kontrol data udført af Sund og Bælt Holding A/S i perioden 2020 til 2023. Dette svarer til årlige driftsomkostninger, inkl. afskrivninger af opsat kameraudstyr og system platform på ca. 14,5 mio. kr. Der afsættes et mindre beløb på 0,4 mio. kr. til administration i Skatteministeriet i 2020 til systemtilretninger af DMR.

Udgifterne afholdes inden for de respektive ministeriers rammer.

Lovforslaget ventes ikke at medføre andre provenuforskydninger for staten.

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

Lovforslaget understøtter en bedre og mere effektiv offentlig opgaveløsning. Fremadrettet vil der være krav til køretøjets første indregistreringsdato og ikke køretøjets euronorm. Dermed bliver kravene lettere forståelig for borgere og virksomheder, og med ændringen bliver lovforslaget digitaliseringsparat.

Kontrol med køretøjsejernes overholdelse af ordningen automatiseres i vidt omfang ved automatisk registrering af nummerplader. Udstyret vil dog ikke i alle tilfælde være i stand til at aflæse køretøjets registreringsnummer. For disse køretøjer opbygges der en teknisk database for at lette og automatisere aflæsningen af registreringsnummeret, hvis køretøjet igen inden for en femårs periode passerer et kontrolpunkt.

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 gøre dette ved næstkommende syn og inden 1. juli 2020. De samme begreber benyttes i lovforslaget som i den øvrige lovgivning og DMR. Der benyttes samme krav til partikelfiltre i miljøzoneordningen, som også anvendes hos SKAT.

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.

Lovforslaget indebærer behandling af personoplysninger, herunder personnummer og oplysninger om strafbare forhold. Der er opstillet klare kriterier for myndighedernes og Sund og Bælt Holding A/S' indsamling, behandling, videregivelse og sletning af personoplysninger i forhold til de grundlæggende databeskyttelsesretlige principper, herunder databeskyttelsesforordningen. ANPR-systemet vil herunder blive opbygget således, at der ikke indsamles mere data end nødvendigt for at kunne administrere ordningen, og data vil automatisk blive slettet inden for nærmere fastsatte tidsperioder. Lovforslaget indeholder retningslinjer for, hvor længe billeder af køretøjernes registreringsnummer kan opbevares med henblik på at sikre, at der ikke opbevares oplysninger om køretøjerne i en længere periode end nødvendigt for at kunne konstatere, om køretøjet overholder reglerne og en eventuel efterfølgende sag om overtrædelse af reglerne.

Med lovforslaget vil Sund og Bælt Holding A/S' eksisterende digitale infrastruktur blive anvendt. Der vil være mulighed for udveksling mellem Miljø- og Fødevareministeriets værktøj til sagsstyring og Sund og Bælt Holding A/S' systemer. Der sikres dermed optimal anvendelse af begge parter digitale infrastruktur. Endvidere vil Digital Post-løsningen blive anvendt. Der vil derfor i høj grad blive gjort brug af eksisterende digital infrastruktur.

Datasikkerhed for de eksisterende systemer prioriteres højt, og da der tages udgangspunkt i eksisterende systemer, vurderes krav til tryk og sikker datahåndtering opfyldt.

Lovforslaget indebærer en mere effektiv og sikker kontrol end den kontrol, der findes i den nuværende ordning, og den foreslåede løsning vil gøre det sværere at snyde.

Lovforslaget medfører ikke organisatoriske ændringer i det offentlige. Der skal ikke oprettes nye administrative myndigheder eller ske væsentlige ændringer af allerede eksisterende myndigheder.

Lovforslaget forventes ikke at få administrative konsekvenser for kommuner eller regioner.

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

Forslaget forventes at medføre en lempelse på ca. 4 mio. kr. for erhvervslivet som følge af undtagelsen af Euro 5-køretøjer solgt før skæringsdatoen i trin 1 den 1. juli 2020. Besparelse opstår som følge af at udskiftningen af ca. 900 køretøjer udskydes i 2 år. Ca. 300 køretøjer vil blive udskiftet naturligt i perioden, og for dem bortfalder udgiften forbundet med miljøzoner helt.

Der er ingen erhvervsøkonomiske konsekvenser i øvrigt.

Det er Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at lovforslagets indhold er udtryk for agil erhvervsrettet regulering. Idet 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.

Reguleringen er formuleret enkelt og klart, så erhvervet ved, hvilke krav der stilles i miljøzonerne. Erhvervet kan vælge at opfylde reglerne ved enten at påmontere partikelfilter på deres nuværende køretøjer eller de kan investere i nyere køretøjer. Miljø- og Fødevareministeren har de relevante bemyndigelses hjemler til at fastsætte de nærmere regler for dispensation, og supplerende information om retningslinjer og proces for ansøgning om dispensation for miljøzonereglerne vil fremgå af Miljøstyrelsens hjemmeside, som det gør i dag.

Lovforslaget indeholder endvidere en digitalisering af miljøzonerne, som indebærer en automatisk kontrol ved nummerpladegenkendelse af de køretøjer, som er omfattet af miljøzonereglerne. En sådan automatisering er en international tendens, som bl.a. ses i Bruxelles. Teknologien kendes flere steder fra, bl.a. Øresundsbron og Storebæltsbroen.

Den digitale kontrol betyder, at langt de fleste erhvervsdrivende ikke skal foretage sig noget i forbindelse med de ny regler. Det vil automatisk blive registreret, hvem der overholder kravene. Digitaliseringen vurderes at lempe byrden for erhvervslivet med i alt ca. 65 mio. kr. frem til 2030 i forhold til en model, hvor køretøjs ejere fremadrettet fortsat skulle købe et fysisk miljøzonermærke. For de køretøjer, som vælger at få

eftermonteret et partikelfilter, kan dette ske i forbindelse med de lovpligtige syn. Synshallen vil være forpligtiget til at registrere partikelfilteret i DMR.

Med den automatiske kontrol må endvidere forventes et højere kontroltryk. Dermed sikres mere lige konkurrence.

## 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Der vurderes ikke at være administrative konsekvenser for borgerne.

## 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen selvstændighed miljøeffekt. Den automatiske kontrol må dog antages at understøtte, at de kommende skærper af kravene i miljøzoner får fuld effekt.

## 7. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven

Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven gælder bl.a. for behandling af personoplysninger, der helt eller delvis foretages ved hjælp af automatisk databehandling, og på ikke-automatisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register, jf. databeskyttelseslovens § 1, stk. 2.

Som en del af varetagelsen af den generelle tilsynsopgave med miljøzonereguleringen foreslås det med § 15 e, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 12, at Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzoner. Det drejer sig efter den foreslåede § 17 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, om opgaver vedrørende indsamling af data, herunder sammenstilling af data, administrere registre og tv-overvågning, til brug for håndhævelse over for køretøjer, der ikke lever op til miljøzonekravene.

Konkret vil der være tale om indsamling af data i form af registrering af nummerplader på køretøjer, der passerer visse indfaldsveje til en miljøzone og enkelte mobile kameraer inden for zonerne.

Med lovforslagets § 15 e, stk. 2, er det hensigten at fastsætte nærmere regler om Miljøstyrelsens mulighed for at behandle data med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data. Se nærmere de specielle bemærkninger til § 15 e for ordningens udformning.

Efter databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 1, 1. led, forstås ved personoplysninger enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person. Almindelige personoplysninger omfatter bl.a. oplysninger om en fysisk persons navn, adresse, personnummer og nummerplade. I art. 4, nr. 2 om behandlingsbegrebet defineres: »behandling«: som enhver aktivitet eller række af aktiviteter — med eller uden brug af automatisk behandling - som personoplysninger eller en samling af personoplysninger gøres til genstand for, f.eks. indsamling, registrering, organisering, systematisering, opbevaring, tilpasning eller ændring, genfinding, søgning, brug, videregivelse ved transmission, formidling eller enhver anden form for overladelse, sammenstilling eller samkøring, begrænsning, sletning eller tilintetgørelse.

Efter den foreslåede § 15 e, stk. 2 vil Miljøstyrelsen kunne behandle og videregive data til Sund og Bælt Holding A/S i overensstemmelse med artikel 4. Sund og Bælt Holding A/S vil tilsvarende med hjemmel i den foreslåede § 17 a kunne behandle data i overensstemmelse med forordningens artikel 4.

I databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, findes de relevante bestemmelser om, hvornår almindelige personoplysninger må behandles, herunder indsamles, sammenstilles og videregives. I forordningens

artikel 6, stk. 1, litra e, angives det, at behandling af personoplysninger er lovlig, hvis behandling er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt.

Efter forordningens artikel 6, stk. 2, kan medlemsstaterne opretholde eller indføre mere specifikke bestemmelser for at tilpasse anvendelsen af forordningens bestemmelser om behandling med henblik på overholdelse af stk. 1, litra c og e, ved at fastsætte mere specifikke krav til behandling og andre foranstaltninger for at sikre lovlig og rimelig behandling, herunder for andre specifikke databehandlingssituationer som omhandlet i forordningens kapitel IX (artikel 85-91).

Det fremgår herom af betænkning nr. 1565/2017 om databeskyttelsesforordningen, at det efter forordningen kun vil være muligt at opretholde og indføre mere specifikke bestemmelser for at tilpasse anvendelsen i forbindelse med artikel 6, stk. 1, litra c og e, hvorfor det ikke for så vidt angår artikel 6, stk. 1, litra a, b, d og f, vil være muligt at tilpasse anvendelsen, jf. herved side 166.

Det følger af databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 3, der fastsætter nærmere betingelser for at anvende artikel 6, stk. 2, at grundlaget for behandling i henhold til stk. 1, litra c og e, skal fremgå af EU-retten eller af medlemsstaternes nationale ret, som den dataansvarlige er underlagt.

Databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 3, skal ses i forlængelse af artikel 6, stk. 2. Artikel 6, stk. 3, er således en uddybning af, hvordan de bestemmelser, som indføres efter artikel 6, stk. 2, hvorefter medlemsstaterne kan opretholde eller indføre specifikke regler, nærmere vil skulle udformes.

Efter databeskyttelsesforordningen er det således muligt at opretholde og indføre mere specifikke bestemmelser for at tilpasse anvendelsen i forbindelse med artikel 6, stk. 1, litra c og e, vedrørende behandling på baggrund af en retlig forpligtelse eller i samfundets interesse.

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

Det fremgår af betænkning nr. 1565/2017 om databeskyttelsesforordningen, at som fortolkningsbidrag til den nærmere forståelse af kravene i artikel 6, stk. 3, fremgår det af præambelbetragtning nr. 41, at når denne forordning henviser til et retsgrundlag eller en lovgivningsmæssig foranstaltning, kræver det ikke nødvendigvis en lov, der er vedtaget af et parlament, med forbehold for krav i henhold til den forfatningsmæssige orden i den pågældende medlemsstat.

Retsgrundlaget kan således f.eks. også fremgå af en bekendtgørelse, fastsat på baggrund af en bemyndigelse i lov, der rummer mulighed for at fastsætte regler om behandling af personoplysninger. Et sådant retsgrundlag eller en sådan lovgivningsmæssig foranstaltning skal imidlertid efter præambelbetragtningen være klar(t) og præcis(t), og anvendelse heraf bør være forudsigelig for personer, der er omfattet af dets/dens anvendelsesområde, jf. retspraksis fra EU-Domstolen og Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, jf. s 158 i betænkningen.

For så vidt angår lovforslagets § 15 e, stk. 2, som er en bemyndigelsesbestemmelse til at fastsætte nærmere regler om Miljøstyrelsens mulighed for at behandle data med Sund og Bælt Holding A/S og

behandle disse data, er det Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at disse regler er inden for rammerne af forordningens artikel 6.

For så vidt angår den foreslåede § 17 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 1, om, at Sund og Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen, er det Transport- og Boligministeriets opfattelse, at denne regel ligger inden for rammerne af forordningens artikel 6. Efter Transport- og Boligministeriets vurdering holder den foreslåede ordning sig endvidere inden for forordningens artikel 5, herunder kravet om dataminimering. Det bemærkes i denne forbindelse, at billederne af nummerpladerne ikke opbevares længere end nødvendigt for at kunne konstatere, om køretøjet overholder kravene til kørsel i miljøzonen. I de tilfælde, hvor køretøjet ikke overholder kravene, vil billederne blive opbevaret til brug for en efterfølgende sag om overtrædelse af reglerne. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 17 a, stk. 1.

Det samme gælder de foreslåede § 17 a, stk. 2 og 3, der indebærer, at Sund og Bælt Holding A/S kan behandle, herunder indsamle, sammenstille og videregive, personoplysninger, der er nødvendige for, at selskabet kan administrere ordningen.

Det følger af forordningens artikel 10, 1. pkt., at private alene kan behandle oplysninger om strafbare forhold, hvis behandlingen foretages under kontrol af en offentlig myndighed, eller hvis behandlingen har hjemmel i EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret, som giver passende garantier for registreredes rettigheder og frihedsrettigheder. Efter databeskyttelseslovens § 8, stk. 3, sidste pkt., kan private behandle oplysninger om strafbare forhold, hvis det er nødvendigt til varetægelse af en berettiget interesse, og denne interesse klart overstiger hensynet til den registrerede.

Sund og Bælt Holding A/S vil konstatere, om en køretøjsejer har overtrådt reglerne ved at sammenstille de indsamlede billeder af nummerplader med oplysninger fra DMR, og da selskabet vil få til opgave at forberede administrative bødeforelæg på vegne af Miljøstyrelsen, vil selskabet anvende oplysningerne til at konstatere, om en person har overtrådt lovgivningen på en sådan måde, at der kan være grundlag for strafansvar. Det følger heraf, at Sund og Bælt Holding A/S vil behandle oplysninger om strafbare forhold omfattet af forordningens artikel 10, stk. 1.

Sund og Bælt Holding A/S' behandling af oplysninger om overtrædelse af reglerne sker af hensyn til håndhævelse af ordningen. Behandlingen af disse oplysninger skal sikre, at ordningen efterleves og er effektiv. Sund og Bælt Holding A/S vil alene behandle de oplysninger om strafbare forhold, som er nødvendige, for at selskabet kan kontrollere og administrere ordningen. Selskabets behandling af oplysningerne vil endvidere have hjemmel i national ret. Det er derfor Transport- og Boligministeriets opfattelse, at Sund og Bælt Holding A/S' behandling af oplysninger om strafbare forhold vil være inden for rammerne af forordningens artikel 10, 1. pkt., og databeskyttelseslovens § 8, stk. 3.

Efter den foreslåede § 17 a, stk. 4, kan Sund og Bælt Holding A/S opbygge en køretøjsdatabase på baggrund af de indsamlede billeder af nummerplader. Database vil indeholde oplysninger om køretøjets registreringsnummer og tidsperiode, hvori køretøjet er registreret i miljøzonen. Database vil alene indeholde oplysninger for de køretøjer, som ANPR-udstyret ikke automatisk har kunnet registrere nummerpladen på. Formålet med database er at optimere det tekniske udstyr, således at ANPR-udstyret i højere grad vil have mulighed for at genkende køretøjet, næste gang køretøjet måtte være i en miljøzone. Det medfører ikke konsekvenser for den registrerede, at vedkommendes nummerplade er optaget i database. Med samme bestemmelse vil Sund og Bælt Holding A/S opbevare dagligt opdaterede data (oplysninger om registreringsnummer, køretøjstype, emissionsrelaterede data, land og indregistreringsdato

m.v.) til at kontrollere, om køretøjer, der passerer kontrolpunkter i miljøzonerne, overholder kravene for kørsel i miljøzonen.

I forhold til den foreslåede § 17 a, stk. 5, vedrørende tv-overvågning af ANPR-udstyret vil behandlingen af personoplysninger være begrænset til det absolut nødvendige i forhold til de saglige formål, der søges opfyldt. I de specielle bemærkninger til bestemmelsen er det beskrevet, at fristerne skal være korte for sletning af tv-overvågningsbillederne, og optagelserne vil alene blive anvendt til kriminalitetsforebyggende formål og efterforskningshensyn.

På ovenstående baggrund er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at de foreslåede § 17 a, stk. 4 og 5, ligeledes holder sig inden for rammerne af forordningens artikel 6.

## 8. Forholdet til EU-retten

Under henvisning til lovforslagets bestemmelser om partikeludledning er lovforslaget notificeret over for EU-Kommissionen i henhold til direktiv 98/34/EF om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester, som ændret ved direktiv 98/48/EU (informationsproceduredirektivet).

Det foreslås med § 15 e, stk. 1, at det statsejede Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaven med indsamling af data til brug for Miljøstyrelsens håndhævelse af miljøzonereglerne. Således er der i medfør af lov nr. 1564 af 15. december 2015 udbudslovens § 24, nr. 24 ikke tale om en gensidigt bebyrdende kontrakt i myndighedssamarbejdet, hvorved opgaven ikke anses for omfattet af udbudspligten i henhold til udbudsloven. Den foreslåede ordning i lovforslaget anses derudover være af almen samfundsmæssig interesse, og det vurderes derfor at ordningen er omfattet af inhouse reglerne i udbudslovens §12 og §15.

Sund og Bælt Holding A/S' aktiviteter i forbindelse med faktisk forvaltningsvirksomhed af miljøzoneordningen for Miljøstyrelsen indebærer ikke derudover kommercielle aktiviteter.

I forbindelse med Sund og Bælt Holding A/S' indkøb af udbudspligtige tjenesteydelser og varer, til brug for driften af miljøzoneordningen, skal Sund og Bælt Holding A/S selvstændigt overholde udbudspligten i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivet, som denne er omfattet af.

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

Udkastet til lovforslag har været i høring fra den 16. januar 2020 til den 13. februar 2020. Lovforslaget har været offentliggjort på Høringsportalen ([www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk)) og er sendt til nedenstående høringsparter.

Ankers Tivolipark ApS, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchen Danmark, Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Bilbranchen (DI), Bygherreforeningen, Centralorganisationen af industriansatte i Danmark (CO-industri), Cirkus Arena, Cirkus Baldoni, Cirkus Mascot, DAKOFA, Danmarks Arbejdsgiverforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri, Dansk Miljøteknologi, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Persontransport, Dansk Veteranbil Klub, Dansk Vintage Motor Club, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, DCE (Center for Miljø og Energi), De Danske Bilimportører, Det Miljøøkonomiske Råd, Det Økologiske Råd, Drivkraft Danmark, DSB, DTU

Transport, Erhvervsministeriet, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund 3F, FDL, 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), Klima- Energi-, Forsyningsministeriet, Københavns Kommune, Køretøjsbygger-Autoskadebranchen i Danmark, LO, Midttrafik, Miljøstyrelsen, Motorhistorisk Samråd, Mover, Movia, Noah, Nordjyllands, Trafikselskab, Odense Kommune, Olie Gas Danmark, Post Nord, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rejsearrangører i Danmark, Rigspolitiet, Rudolfs Tivoli, Skandinavisk Tivoli Park, Skatteministeriet, SMVdanmark (håndværksrådet), Statsministeriet, Specialforeningen for Kurér- og Varebilstransportører, Sund og Bælt Holding A/S, Sundheds- og Ældreministeriet, Sydtrafik, Team Effektiv Regulering, Teknologisk Institut, Tivoliland ApS, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Trafikselskaberne i Danmark, Transport- og Boligministeriet, Vejdirektoratet, Vognmandslauget, Aalborg Kommune, Aarhus Kommune, DI Transport, Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SLD, Databeskyttelseskontoret, Datatilsynet.

## 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Kommunerne og regionerne ventes ikke at have omkostninger af betydning.  Statens udgifter forventes at udgøre ca. 72,8 mio. kr. i perioden 2020-23 til digitalhåndhævelse, øgede dispensationer, information om reglerne for udenlandske vognmænd samt evaluering.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ikke ud over ovennævnte.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	4 mio. kr. i lempelse i erhvervsøkonomiske omkostninger som følge af undtagelse for Euro 5.	Ingen

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	<p>Kravet om fysisk miljøzonemærke er ophævet og der vurderes en samlet besparelse ved den digitale ordning på ca. 65 mio. kr. i forhold til en ordning med miljøzonemærker som hidtil.</p> <p>Udenlandske køretøjer, der ikke opfylder krav, skal registreres. Dette vurderes ikke at overstige det hidtidige mærkekrav.</p>	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Indgår i vurderingen ovenfor om miljøzonemærker.	
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Loven sendes som udkast til notificering i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	<p>Nej</p> <p>X</p>

*Bemærkninger til lovforslaget enkelte bestemmelser*

*Til § 1*



Med ændring nr. 2 i L 191, FT 2018-19, er det gældende § 15 a, stk. 1, 2. pkt. og § 15 a, stk. 2, skrevet sammen til én bestemmelse i § 15 a, stk. 2, om betingelserne for, at øvrige kommuner end de fem, der allerede har etableret miljøzoner for lastbiler og busser, også kan etablere miljøzoner. Den ændrede § 15 a, stk. 2, der træder i kraft den 1. juli 2020, henviser til de gældende krav til lastbiler, busser og varebiler i miljøzoner, jf. § 15 b, stk. 3 og 4.

Med nærværende lovforslag foreslås de hidtil gældende krav til lastbiler og busser, jf. § 15 b, stk. 1, ophævet med virkning fra den 1. juli 2020, hvor de skærpede krav til lastbiler og busser, jf. § 15 b, stk. 3, får virkning.

Samtidig foreslås med nærværende lovforslag det gældende § 15 b, stk. 2, ophævet, idet den hidtil gældende ansvarsfordelingsregel mellem ejer (bruger) og fører, nu foreslås afløst af et betinget objektivi ansvar for ejeren (brugeren) af et køretøj, omfattet af miljøzonereguleringen, jf. den foreslåede § 110 c.

Herefter rykker de gældende § 15 b, stk. 3 og 4 op som stykke 1 og 2.

Som en konsekvens heraf, foreslås henvisningen til henholdsvis kravene til lastbiler, busser og varebiler i § 15 a, stk. 2, ændret fra § 15 b, stk. 3 og 4, til § 15 b, stk. 1 og 2, hvor kravene fra den 1. juli 2020 foreslås at fremgå, se herom bemærkningerne til nr. 2.

Til nr. 2

Af den gældende § 15 b, stk. 1, følger de krav til lastbiler og busser, som gælder frem til den 1. juli 2020. Af den gældende § 15 b, stk. 2, følger en ansvarsregel, som pålægger ejeren (brugeren) at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1-3, dvs. kravet om en bestemt mindste Euronorm eller et partikelfilter og kravet om miljøzonemærke. Føreren er pålagt at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone har et miljøzonemærke.

Som følge af, at kravene i § 15 b, stk. 1, kun har virkning indtil den 1. juli 2020, og at ansvarsfordelingsreglen i § 15 b, stk. 2, foreslås afløst af den foreslåede ordning med et betinget objektivi ansvar, se nærmere herom under bemærkningerne til nr. 19, (§ 110 c), foreslås § 15 b, stk. 1 og 2, ophævet.

§ 15 b, stk. 3-8, bliver herefter stk. 1-6.

Til nr. 3

Som en konsekvens af, at § 15 b, stk. 3-8, bliver stk. 1-6, se nærmere under ændring nr. 2, og at den særlige regel i § 15 b, stk. 8, ikke foreslås videreført, foreslås henvisningen i § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, og § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 2, til undtagelserne i de gældende stk. 6-8, ændret til en henvisning til stk. 4 og 5.

Til nr. 4

Efter den gældende § 15 b, stk. 3, nr. 1, skal lastbiler og busser registreret første gang før 1. oktober 2009 være eftermonteret med et partikelfilter for lovligt at kunne opholde sig i en miljøzone. Den 1. oktober 2009 er den dato Euro 5 normen blev obligatorisk.

Med ændringen til § 15 b, stk. 3, nr. 1, der bliver stk. 1, nr. 1, foreslås, at lastbiler og busser, der opfylder Euro 5 normen, har adgang til miljøzoner uanset, hvornår de blev registreret første gang. Dermed vil alle lastbiler og busser, der opfylder Euro 5 normen, have adgang til miljøzonerne i perioden 1. juli 2020 til 30. juni 2022. Der foreslås ingen ændring i de krav, der gælder fra 1. juli 2022.

Der har fra flere sider været rejst kritik af, at vognmænd, der har investeret i en mere miljørigtig bil før tid, omfattes på lige fod med køretøjer med en lavere miljønorm. Dette gør sig særligt gældende i forhold til trin 1 for lastbiler og busser, der træder i kraft 1. juli 2020, hvor Euro 5 lastbiler og busser solgt før skæringsdatoen ikke har adgang. På den baggrund er der indført en undtagelse, således at alle Euro 5 lastbiler og busser omfattes af reglerne på samme tid.

Tunge køretøjer, der opfylder EEV normen vil ligeledes blive anset for at være undtaget for kravene, der træder i kraft den 1. juli 2020, med denne bestemmelse, i det EEV køretøjer skal opfylde de samme eller strengere grænseværdier som Euro 5 køretøjer, da de blev typegodkendt.

Til nr. 5

Af den gældende § 15 b, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 1, nr. 3, og § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, følger, at køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d. Godkendelseskravet gælder dog ikke for køretøjer registreret i udlandet og er op til 30 år gamle, jf. det gældende § 15 b, stk. 8.

Med ændring nr. 6 og 7 foreslås fastsat et særskilt registreringskrav for køretøjer registreret i udlandet. Med ændring nr. 9 foreslås det, at ministeren kan fastsætte regler for påkrævet dokumentation ved registreringen af udenlandske køretøjer.

Det foreslås på denne baggrund, at foretage en afgrænsning i § 15 b, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 1, nr. 3, og § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, således at det kommer til at fremgå direkte af disse bestemmelser, at de kun finder anvendelse i forhold til køretøjer registreret i Danmark. Tilsvarende foreslås for køretøjer registreret i udlandet, således at det også vil fremgå direkte af de foreslåede bestemmelser herom, at registreringskravet kun vil gælde for køretøjer registreret i udlandet, se nærmere herom under ændring nr. 6 og 7. I forhold til de konkrete krav, der påtænkes fastsat i forhold til udenlandske køretøjer, henvises til bemærkningerne til nr. 9.

Til nr. 6

Efter den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 8, 2. pkt., kan miljøministeren fastsætte regler om, at føreren af en køretøj, registreret i udlandet, skal kunne fremvise dokumentation for, at køretøjet lever op til kravet om en bestemt tidligste første registreringsdato, eller et partikelfilter. Kravet er ikke implementeret i den gældende bekendtgørelse om de tekniske krav i miljøzoner, fordi det vedrører miljøzonekrav, som først gælder fra den 1. juli 2020 og der indtil dette tidspunkt fortsat vil være krav om et miljøzonemærke.

Med indsættelse af de foreslåede numre 4 og 5 i § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, foreslås indført et registreringskrav for udenlandske lastbiler og busser. Fra den 1. juli 2020 vil udenlandske lastbiler og busser registreret første gang før 1. oktober 2009 således skulle registrere sig for at kunne opholde sig lovligt i en

miljøzone. Fra 1. juli 2022 vil udenlandske lastbiler og busser registreret første gang før 1. oktober 2014 skulle registrere sig for at kunne opholde sig lovligt i en miljøzone. Registreringskravet vil træde i stedet for det gældende krav om et miljøzonemærke.

Manglende registrering vil kunne sanktioneres med et bødeforelæg efter den foreslåede bestemmelse i § 110 d, jf. § 110 c, hvortil der henvises.

Kravene til registreringen, herunder krav til dokumentation, vil blive fastsat i henhold til det foreslåede § 15 b, stk. 6. Se bemærkninger til nr. 9 for en beskrivelse af de påtænkte krav.

Til nr. 7

Efter den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 8, 2. pkt., kan miljøministeren fastsætte regler om, at føreren af en køretøj, registreret i udlandet, skal kunne fremvise dokumentation for, at køretøjet lever op til kravet om en bestemt tidligste første registreringsdato eller et partikelfilter. Kravet er ikke implementeret i den gældende bekendtgørelse om de tekniske krav i miljøzoner, fordi det vedrører miljøzonekrav, som først gælder fra den 1. juli 2020, og der indtil dette tidspunkt fortsat vil være krav om et miljøzonemærke.

Med indsættelse af de foreslåede numre 5-7 i § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 2, foreslås indført et registreringskrav for udenlandske varebiler. Fra den 1. juli 2020 vil udenlandske varebiler registreret første gang før 1. januar 2007 således skulle registrere sig for lovligt at kunne opholde sig i en miljøzone. Fra den 1. juli 2022 vil udenlandske varebiler registreret første gang før 1. januar 2012 således skulle registrere sig for lovligt at kunne opholde sig i en miljøzone. Fra den 1. juli 2025 vil udenlandske varebiler registreret første gang før 1. september 2016 således skulle registrere sig for lovligt at kunne opholde sig i en miljøzone.

Manglende registrering vil kunne sanktioneres med et bødeforelæg efter den foreslåede bestemmelse i § 110 d, jf. § 110 c, hvortil der henvises.

Kravene til registreringen, herunder krav til dokumentation, vil blive fastsat i henhold til det foreslåede § 15 b, stk. 6. Se bemærkninger til nr. 9 for en beskrivelse af de påtænkte krav.

Til nr. 8

De gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 6 og stk. 7, indeholder regler om undtagelser fra miljøzonekravene i stk. 1, nr. 1-3, stk. 3, nr. 1-3 og stk. 4, nr. 1-4, for lastbiler, busser og varebiler, 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 § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 4, og § 15 b, stk. 7, der bliver stk. 5, ændres således, at bestemmelserne dels tilpasses, at kravene til lastbiler, busser og varebiler rykker fra § 15 b, stk. 3 og 4, til stk. 1 og 2, og således at køretøjer omfattet af de gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 6 og 7, også vil blive undtaget fra de foreslåede krav om registrering for udenlandske køretøjer. Det foreslås derfor, at der i § 15 b, stk. 6 og 7, (der bliver stk. 4 og 5) tilføjes en henvisning til disse krav. Der foreslås ingen ændringer i, under hvilke betingelser disse køretøjer undtages fra kravene.

Til nr. 9

Som også beskrevet til nr. 6 og 7 kan miljøministeren efter den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 8, 2. pkt., fastsætte regler om, at føreren af en køretøj, registreret i udlandet, skal kunne fremvise dokumentation for, at køretøjet lever op til kravet om en bestemt tidligste første registreringsdato, eller har et partikelfilter. Kravet er ikke implementeret i den gældende bekendtgørelse om de tekniske krav i miljøzoner, fordi det vedrører miljøzonekrav, som først gælder fra den 1. juli 2020 og der indtil dette tidspunkt fortsat vil være krav om et miljøzonemærke. Udenlandsk registrerede køretøjer foreslås som også nævnt ovenfor til nr. 6 og 7, fra den 1. juli 2020 omfattet af et særligt registreringskrav, hvorfor den foreslåede bemyndigelse i § 15 b, stk. 8, der bliver stk. 6, fremadrette vil give miljøministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om den dokumentation, der vil være påkrævet i forhold til at godtgøre, at et udenlandsk registreret køretøj, omfattet af miljøzonekravene i § 15 b, stk. 1 og 2, opfylder de deri fastsatte betingelser.

Det er hensigten, at fastsætte krav om, at udenlandske køretøjer, der ikke opfylder datokravene i § 15 b, stk. 1 eller 2, enten skal dokumentere, at de opfylder en Euronorm, der er undtaget jf. ændringen til § 15 stk. 3 som bliver stk. 1, nr. 1, eller betyder, at de har særlig lav partikeludledning og dermed har partikelfilter, eller at de har fået eftermonteret partikelfilter. For lastbiler og busser gælder, at Euro 6 opfylder kravet om partikelfilter. For varebiler vil Euro 5 skulle være opfyldt. Dokumentationen kan bestå af fremlæggelse af en registreringsattest, hvor Euronormen fremgår eller af en erklæring fra en sagkyndig virksomhed, hvoraf det fremgår, at der er eftermonteret et partikelfilter. Det er endvidere hensigten at kræve, at registreringen skal ske elektronisk, se nærmere herom bemærkningerne til nr. 13.

Det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal stå for at udvikle og vedligeholde et digitalt system, der kan håndtere registreringen af de udenlandske køretøjer. Miljøstyrelsen vil gennemføre stikprøvekontrol af de registrerede oplysninger. Det er endvidere hensigten, at fastsætte krav om, at registreringen af køretøjet skal være sket senest 24 timer efter, at køretøjet første gang opholder sig i en miljøzone. Denne tidsforskydning giver mulighed for, at udenlandske køretøjer, der bliver opmærksom på reglerne, når de er kommet til en dansk miljøzone, har mulighed for at lave en registrering, hvis de i øvrigt opfylder de tekniske krav. En tidsforskydning på 24 timer forventes indarbejdet i Sund & Bælt Holding A/S rutine for sagsforberedende arbejde under alle omstændigheder, da der også skal tages hensyn til eventuelle opdateringer i DMR for danske køretøjer. Se også afsnit 2.1 herom.

Til nr. 10

Miljøministeren kan i dag meddele dispensation for de tekniske krav i en miljøzone.

Med den foreslåede ændring af § 15 c, stk. 1, foreslås henvisningen til de tekniske krav til lastbiler, busser og varebiler, opdateret, idet kravene fremadrette vil fremgå af § 15 b, stk. 1 og 2. Se herom bemærkningerne til nr. 2.

Det vil fortsat bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde kan eller skal tildeles en dispensation. 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. Se nærmere om den gældende dispensationspraksis i bemærkningerne til L 191, FT 2018-19, nr. 13.

Særligt for rutebusser gør sig gældende, at Europa-Parlamentet og Rådet den 1. august 2019 vedtog Direktiv (EU) 2019/1161 af 20. juni 2019 om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Direktivet opstiller blandt andet mål for andelen af busser, der skal være renere teknologi-busser (primært gasbusser) og nul-emissions køretøjer (primært el-busser). I perioden 2. august 2021 til 31. december 2025 skal 45 % af nye kontrakter omfatte renere busser, hvoraf mindst halvdelen skal være nulemissionsbusser.

De regionalt- og kommunalt ejede busselskaber står således foran en større omstilling af deres busflåder. Miljøministeriet vurderer på den baggrund, at det bør inddrages i dispensationspraksis, at der skal være mulighed for at opnå en tidsbegrænset dispensation i forhold til at eftermontere partikelfiltre på busser, som med direktivet skal udskiftes inden for den nærmeste fremtid, bl.a. på betingelse af, at der opstilles en plan for omstilling af busdrift omfattet af offentlige tjenesteydelseskontrakter som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007, der vedrører levering af personbefordring ad vej.

Hovedprincipperne i den gældende dispensationspraksis forventes herudover 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. Miljøministerens beføjelser til at meddele dispensation forventes fortsat delegeret til Miljøstyrelsen. Det forventes ligesom i dag fastsat, at Miljøstyrelsens afgørelse om dispensation ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Til nr. 11

Efter den gældende § 15 d, stk. 1, har miljøministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om en miljøzonemærkeordning. Denne mærkeordning ophæves den 1. juli 2020, hvor den automatiske kontrol foreslås at træde i kraft. Herudover kan ministeren efter stk. 2 fastsætte regler om godkendelse og registrering af køretøjer med eftermonteret partikelfilter. Efter det gældende stk. 3 kan ministeren endvidere henlægge en række beføjelser i forbindelse med mærkeordningen og godkendelses- og registreringsordningen til en privat organisation eller virksomhed. I den tekniske miljøzonebekendtgørelse er det således i § 10 henlagt til synsvirksomhederne at udføre opgaverne om miljøzonekontrol og udstedelse af miljøzonemærker. Bekendtgørelsen indeholder i §§ 11-16 de nærmere regler om udstedelse, opretholdelse og fjernelse af miljøzonemærker, herunder reglen i § 13, stk. 1, om kontrol af, at et køretøj med eftermonteret partikelfilter overholder kravet om maksimal røggastæthed efter filteret ved fri acceleration. Bekendtgørelsen indeholder i §§ 27-29 regler om godkendelse og registrering af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, som fra den 1. juli 2020 helt afløser miljøzonemærkeordningen.

Med det foreslåede § 15 d, stk. 1, som svarer til det gældende stk. 2, kan miljøministeren fastsætte regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og om kontrol af køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

For varebiler vil bemyndigelsen i det foreslåede stk. 1, bl.a. fortsat blive anvendt til at fastsætte regler om, at varebiler der opfylder betingelserne for afgiftsfritagelse og er godkendt efter bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift, også anses for at være godkendt i overensstemmelse med den foreslåede ordning om skærpede krav i miljøzoner.

Det bemærkes, at den foreslåede bemyndigelse også vil kunne anvendes til at fastsætte andre krav til godkendelse af varebiler med eftermonterede partikelfiltre, såfremt der sker en teknologisk udvikling inden for partikelfiltre til varebiler.

For lastbiler og busser vil bemyndigelsen i det foreslåede stk. 1, som i dag, bl.a. bliver brugt til at fastsætte regler om, at køretøjer, der har eftermonteret et partikelfilter og henvender sig til en synsvirksomhed med henblik på at få adgang til en miljøzone, har krav på at blive godkendt og at få godkendelsen registreret i DMR, såfremt det eftermonterede partikelfilter opfylder de krav, der vil blive fastsat med hjemmel i § 15 b, stk. 5, som bliver stk. 3.

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

Bemyndigelsen i stk. 1 vil herudover bl.a. blive anvendt til at fastsætte regler om, hvornår der er pligt til at inddrage godkendelse og registrering af et køretøj, hvis eksempelvis kravene til det eftermonterede partikelfilter ikke længere er opfyldt. Det kan f.eks. være i den situation, hvor synsvirksomhederne, som hidtil, kontrollerer kravet om maksimal røggastæthed, når en lastbil eller en bus kommer til syn, og i den forbindelse konstaterer, at det eftermonterede partikelfilter ikke længere lever op til kravet.

Der forventes endvidere fastsat regler om registrering af godkendelser og inddragelse af godkendelser. Der forventes således fastsat regler om, at sådanne afgørelser skal registreres i DMR.

Det foreslås med bestemmelsen i *stk. 2*, at ministeren, som efter det gældende *stk. 3* kan henlægge en række opgaver til en privat organisation eller virksomhed. Med det foreslåede *stk. 2* er det hensigten, at henlægge de opgaver, der følger af kravet om godkendelse og registrering til synsvirksomhederne.

Efter det foreslåede *stk. 2, nr. 1*, kan det henlægges til en privat organisation eller virksomhed at 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 eftermonteret partikelfilter. Den foreslåede bestemmelse svarer indholdsmæssigt til den gældende § 15 d, *stk. 3, nr. 4*, og skal sikre, at de køretøjer, som fra den 1. juli 2020 skal leve op til miljøzonekravene, og i henhold hertil vil skulle eftermontere et partikelfilter og få dette godkendt, for at de lovligt kan færdes i en miljøzone, kan blive vurderet hos synsvirksomhederne. De tekniske krav til partikelfiltre vil fortsat blive fastsat § 15 b, *stk. 5*, som bliver *stk. 3*.

Efter det foreslåede *stk. 2, nr. 2*, kan det henlægges til en privat organisation eller virksomhed at kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter. Bestemmelsen svarer til det gældende § 15 d, *stk. 3, nr. 5*. Det er således fortsat hensigten med bestemmelsen, at synsvirksomhederne, ligesom i dag, skal kontrollere røggastætheden på de køretøjer, der har et eftermonteret partikelfilter, og hvor ejeren eller den varige bruger ønsker at være godkendt og registreret i DMR med henblik på at kunne færdes i en miljøzone efter den 1. juli 2020.

For varebiler forventes bestemmelsen for tiden ikke udnyttet, idet der ikke på nuværende tidspunkt findes en egnet kontrolværdi for varebiler.

Det foreslåede *stk. 2, nr. 3*, giver hjemmel til, at godkendelses- og registreringsordningen kan henlægges til synsvirksomhederne, ligesom miljøzonemærkeordningen er henlagt til synsvirksomhederne i dag. Bestemmelsen svarer til det gældende § 15 d, *stk. 3, nr. 6*. Det er hensigten, som i dag, at pålægge

synsvirksomheder en pligt til efter køretøjsejerens eller den varige brugers anmodning at godkende de køretøjer, der opfylder kravene og til at registrere de godkendte køretøjer med eftermonteret partikelfilter i DMR. Tilsvarende skal synsvirksomhederne inddrage godkendelser til køretøjer, der ikke længere opfylder kravene, ligesom sådanne køretøjer skal afregistreres i DMR, medmindre manglerne udbedres.

Indholdet af ordningen er nærmere beskrevet ovenfor til det foreslåede stk. 1, hvortil der henvises.

Det foreslåede *stk. 3* indeholder som det gældende *stk. 4*, en klageadgang til miljøministeren i forhold til afgørelser om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og om inddragelse af godkendelse, truffet af den private organisation eller virksomhed, som har fået henlagt beføjelserne i relation til godkendelser m.v.

Kompetencen til at afgøre klagesager forventes som hidtil delegeret til Færdselsstyrelsen (tidligere Trafikstyrelsen) for så vidt angår synsvirksomhedernes afgørelser. Færdselsstyrelsen henhører under Transport- og Boligministeriet. Miljøstyrelsen vil ikke længere være relevant som klageinstans, idet miljøzonemærkeordningen er ophævet fra og med den 1. juli 2020 og Mærkesekretariatet således ikke længere har en opgave i forhold til udstedelse af miljøzonemærker. Klageadgangen til Miljøstyrelsen vedrørende Mærkesekretariatets afgørelser om miljøzonemærker vil derfor ikke længere være relevant.

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

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

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

Til nr. 12

Da det foreslås, at opgaven henlægges til Sund og Bælt Holding A/S ved lov, er det således en helt ny ordning, der etableres.

Det foreslås med § 15 e, stk. 1, at det statsejede Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaven med indsamling af data til brug for Miljøstyrelsens håndhævelse af miljøzonereglerne. Sund og Bælt Holding A/S vil endvidere have opgave med at bistå med sagshåndtering, systemer til registrering af udenlandske køretøjer, kontrol med indbetalinger og informationsindsats i forhold til reglerne både overfor danske og udenlandske køretøjer.

Med lovforslagets § 15 e, stk. 2, er det endvidere hensigten at fastsætte nærmere regler om Miljøstyrelsens mulighed for at udveksle data med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data, jf. kapitel 8 i de almindelige bemærkninger om forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Det foreslås således med § 15 e, stk. 2, at ministeren kan fastsætte regler om behandling af oplysninger om køretøjer i miljøzoner mellem den relevante kontrolmyndighed og Sund og Bælt Holding A/S. Miljøstyrelsen påtænkes udpeget som kontrolmyndighed. Med hjemmel forventes fastsat regler ved en bekendtgørelse, så Miljøstyrelsen kan give Sund og Bælt Holding A/S adgang til oplysninger om, hvilke køretøjer der har modtaget dispensation, samt oplysninger om, hvilke miljøzoner og hvilke perioder dispensationen gælder i. Dette sker med henblik på, at Sund og Bælt Holding A/S kan sortere registreringer af disse køretøjer fra. Tilsvarende vil det fremgå af de nærmere regler, at Miljøstyrelsen skal kunne indsamle og behandle oplysninger fra Sund og Bælt Holding A/S. Det gælder f.eks. oplysninger om observationer af køretøjer, der ikke overholder reglerne og deres ejerforhold, samt registreringer af udenlandske køretøjer med henblik på stikprøvekontrol.

Herudover foreslås det med § 15 e, stk. 3, at miljøministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler om opgavevaretagelsen for Sund og Bælt Holding A/S. Det er hensigten at fastsætte regler om bl.a., at der skal aflægges regnskab til Miljøstyrelsen for anvendelsen af bevillingen, at Miljøstyrelsen skal godkende budgetter, at Miljøstyrelsen skal godkende procedure for behandling af data i det omfang, at det har betydning for vurderingen af, om et køretøj har overtrådt reglerne, og at Miljøstyrelsen kan anmode om relevant statistik for overvågningen.

Til nr. 13

Med den foreslåede indsættelse af et nyt nr. 7 i § 79 b, stk. 1, gives der mulighed for, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur eller lignende, i sager om indsendelse af dokumentation for overholdelse af miljøzonekravene i § 15 b, stk. 1 og 2, efter regler udstedt i henhold til det foreslåede § 15 b, stk. 6. Det drejer sig således om dokumentation for, at udenlandsk registrerede køretøjer overholder kravet om partikelfilter.

Det forudsættes med den foreslåede indsættelse af et nyt nr. 7 i § 79 b, stk. 1, at den med L 191, FT 2018-19, vedtagne ændring nr. 18, som træder i kraft den 1. juli 2020, iagttages, således at det ved L 191 indsatte nr. 6, indtager sit nummer i rækken forud for det med nærværende lovforslags indsatte nr. 7.

Nr. 7-15 bliver herefter nr. 8-16.

Til nr. 14

Som beskrevet netop ovenfor til nr. 13, er det også en forudsætning for ændring nr. 14 i nærværende lovforslag, at ændring nr. 19 i L 191, FT 2018-19, iagttages, således at nr. 14 i § 79 b, stk. 1, forudsættes at være rykket ned som nr. 15 forud for den med nærværende lovforslag videre rykning ned som nr. 16.

Miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1, nr. 15, giver miljøministeren 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. 1-14.

Ved nærværende lovforslag foreslås indsat et nyt nummer 7 i § 79 b, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 13. Den nye bestemmelse vedrører digital kommunikation i forbindelse med sager om indsendelse af



dokumentation for overholdelse af miljøzonekravene i § 15 b, stk. 1 og 2, efter regler udstedt i henhold til det foreslåede § 15 b, stk. 6.

Som følge heraf foreslås det, at henvisningen til "nr. 1-14" i § 79 b, stk. 1, nr. 15, der bliver nr. 16, ændres til "nr. 1-15".

Til nr. 15

Det foreslås at indsætte et nyt nr. 8 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 i sager omfattet af de foreslåede bestemmelser i § 110 c, stk. 1, og § 110 d, stk. 1.

Sigtet med bestemmelsen er, at kommunikationen, hvis det er muligt og rentabelt, vil foregå digitalt, og at der skal være så få postgange som muligt.

Det forudsættes i den forbindelse, at det fastsættes, at den digitale meddelelse anses for at være kommet frem til ejeren (brugeren), når den digitalt er tilgængelig for den pågældende. Fremkomsttidspunktet er bl.a. afgørende for, hvornår den frist på 30 dage, som følger af det foreslåede § 110 c, stk. 2, løber fra. Det forudsættes herudover, at det skal være muligt at dispensere fra fastsatte krav om digital kommunikation i særlige tilfælde.

Endelig forudsættes det også, at en førers erkendelse efter den foreslåede § 110 d, stk. 2, som afgives digitalt, anses for at være kommet frem til Miljøstyrelsen, når den digitalt er tilgængelig for Miljøstyrelsen.

Til nr. 16

Miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1, nr. 15, der bliver nr. 16, giver miljøministeren 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. 1-14.

Det foreslås at udvide bemyndigelsen i § 79 b, stk. 1, nr. 15, (som bliver nr. 16) til også at omfatte digital kommunikation med myndigheder om forhold som nævnt i det nye § 79, stk. 1, nr. 8. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets nr. 15.

Som følge heraf foreslås det, at henvisningen til »nr. 1-15« i § 79 b, stk. 1, nr. 16, der bliver nr. 17, ændres til »nr. 1-16«.

Til nr. 17

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, dvs. lastbiler, busser og varebiler, 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 køretøjer har et miljøzonemærke.

Da kravet om et miljøzonemærke er ophævet fra den 1. juli 2020, foreslås det, at § 87, stk. 3, 2. pkt., ændres således, at den herefter ikke længere indeholder mulighed for, at politiet kan standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere, om køretøjet har et miljøzonemærke.

Til nr. 18

I miljøbeskyttelseslovens § 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 miljøzonemærkekravet er ophævet fra den 1. juli 2020 og der med lovforslaget foreslås indført et betinget objektivt ansvar for ejeren (brugeren) af et køretøj omfattet af miljøzonereguleringen, er der ikke længere behov for at sondre mellem ansvar for overholdelse af de materielle miljøzonekrav og mærkekravet.

Det foreslås på denne baggrund, at § 110, stk. 1, nr. 1, ændres således, at det fremadrettet er en overtrædelse af de foreslåede krav til lastbiler, busser og varebiler i miljøzoner, jf. forslagens § 15 b, stk. 1 og 2, der kan straffes med bøde. Ud over kravet om en bestemt tidligste første registreringsdato eller et partikelfilter vil det også være de foreslåede krav i forhold til udenlandske køretøjer om, at de skal være registreret med et partikelfilter, såfremt de ikke inden for de foreslåede trin i § 15 b, stk. 1, nr. 4 og 5 og stk. 2, nr. 4 og 5 opfylder de foreslåede tidligste datoer for første registrering af køretøjet, der kan straffes med bøde.

Til nr. 19

Den foreslåede bestemmelse i § 110 c, stk. 1 indebærer, at det som udgangspunkt vil være ejeren (brugeren) af et køretøj, der vil blive pålagt bødeansvar efter miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1, for overtrædelse af de foreslåede krav i § 15 b, stk. 1 eller 2, selv om den pågældende ikke var fører på gerningstidspunktet, og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom, jf. dog nedenfor om forslaget til stk. 2 og stk. 5. Med det foreslåede stk. 1 skabes der således hjemmel til, at ejeren (brugeren) som udgangspunkt kan pålægges bødeansvar på objektivt grundlag.

En overtrædelse af § 110 c, stk. 1, kan ikke føre til frihedsstraf.

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

Det følger af den foreslåede bestemmelse i stk. 1, at en person, som f.eks. låner sit køretøj ud, vil kunne straffes (med bøde) for en overtrædelse af miljøzonereguleringen konstateret ved den automatiske og digitale kontrol i miljøzonerne, mens køretøjet var udlånt, medmindre betingelserne i forslaget til stk. 2 er opfyldt. Det samme gælder, hvis f.eks. et ægtepar har en bil, som alene er registreret i hustruens navn, og manden begår en forseelse omfattet af bestemmelsen.

En leasingtager vil i almindelighed opfylde betingelserne for at skulle registreres som bruger af det leasede køretøj, således at ansvaret for overtrædelsen konstateret ved den automatiske og digitale miljøzonekontrol vil kunne pålægges leasingtager efter bestemmelsen. Derimod vil biludlejningsvirksomheder og delebilorganisationer være strafansvarlige for hastighedsovertrædelser omfattet af forslaget til stk. 1 begået med lejede køretøjer (hvis ikke en udpeget fører erkender at have ført køretøjet, jf. herved det foreslåede stk. 2), jf. herved også forslaget til stk. 6 om juridiske personers strafansvar.

Vedtager ejeren (brugeren) ikke udenretligt bødeforelægget, og overgår sagen til indenretlig prøvelse på anklagemyndighedens foranledning, vil ejeren (brugeren), der søges straffet på objektivt grundlag, kunne gøre indsigelser over for f.eks. observationen af køretøjets rigtighed i sidste instans ved indenretlig prøvelse. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.4.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 indebærer, at ejeren (brugeren) ikke pålægges bødeansvar efter den foreslåede bestemmelse i stk. 1 i sager, hvor en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet. Det er dog et krav, at en sådan erkendelse modtages af Miljøstyrelsen inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende forseelsen.

Modtager Miljøstyrelsen inden for fristen på 30 dage en indsigelse fra ejeren (brugeren), men fører den ikke til, at en anden over for Miljøstyrelsen erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, kan ejeren (brugeren) således fortsat pålægges strafansvaret (bødeansvar) for overtrædelsen af miljøzonereguleringen på objektivt grundlag. Det samme gælder, hvis der modtages en indsigelse fra ejeren (brugeren) efter udløbet af den nævnte frist på 30 dage.

Indførelsen af et betinget objektivt ansvar for ejeren (brugeren) indebærer, at det ikke ved efterforskning skal konstateres, hvem der rent faktisk førte køretøjet på gerningstidspunktet, idet ejeren (brugeren) af køretøjet ifalder ansvar for overtrædelsen af miljøzonereguleringen, medmindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet person erkender at have været fører på gerningstidspunktet. Hvis en anden person ikke over for politiet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, vil man falde tilbage på ansvaret efter den foreslåede bestemmelse i § 110 c, stk. 1, uanset om ejeren (brugeren) enten ikke ønsker at oplyse, hvem føreren på gerningstidspunktet var, ikke er bekendt med førerens identitet, eller ikke kan bevirke, at føreren erkender ansvaret.

I forbindelse med udsendelse af et bødeforelæg til ejeren (brugeren) vil der bl.a. skulle vejledes om indsigelsesmuligheder, hvorledes en fører skal udpeges, hvordan føreren afgiver sin erkendelse, regler om pålæggelse af ansvar samt eventuelt omgørelse heraf og reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.4.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 indebærer, at når en person, der over for Miljøstyrelsen har erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, trækker erkendelsen tilbage, ifalder ejeren (brugeren) som udgangspunkt fortsat strafansvaret efter § 110 c, stk. 1, for forseelsen.

Hører ejeren (brugeren) derimod ikke yderligere fra Miljøstyrelsen inden for tre måneder fra Miljøstyrelsens modtagelse af en førers erkendelse, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1 (om objektivt ansvar), jf. nedenfor om det foreslåede stk. 4.

Om betydningen af straffelovens § 164, henvises til afsnit. 2.4.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 indebærer, at når der er gået tre måneder fra politiets modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

Hvis ejeren (brugeren) efter en sådan opgivelse af sagen skal kunne pålægges strafansvar for overtrædelsen af miljøzonereguleringen, kræver det herefter enten, at opgivelsen af påtalen efter § 110 c, stk. 1, omgøres efter retsplejelovens regler herom, eller at der sker sigtelse i medfør af de gældende regler i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1. Straf efter denne bestemmelse vil – ligesom i dag – forudsætte, at den pågældende enten selv erkender forholdet, eller at politiet kan føre bevis for, at den pågældende var fører på gerningstidspunktet, og at forseelsen var begået forsætligt eller uagtsomt. Det forudsættes, at oplysning herom vil indgå i den vejledning, som gives til ejeren (brugeren) i forbindelse med, at bødeforelægget udsendes. Hvis der efter straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, rejses tiltale mod en person, der har trukket en erkendelse af at have været fører på gerningstidspunktet tilbage, forudsættes det, at politiet alene søger ejeren (brugeren) straffet for overtrædelsen af miljøzonereguleringen, hvis særlige omstændigheder gør sig gældende, jf. afsnit 2.4.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 5 indebærer, at ejeren (brugeren) af køretøjet ikke kan pålægges ansvar efter stk. 1, hvis ejeren (brugeren) kan påvise, at en anden uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet. Dette vil f.eks. kunne være tilfældet, hvor der er foregået brugstyveri, tyveri eller anden berigelseskriminalitet. I disse tilfælde vil bøden for overtrædelsen af miljøzonereguleringen kunne pålægges den person, der sigtes for brugstyveriet mv., hvis betingelserne herfor i øvrigt er opfyldt. I hvert fald hvis køretøjet til politiet var meldt stjålet, da forseelsen blev begået, vil ejeren (brugeren) i medfør af stk. 5 ikke skulle pålægges ansvar efter stk. 1. Det vil i øvrigt bero på en konkret vurdering, som i sidste instans skal foretages af domstolene, hvornår der efter bestemmelsen i det foreslåede stk. 5 vil kunne fritages for ansvar efter stk. 1.

Med udtrykket "uberettiget besiddelse" sigtes der til brugstyveri mv. Der sigtes derimod f.eks. ikke til tilfælde, hvor brugen af køretøjet (alene) overtræder rammerne for en aftale om brug. Hvis en familie f.eks. har indrettet sig således, at en hjemmeboende voksen søn eller datter generelt har adgang til at låne forældrenes bil uden nærmere aftale, og sønnen/datteren konkret anvender den i strid med en konkret anvisning eller aftale, vil der således ikke være tale om uberettiget anvendelse i bestemmelsens forstand.

I forbindelse med udsendelse af et bødeforelæg vil der bl.a. skulle vejledes om indsigelsesmuligheder, hvorledes en fører skal udpeges, hvordan fører afgiver sin erkendelse, regler for pålæggelse af ansvar samt eventuelt omgørelse heraf og for domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.4.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 6 indebærer, at også en juridisk person, der er ejer af det køretøj, der anvendes til hastighedsovertrædelsen, vil kunne ifalde strafansvar efter forslaget til stk. 1 (hvis ikke en udpeget fører erkender at have ført køretøjet, jf. herved det foreslåede stk. 2).

Det er i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 4, fastsat, at strafansvar efter § 110 kan pålægges selskaber mv. (juridiske personer) efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Med den foreslåede bestemmelse i stk. 6 sikres det, at selskaber mv. (juridiske personer) også kan pålægges det objektive ansvar, som foreslås indført med stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 7 indebærer, at der ikke kan fastsættes forvandlingsstraf for bødeansvar pålagt i medfør af § 110, stk. 1, nr. 1, jf. § 110 c, stk. 1.

Det foreslås det med stk. 8, at straffelovens almindelige bestemmelse i § 50, stk. 3, om, at den bødeældte ikke kan kræve bøden betalt eller erstattet af andre, ikke skal finde anvendelse i forhold til bødeforelæg efter stk. 1. Hvis en ejer eller bruger på objektivt grundlag er pålagt bliver ansvarlig i medfør af stk. 1, er retsforholdet mellem den pågældende og føreren af civilretlig karakter.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 9* skabes der hjemmel til, at miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for behandling af sager omfattet af stk. 1. Sigtet med disse regler er bl.a., at der kan fastsættes nærmere rammer for Miljøstyrelsens håndtering af administrative bødeforelæg, herunder behandling af sager, hvor gentagne overskridelser er indtruffet, inden der er udsendt et bødeforelæg. Formålet med disse regler skal være at sikre en rimelig behandling af borgere og erhverv, hvis det viser sig nødvendigt, når systemet med digital håndhævelse er fuldt udviklet og der er opnået driftserfaringer.

Til nr. 20

Som beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.1. straffes en overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven § 15 b, stk. 2, i dag med bøde, jf. miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 1, nr. 1. Straffen kan i visse tilfælde stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, jf. § 110, stk. 2.

Den nuværende kontrol af, om miljøzonereglerne overholdes, foretages af politiet som led i deres almindelige arbejde, oftest ved den såkaldte vejsidekontrol, som varetages af politiets tre specialiserede tungvognscentre. I de tilfælde hvor der er tale om et dansk eller nordisk køretøj, bliver sagen afgjort med et bødeforelæg, som sendes til sigtede. I de tilfælde hvor køretøjet er udenlandsk (bortset fra nordiske køretøjer), afgøres sagen med bøde. Når overtrædelsen konstateres ved vejsidekontrollen skal bøden betales straks, eller der skal stilles sikkerhed for bødebeløbet og evt. sagsomkostninger. Hvis bødeforelægget ikke vedtages, skal sagen i stedet behandles ved domstolene.

Med lovforslagets § 110 d, stk. 1, foreslås det, at Miljøstyrelsen kan udsende administrative bødeforelæg for overtrædelser af kravene i de foreslåede § 15 b, stk. 1, 2, eller 3. Hermed vil sagen kunne afgøres uden retssag, såfremt modtageren vedtager bødeforelægget.

Som nærmere beskrevet i afsnit 2.1. er det hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S ved hjælp af nummerpladescanning vil indsamle kontroldata i form af oplysninger om køretøjets nummerplade, for danske køretøjer aflæst i DMR i forhold til at fastslå ejerforhold og om køretøjet overholder de foreslåede

krav i § 15 b, stk. 1-2. For danske køretøjer er disse oplysninger offentligt tilgængelige i DMR. For et udenlandsk køretøj vil nummerpladescanningen give oplysning om, hvorvidt køretøjet er registreret i henhold til det foreslåede registreringskrav i § 15 b, stk. 1, nr. 4 og 5, og stk. 2, nr. 4 og 5, og regler udstedt efter det foreslåede § 15 b, stk. 6. Herudover vil oplysninger om tid og sted for en overtrædelse indgå.

Sund og Bælt Holding A/S vil udarbejde et sagsstyringssystem, som Miljøstyrelsen vil have adgang til, og hvori hver enkelt sag vil blive gennemgået og godkendt af Miljøstyrelsen, inden Sund og Bælt Holding A/S på vegne af Miljøstyrelsen udsender et bødeforelæg.

Spørgsmål og klager over konkrete bødeforelæg vil skulle rettes til Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen vil kunne behandle indsigelser om faktuelle forhold vedrørende sagen. Der kan for eksempel være tale om forkert registrering af et køretøj i DMR eller dokumentation for at køretøjet var stjålet på gerningstidspunktet.

På baggrund af overvejelser i afsnit 2.4.2. foreslås følgende bødetakster anvendt:

Køretøjstype/forseelse	Bødetakst
Lastbiler og busser (tunge køretøjer)	12.500 kr.
Varebiler	1.500 kr.
Manglende registrering (udenlandske køretøjer)	750 kr.

For at tilrettelægge ordningen bedst muligt, vil Miljøstyrelsen eksempelvis under indfasningen have mulighed for at udstede en advarsel i stedet for et administrativt bødeforelæg for herved at skærpe opmærksomheden på indførelsen af den foreslåede automatiske kontrol i miljøzonerne. Ligeledes vil Miljøstyrelsen ved f.eks. systembrud mv. kunne tilrettelægge udsendelse af bødeforelæg på en hensigtsmæssig måde.

Med lovforslagets § 110 d, stk. 2, foreslås det, at retsplejelovens regler om krav til indholdet af et anklageskrift og om, at en sigtet ikke er forpligtet til at udtale sig, tilsvarende finder anvendelse på det administrative bødeforelæg. Med den nuværende ordning fremgår kravet til anklageskriftet af retsplejeloven § 832, stk. 2, med henvisning til § 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2.

Ligesom i dag efter retsplejelovens § 832, stk. 4, foreslås videre forfølgning med lovforslagets § 110 d, stk. 3, at bortfalde, såfremt bødeforelægget vedtages. Vedtagelsen vil have samme retsvirkning som en dom.

Det foreslås med stk. 4, at bødeniveauet ikke stiger i gentagelsestilfælde. Straffelovens almindelige bestemmelse om, at gentagelsestilfælde er en skærpende omstændighed og normalt sanktioneres hårdere end førstegangs forseelsen, foreslås således ikke at finde anvendelse på administrative bødeforelæg, der udstedes for overtrædelse af miljøzonereguleringen. Det foreslås derfor, at der skal være en fast bødestørrelse trods flere overtrædelser begået med det samme køretøj.

Den gældende miljøzoneregulering indeholder ikke en begrænsning i forhold til antallet af bødeforelæg ejeren (brugeren) af et bestemt køretøj kan modtage inden for samme døgn. Med den foreslåede

indførelse af en digital og automatiske kontrol i miljøzonerne og det deraf følgende øgede kontroltryk, foreslås det med § 110 d, stk. 5, at flere overtrædelser begået med det samme køretøj inden for samme miljøzone anses for én overtrædelse. Det skal bemærkes at for at imødekomme de tilfælde hvor ejeren (brugeren) for 2 bødeforlæg, f.eks. både ved den automatiske digitale kontrol og ved en efterfølgende vejsidekontrol fra politiet, skal ejeren (brugeren) alene betale én bøde. Miljøstyrelsen vil i bødeforelægget oplyse ejeren (brugeren) om dette.

I den forbindelse skal det bemærkes, at miljøzonerne i København og Frederiksberg kommuner anses for én miljøzone, idet miljøzonen i Frederiksberg kommune geografisk befinder sig inden for miljøzonen i Københavns kommune.

Til nr. 21

§ 111 b, stk. 1, fastsætter politiets adgang til at tilbageholde transportmidler i sager om overtrædelse af miljøzonekravene i § 15 b, stk. 2-4, og overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5, 7 og 8, om henholdsvis krav til partikelfiltre, den generelle undtagelse for så vidt angår. veterankøretøjer og reglen om, at kravet om godkendelse ikke gælder for visse udenlandske køretøjer.

Som følge af ændringerne i bestemmelsernes placering i lovteksten, er der behov for at ændre bestemmelsens henvisninger til bestemte paragraffer i loven. Der er således alene tale om konsekvensændringer.

Det foreslås på den baggrund, at der i § 111 b, stk. 1, nr. 1, henvises til § 15 b, stk. 1 eller 2, og at der herudover henvises til regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 3, 5 og 6.

## *Til § 2*

Til nr. 1

Den gældende bestemmelse i § 1, stk. 4, i lov om Sund og Bælt Holding A/S betyder, at Sund og Bælt Holding A/S kan foretage aktiviteter med henblik på at forberede en opgave med at regulere vejtrafik. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade sådanne opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte. Sund og Bælt Holding A/S kan efter transportministerens beslutning igangsætte forberedende opgaver.

Bestemmelsen har bl.a. medført, at Sund og Bælt Holding A/S, efter transportministerens beslutning, har kunnet forberede opgaver vedrørende miljøzoneordninger og periodebaseret vejafgift.

Det foreslås i § 1, stk. 5, at Sund og Bælt Holding A/S kan varetage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som pålægges selskabet ved lov eller i henhold til lov, herunder i relation til vejafgiftsordninger, miljøzoneordninger og betalingshåndtering, samt information om disse. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade opgaver efter 1. pkt. til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte.

Bestemmelsen betyder, at Sund og Bælt Holding A/S – udover at gennemføre forberedende aktiviteter – også kan varetage aktiviteter i relation til selve opgaven, såfremt opgaven bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov.

Ved regulering af vejtrafik forstås bl.a. opgaver vedrørende vejafgiftsordninger, miljøzoneordning eller betalingshåndteringsopgaver i øvrigt, hvor Sund og Bælt Holding A/S' kompetencer kan udnyttes. Bestemmelsen er dog ikke begrænset hertil, og selskabet vil således også kunne varetage andre opgaver i relation til regulering af vejtrafik, såfremt en sådan opgave bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov.

Såfremt det ved lov eller i henhold til lov besluttet, at Sund og Bælt Holding A/S skal varetage en konkret opgave vedrørende regulering af vejtrafik, skal selskabet varetage denne opgave i overensstemmelse med den lov, hvorefter opgaven bliver henlagt til selskabet, herunder i relation til databeskyttelse og eventuelt udstedelse af administrativt bødeforelæg eller kontrolafgift.

Det foreslåede stk. 5 har således ikke selvstændigt indhold i relation til indførelse af f.eks. vejafgiftsordninger, men er alene en udvidelse af selskabets retlige ramme, hvorefter selskabet har mulighed for at varetage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som fastsættes i særlovgivningen, og hvor varetagelsen heraf derigennem delegeres til selskabet. Bestemmelsen skal således sikre, at det udtømmende fremgår af selskabets lovgrundlag, hvilke aktiviteter selskabet kan varetage. Det forudsættes, at delegation af de nævnte opgaver til selskabet sker efter forhandling med transportministeren.

Til nr. 2

Overskriften til § 17 i lov om Sund og Bælt Holding A/S er tv-overvågning.

Det foreslås, at overskriften før § 17 ændres til automatisk nummerpladegenkendelse, tv-overvågning og behandling af personoplysninger.

Forslaget er en konsekvens af, at der foreslås indsat en ny § 17 a under samme overskrift som § 17. Den foreslåede § 17 a indeholder, udover regler om tv-overvågning, bl.a. også regler om automatisk nummerpladegenkendelse og behandling af personoplysninger i relation til Sund og Bælt Holding A/S' opgaver vedrørende miljøzoneordningen.

Til nr. 3

Til § 17 a, stk. 1

Ifølge den gældende bestemmelse i § 17, stk. 3, i lov om Sund og Bælt Holding A/S kan A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævning.

Med den foreslåede § 17 a, stk. 1, kan Sund og Bælt Holding A/S foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning herom.



Selskabets varetagelse af opgaver vedrørende miljøzoneordningen vil ske via automatisk registrering af nummerplader (ANPR). Konkret gennemføres selskabets kontrol af bilisterne således ved, at der ved en række kontrolpunkter, som er placeret ved strategiske trafikknudepunkter i miljøzonen, opsættes et ANPR-system, som ved den automatiske læsning af nummerplader kan fastslå, om det pågældende køretøj må køre i miljøzonen. Dette sker ved, at nummerpladeoplysningerne sammenstilles med oplysninger indhentet fra Køretøjsregistreret, jf. nærmere bemærkningerne til § 17 a, stk. 2. Placeringen af kameraerne aftales med Miljøstyrelsen og de berørte kommuner.

Systemerne vil være automatiseret på en sådan måde, at billederne af de danske køretøjer, hvor det umiddelbart er muligt at konstatere, at køretøjet overholder kravene til at køre i miljøzonen, slettes umiddelbart efter, at aflæsningen af nummerpladen er sket. Billederne af udenlandske køretøjer slettes, når det er konstateret, at vedkommende overholder reglerne, hvilket forventes at kunne ske inden for 10 dage. Den længere behandlingstid, for så vidt angår udenlandske køretøjer, skyldes, at Sund og Bælt Holding A/S ikke har online adgang til alle landes motorregistre, men må afvente de enkelte landes svar på forespørgsler om køretøjsoplysninger.

For så vidt angår de registreringer, hvor den automatiske læsning af nummerpladen (billedet) har en sådan kvalitet, at det ikke er muligt for systemet at genkende nummerpladen automatisk, vil selskabet ligeledes skulle foretage en manuel behandling af billedet med henblik på at påføre korrekt registreringsnummer til brug for opslaget af de tekniske oplysninger om køretøjet. Selskabet vil i disse tilfælde slette billederne inden for en periode på op til 60 dage, og snarest muligt efter, at det ved den manuelle behandling er konstateret, at køretøjet overholder kravene til at køre i miljøzonen.

For så vidt angår de køretøjer, hvor henholdsvis den automatiske aflæsning af nummerpladen eller den manuelle behandling af billederne viser, at køretøjet ikke overholder kravene til at køre i miljøzonen, kan selskabet opbevare billederne, indtil den pågældende har vedtaget et administrativt bødeforelæg og betalt bøden, der er truffet endelig afgørelse i en klage over bødeforelægget, eller efter oversendelse til domstolene.

Der vil ved skiltning eller på anden tydelig måde blive givet oplysninger om nummerpladeaflæsningen.

Det skal bemærkes, at bestemmelsen betyder, at selskabet kan indsamle og behandle personoplysninger, herunder personoplysninger omfattet af både databeskyttelsesforordningens artikel 6 (almindelige oplysninger) samt artikel 10 (oplysninger om strafbare forhold). Registreringsnumre på køretøjer tilhørende fysiske personer anses for personoplysninger. Selskabet vil være dataansvarlig for de indsamlede oplysninger og vil behandle oplysningerne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen. Der er således tale om, at Sund og Bælt Holding A/S og Miljøstyrelsen agerer som selvstændige dataansvarlige og ikke som fælles dataansvarlige i forbindelse med opgaver i relation til miljøzoneordningen. Derudover kan begge parter, i nødvendigt omfang, til brug for løsning af opgaver i relation til ordningen overlade oplysninger til relevante underleverandører.

*Til § 17 a, stk. 2*

I § 17, stk. 2, i lov om registrering af køretøjer fremgår det, at skatteministeren for offentlige myndigheder og følgende virksomhedstyper m.v. kan fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregistret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger:

- 1) Forsikringsvirksomheder, der forsikrer køretøjer.
- 2) Autoriserede nummerpladeoperatører.
- 3) Parkeringsvirksomheder.
- 4) Advokat og inkassovirksomheder.
- 5) Genbrugspladser.
- 6) Redningstjenester.
- 7) Finansieringsvirksomheder.
- 8) Virksomheder, der opkræver betaling for brug af veje, broer, færger eller tunneler.
- 9) Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring (DFIM).
- 10) Øvrige virksomheder, som i varigt og ikke uvæsentligt omfang har behov for sådanne oplysninger for at kunne udføre deres hverv.

Bestemmelsen er udmøntet i køretøjsregistreringsbekendtgørelsens § 102. Det følger af denne bestemmelses stk. 1, at terminaladgang til de i lov om registrering af køretøjer § 17, stk. 2, nævnte virksomhedstyper m.v. gives til oplysninger om navn og adresse på den registrerede primære ejer og primære bruger af køretøjet.

Bestemmelsen giver ikke adgang til generelt at fremsøge oplysninger om navn og adresse, hvis en registreret ejer eller bruger har navne- eller adressebeskyttelse, eller adgang til den pågældendes personnummer.

Terminaladgang til offentlige myndigheder gives efter køretøjsregistreringsbekendtgørelsens § 102, stk. 2, til oplysninger om navn og adresse, cpr-nummer eller cvr-nummer på alle nuværende og forhenværende ejere og brugere af køretøjet. Efter fast praksis gives offentlige myndigheder efter anmodning adgang til evt. beskyttede navne- og adresseoplysninger.

Ifølge den gældende § 17, stk. 4, i lov om Sund og Bælt Holding A/S kan oplysninger i Køretøjsregisteret (DMR) om den registrerede ejer af køretøjet, bruger af køretøjet eller den juridiske eller fysiske person, der har indgået den aftale, som føreren har anvendt, om benyttelse af motorvejsforbindelsen, videregives til A/S Storebæltsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S.

Bestemmelsen har til formål at sikre, at A/S Storebæltsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S kan indhente de nødvendige oplysninger, f.eks. adresseoplysninger, når selskaberne skal sende en opkrævning af betaling for benyttelse af Storebæltsbroen eller Øresundsbroen. Bestemmelsen giver alene selskaberne adgang til at indhente oplysninger i Køretøjsregisteret i relation til opkrævning for benyttelse af Storebæltsbroen og Øresundsbroen. Selskabet har således ikke ret til at tilgå eller anvende oplysningerne i relation til selskabets andre aktiviteter, ligesom bestemmelsen ikke omfatter adgang til at fremsøge oplysninger om den pågældendes personnummer eller om navn og adresse, hvis en registreret ejer eller bruger har navne- eller adressebeskyttelse.

Med den foreslåede § 17 a, stk. 2, vil Sund og Bælt Holding A/S kunne indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen. Under samme betingelser vil Sund og Bælt Holding A/S desuden kunne indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, og behandle disse.

Den foreslåede stk. 2, 1. pkt., indebærer bl.a., at Sund og Bælt Holding A/S kan indsamle oplysninger fra Miljøstyrelsen, som er nødvendige i forbindelse med selskabets administration. Det drejer sig bl.a. om oplysninger om eventuelle dispensationer for køretøjer til at køre i miljøzonen, oplysninger om køretøjer, som er undtaget fra miljøzoneordningen og oplysninger om eftermonteret partikelfilter for udenlandske køretøjer, samt andre relevante oplysninger, herunder personoplysninger, som relaterer sig til ovenstående.

Sund og Bælt Holding A/S vil således have behov for f.eks. at behandle oplysninger om, at en køretøjsejer har fået en dispensation fra miljøzoneordningen, når selskabet forbereder administrative bødeforelæg på vegne af Miljøstyrelsen.

I forbindelse med Sund og Bælt Holding A/S' opgaver vedrørende miljøzoneordningen vil selskabet udvikle et administrativt sagsbehandlingssystem. Både selskabet og Miljøstyrelsen vil få adgang til dette system, med henblik på at selskabet og styrelsen kan indlæse og indtaste de relevante oplysninger i systemet. En del af udvekslingen af oplysninger imellem de to parter vil således ske igennem dette system.

Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S vil ikke have samme administrative rettigheder i systemet, idet disse vil være tilpasset henholdsvis styrelsens og selskabets respektive opgaver i relation til administration af miljøzoneordningen. Sund og Bælt Holding A/S vil således ikke have adgang til at håndtere dispensationer eller bødeforelæg i systemet eller varetage fremsendelse af sager til anklagemyndigheden.

Det forventes, at skatteministeren vil fastsætte en bestemmelse i køretøjsregistreringsbekendtgørelsen efter bemyndigelsen i køretøjsregistreringslovens § 17, stk. 2, nr. 10, der skal give Sund og Bælt Holding A/S terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregisteret til brug for udførelse af selskabets opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen. Som beskrevet ovenfor giver køretøjsregistreringslovgivningen normalt ikke adgang til, at virksomheder kan fremsøge oplysninger om beskyttet navn eller adresse eller personnummer.

Sund og Bælt Holding A/S vil tilgå tekniske oplysninger i Køretøjsregisteret med henblik på at fastslå, om det pågældende køretøj overholder de fastsatte krav til at køre i miljøzonen, jf. nærmere bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i § 17 a, stk. 1. Indsamling og anvendelse af disse oplysninger kræver imidlertid ikke særlig adgang til Køretøjsregisteret, da disse oplysninger er offentligt tilgængelige i Køretøjsregisteret.

Den foreslåede stk. 2, 2. pkt., skal sikre, at Sund og Bælt Holding A/S har adgang til alle relevante adresseoplysninger, personnumre og ejeroplysninger (CVR-numre), hvis der er tale om virksomheder, når selskabet skal forberede udsendelse af administrative bødeforelæg til køretøjsejere på vegne af Miljøstyrelsen, jf. afsnit 2.4. i de almindelige bemærkninger. Personnummer skal anvendes af Miljøstyrelsen til at sende det administrative bødeforelæg som digital post, og til brug for anklagemyndighedens behandling af sagen, såfremt sagen overdrages hertil.

Sund og Bælt Holding A/S vil varetage opgaver i relation til miljøzoneordningen på vegne af en offentlig myndighed, og det er nødvendigt, at selskabet har adgang til de samme oplysninger i Køretøjsregisteret som denne offentlige myndighed, herunder personnumre og beskyttede adresseoplysninger, i det omfang det er nødvendigt, for at selskabet kan varetage opgaverne i relation til ordningen.

Da det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal forberede udsendelse af administrative bødeforelæg på vegne af Miljøstyrelsen, vil de oplysninger, selskabet skal behandle, omfatte oplysninger, der kan være med til at fastslå, om en person skal straffes som omhandlet i databeskyttelsesforordningens artikel 10. Sund og Bælt Holding A/S kan derfor også med hjemmel i lovforslagets § 17 a, stk. 2, indsamle og behandle oplysninger omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 10.

Selskabet vil være dataansvarlig for de indsamlede oplysninger og vil administrere oplysningerne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen. Der er således tale om, at Sund og Bælt Holding A/S og Miljøstyrelsen agerer som selvstændige dataansvarlige og ikke i et fælles dataansvar i forbindelse med opgaver i relation til miljøzoneordningen.

Sund og Bælt Holding A/S kan anvende en privat leverandør i forbindelse med indhentelse af oplysninger fra motorregistre i Danmark og udlandet. Sund og Bælt Holding A/S har allerede i dag privat leverandør, som på vegne af selskabets klienter/kunder kan indhente oplysninger fra udenlandske motorregistre på samme måde som mange andre lande henter oplysninger i Køretøjsregisteret (DMR). Sund og Bælt Holding A/S vil kunne overlade oplysninger indsamlet i Køretøjsregisteret til selskabets underleverandører til brug for løsning af de opgaver, som Sund og Bælt Holding A/S har fået pålagt i forbindelse med miljøzoneordningen.

#### *Til § 17 a, stk. 3*

Med den foreslåede bestemmelse i § 17 a, stk. 3, vil Sund og Bælt Holding A/S kunne videregive oplysninger, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, til kontrolmyndigheden, når det er nødvendigt af hensyn til kontrolmyndighedens opgaver.

Den foreslåede bestemmelse indeholder bl.a. hjemmel til, at Sund og Bælt Holding A/S til kontrolmyndigheden (Miljøstyrelsen) kan videregive oplysninger, som selskabet har indsamlet ved at foretage automatisk registrering af nummerplader efter den foreslåede § 17 a, stk. 1, samt oplysninger indsamlet fra Køretøjsregisteret efter den foreslåede § 17 a, stk. 2, 2. pkt., herunder personnumre, ejeroplysninger (CVR-numre), samt evt. beskyttede navne- og adresseoplysninger. Det er en forudsætning for videregivelse af oplysninger efter bestemmelsen, at videregivelsen er nødvendig af hensyn til udførelsen af kontrolmyndighedens opgaver.

Når en virksomhed, der har hjemmel til at indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, indgår en aftale om terminaladgang til Køretøjsregisteret med Motorstyrelsen, følger det normalt af denne aftale, at oplysningerne indsamlet i registeret ikke kan udveksles med andre, medmindre den modtagende part også selv har hjemmel til at tilgå oplysningerne i Køretøjsregisteret. Miljøstyrelsen har efter køretøjsregistreringsbekendtgørelsens § 102, stk. 2, som en offentlig myndighed terminaladgang til oplysninger om navn og adresse, cpr-nummer eller cvr-nummer på alle nuværende og forhenværende ejere og brugere af køretøjet. Efter fast praksis gives offentlige myndigheder efter anmodning endvidere adgang til evt. beskyttede navne- og adresseoplysninger.

Da Miljøstyrelsen således har samme adgang til at indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret som Sund og Bælt Holding A/S, foreslås det i lovforslagets § 17 a, stk. 2, 2. pkt., at selskabet vil kunne videregive oplysninger indsamlet fra Køretøjsregisteret til Miljøstyrelsen.

Det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal forberede administrative bødeforelæg til brug for udsendelse til køretøjsejere og -brugere, der overtræder reglerne. Det vil være Miljøstyrelsen, der har ansvaret for at godkende og udsende bødeforelæggene, samt for at oversende sagen til anklagemyndigheden, hvis det administrative bødeforelæg ikke bliver vedtaget. Miljøstyrelsen skal endvidere behandle eventuelle klagesager. Til brug for disse opgaver vil Miljøstyrelsen have behov for at kunne tilgå og vurdere alle oplysninger og materiale, der ligger til grund for Sund og Bælt Holding A/S' sagsbehandling.

I forbindelse med Sund og Bælt Holding A/S' opgaver vedrørende miljøzoneordningen vil selskabet udvikle et administrativt sagsbehandlingssystem, som både vil kunne tilgås af selskabet og Miljøstyrelsen. Det er hensigten, at de data, Sund og Bælt Holding A/S vil indtaste i systemet, og som dermed videregives fra selskabet til styrelsen, bl.a. vil omfatte billeder af køretøjer (nummerpladeoplysninger uden billede af fører af køretøj), registreringsdata om køretøj og oplysninger om køretøjsejer (personnummer, evt. CVR-nummer, navn og adresse), og andre relevante oplysninger, som relaterer sig til ovenstående.

Oplysningerne vil alene kunne videregives med det formål at varetage administration af miljøzoneordningen, og videregivelsen vil ske i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen.

Da det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal forberede udsendelse af administrative bødeforelæg på vegne af Miljøstyrelsen, vil de oplysninger, selskabet skal videregive, omfatte oplysninger, der kan være med til at fastslå, om en person skal straffes som omhandlet i databeskyttelsesforordningens artikel 10. Sund og Bælt Holding A/S kan derfor også med hjemmel i lovforslagets § 17 a, stk. 3, videregive oplysninger omfattet af databeskyttelsesforordningens artikel 10.

Sund og Bælt Holding A/S og Miljøstyrelsen vil agere som selvstændige dataansvarlige og ikke i et fælles dataansvar i forbindelse med opgaver i relation til miljøzoneordningen. Derudover kan begge parter, i nødvendigt omfang, til brug for løsning af opgaver i relation til ordningen, overlade oplysninger til relevante underleverandører.

#### *Til § 17 a, stk. 4*

Med den foreslåede bestemmelse i § 17 a, stk. 4, kan Sund og Bælt Holding A/S på baggrund af registrering af nummerplader, jf. stk. 1, opbygge en køretøjsdatabase med bl.a. køretøjsdata og registreringsnummer til det formål at lette genkendelse af køretøjer i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen.

Det er hensigten, at køretøjsdatabasen skal lette genkendelsen af køretøjer, som passerer kontrolpunkterne på de strategiske trafikknudepunkter, hvor selskabet opsætter nummerpladegenkendelsessystem (ANPR). I køretøjsdatabasen vil alene indgå oplysninger om køretøjer, som ANPR-udstyret ikke automatisk kan aflæse registreringsnummeret på.

På vejafgiftsområdet er der internationalt en praksis for at opbygge en køretøjsdatabase indeholdende køretøjsdata og registreringsnummer med henblik på at forbedre ANPR-udstyrets genkendelse af køretøjer ved passage af kontrolpunkterne. Køretøjsdatabasen fungerer på den måde, at der indsamles oplysninger om de køretøjer, hvor nummerpladen ikke kunne læses korrekt automatisk. Disse sager gennemgås i første

omgang manuelt. Data fra den manuelle håndtering vil blive gemt og vil over tid muliggøre automatisk behandling af nye observationer af det samme køretøj og dermed reducere antallet af manuelle processer og herved også ressourceforbruget, der er forbundet hermed.

Det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S også vil anvende den foreslåede bestemmelse til at opbevare dagligt opdaterede data (oplysninger om registreringsnummer, køretøjstype, emissionsrelaterede data, land og indregistreringsdato m.v.) til at kontrollere, om køretøjer, der passerer kontrolpunkter i miljøzonerne, overholder kravene for kørsel i miljøzonen.

Oplysningerne i databasen opbevares i en 5 års periode fra seneste observation af køretøjet. Det bemærkes, at billede af køretøjet og oplysninger om sted og tidspunkt for passager ikke opbevares i køretøjsdatabasen, dog gemmes den tidsperiode, hvori køretøjet er registreret, f.eks. kvartal eller årstal, for at sikre, at billederne slettes efter udløbet af en 5 års periode. Køretøjets registreringsnummer bruges som den primære identifikationsnøgle.

#### *Til § 17 a, stk. 5*

Ifølge den gældende bestemmelse i § 17, stk. 1, i lov om Sund og Bælt Holding A/S kan A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Øresundsbro Konsortiet I/S og A/S Femern Landanlæg foretage tv-overvågning på henholdsvis den faste forbindelse over Storebælt, den faste forbindelse over Øresund og tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder betalingsanlæg og tilslutningsanlæg for vej- og togtrafik, og foretage registrering og opbevaring af billeder fra denne overvågning. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.

Den gældende mulighed for at foretage tv-overvågning af selskabets anlæg skyldes bl.a. risikoen for tyveri fra de jernbanetekniske anlæg.

Med den foreslåede bestemmelse i § 17 a, stk. 5, kan Sund og Bælt Holding A/S foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen, og foretage registrering og opbevaring af billeder. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.

Den foreslåede bestemmelse betyder, at Sund og Bælt Holding A/S kan foretage tv-overvågning af det ANPR-udstyr, samt de vejarealer, hvorpå dette udstyr er placeret, som skal benyttes i relation til selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen. Der henvises til de særlige bemærkninger til stk. 1.

ANPR-udstyr er meget bekosteligt, hvorfor det vurderes hensigtsmæssigt, at selskabet kan tv-overvåge udstyret. Forslaget har således først og fremmest til hensigt præventivt at medvirke til at undgå hærværk, tyveri eller lignende af udstyret, men tv-overvågningen kan også være en hjælp til politiets efterforskning, såfremt udstyret måtte blive udsat for hærværk, tyveri eller lignende.

Der vil alene ske registrering (optagelse) af billedtransmission fra tv-overvågningen i 72 timer. Optagelserne vil således løbende blive slettet, når de er 72 timer gamle. Dermed er der umiddelbar adgang til de optagelser, der er nødvendige i de tilfælde, hvor Sund og Bælt Holding A/S kan konstatere, at udstyret har været udsat for hærværk, tyveri eller lignende. Selskabet vil i disse tilfælde videregive optagelserne til politiet, hvorefter optagelserne vil blive slettet i selskabets egne systemer.

Der vil ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning om, at vejarealerne og de tekniske anlæg er tv-overvåget.

Det skal bemærkes, at bestemmelsen betyder, at Sund og Bælt Holding A/S kan indsamle, behandle og videregive personoplysninger. Sund og Bælt Holding A/S vil som dataansvarlig behandle optagelserne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen og reglerne i Tv-overvågningsloven.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, foretages følgende ændringer:

## § 15 a. ---

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren 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.

1. I § 15 a, stk. 2, ændres ”§ 15 b, stk. 3 og 4” til: ”§ 15 b, stk. 1 og 2”.

§ 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, indtil den 1. juli 2020 følgende krav, jf. dog stk. 6 og 7:

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).

2. § 15 b, stk. 1 og 2, ophæves.

Stk. 3-8 bliver herefter stk. 1-6.



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 miljøzone opfylder kravene i stk. 1, nr. 1-3, jf. dog stk. 6 og 7. 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. 6 og 7.

#### **§ 15 b. ---**

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

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

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

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

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

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

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

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

**3.** I § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, og § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 2, ændres "stk. 6-8" til: "stk. 4 og 5".

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

**§ 15 b. ---**

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

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

**§ 15 b. ---**

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

1-2) ---

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

4. I § 15 b, stk. 3, nr. 1, der bliver stk. 1, nr. 1, indsættes efter "senere": "eller som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) c) og d) (Euro 5 eller EEV)".

5. I § 15 b, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 1, nr. 3, og § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, indsættes efter "Køretøjer": "registreret i Danmark".

6. Efter § 15 b, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 1, nr. 3, indsættes som nr. 4 og 5:  
"4) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. oktober 2009 skal fra den 1. juli 2020 være registreret med et partikelfilter efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6.  
5) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. januar 2014 skal fra den 1. juli 2022 være registreret med et partikelfilter efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6."

7. Efter § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, indsættes som nr. 5-7:

"5) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. januar 2007 skal fra den 1. juli 2020 være registreret efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6.

6) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. januar 2012 skal fra den 1. juli 2022 være registreret efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6.

7) Køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. september 2016 skal fra den 1. juli 2025 være registreret efter regler fastsat i henhold til § 15 b, stk. 6."

#### **§ 15 b. ---**

Stk. 6. Kravene i stk. 1, nr. 1-3, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4, 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. 7. Kravene i stk. 1, nr. 1-3, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4, 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 b. ---**

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

8. I § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 4, og § 15 b, stk. 7, der bliver stk. 5, ændres "stk. 1, nr. 1-3, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4" til: "stk. 1, nr. 1-5, og stk. 2, nr. 1-7".

9. § 15 b, stk. 8, der bliver stk. 6, affattes således: "Stk. 6. Miljøministeren fastsætter regler om påkrævet dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af stk. 1, nr. 4 og 5, og stk. 2, nr. 5-7."

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

**§ 15 d.** Miljøministeren fastsætter regler om en miljøzonemærkeordning. Ministeren kan herunder fastsætte regler om udformning, udstedelse, anbringelse, inddragelse og registrering af miljøzonemærker. Ministeren fastsætter herudover regler om tilsyn, kontrol, revision og digital indberetning i bestemt form.

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

*Stk. 3.* Miljøministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge beføjelser til at

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

*Stk. 4.* Afgørelser om 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.

*Stk. 5.* Afgørelser om miljøzonemærker, godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og inddragelse af godkendelse, der er

**10.** I § 15 c, stk. 1, ændres ”§ 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4” til: ”§ 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3”.

**11.** § 15 d affattes således:

**”§ 15 d.** Miljøministeren fastsætter regler om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddragelse af godkendelser, registrering af godkendte køretøjer og kontrol af køretøjer med eftermonteret partikelfilter.

*Stk. 2.* Miljøministeren 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 eftermonteret partikelfilter,
- 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, der er truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til miljøministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.”

truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til miljøministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.

**§ 15 e.** Miljøministeren kan fastsætte regler om varebiler i miljøzoner, herunder om partikeludledning og miljøzonemærker, samt om at reglerne i § 15 b, stk. 2 og 5-7, og § 15 c og § 15 d finder tilsvarende anvendelse i forhold til varebiler.

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

1-6) ---

**12.** § 15 e affattes således:

**”§ 15 e.** Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzoner.

**Stk. 2.** Miljøministeren kan fastsætte regler om behandling af oplysninger om køretøjer i miljøzoner mellem den relevante kontrolmyndighed og Sund og Bælt Holding A/S.

**Stk. 3.** Miljøministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæggelse, godkendelse af kontrolstrategi og behandling af data m.v.”

**13.** I § 79 b, stk. 1, indsættes efter nr. 6 som nyt nummer:

”7) indsendelse af dokumentation for overholdelse af kravene i § 15 b, stk. 1 og 2, efter regler udstedt i henhold til § 15 b, stk. 6,”

Nr. 7-15 bliver herefter nr. 8-16.

**14.** I § 79 b, stk. 1, nr. 15, der bliver nr. 16, ændres ”nr. 1-14” til: ”nr. 1-15”.

**15.** I § 79 b, stk. 1, indsættes efter nr. 7 som nyt nummer:

”8) sager omfattet af § 110 c, stk. 1, og § 110 d, stk. 1,”

Nr. 8-16 bliver herefter nr. 9-17.

**16.** I § 79 b, stk. 1, nr. 16, der bliver nr. 17, ændres ”nr. 1-15” til: ”nr. 1-16”.

**§ 87. ---**

*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 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.

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

**17.** I § 87, stk. 3, 2. pkt., udgår ”miljøzonemærke samt”.

**18.** I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres ”§ 15 b, stk. 2, 3 eller 4” til: ”§ 15 b, stk. 1 eller 2”.

**19.** Efter § 110 b indsættes:

**”§ 110 c.** For overtrædelser af § 15 b, stk. 1 eller 2, pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 110, stk. 1, nr. 1, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

*Stk. 2.* Har en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet, inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende overtrædelserne, over for Miljøstyrelsen erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

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

*Stk. 4.* Hvis der ikke inden for 3 måneder fra Miljøstyrelsens modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2 er tilkendegivet andet over for ejeren (brugeren), pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

*Stk. 5.* Ejeren (brugeren) af køretøjet pålægges ikke ansvar efter stk. 1, hvis en anden person ved brugstyveri, berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

*Stk. 6.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 7.* Der fastsættes ingen forvandlingsstraf for bødeansvar efter stk. 1.

*Stk. 8.* Straffelovens § 50, stk. 3, finder ikke anvendelse for bøder pålagt efter stk. 1.

*Stk. 9.* Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for behandling af sager omfattet af stk. 1.”

**20.** Efter § 110 c indsættes:

**”§ 110 d.** I sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, kan miljøministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet, erklærer sig skyldig og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist, der efter begæring kan forlænges, at betale en i bødeforelægget angivet bøde.

*Stk. 2.* Reglerne i retsplejelovens §§ 834, stk. 1, nr. 2 og 3, og stk. 2 og 752, stk. 1, om krav til indholdet af et anklageskrift og om at den sigtede ikke er forpligtet til at udtale sig finder tilsvarende anvendelse på bødeforelæg.

*Stk. 3.* Vedtages bødeforelægget, bortfalder videre forfølgning. Vedtagelsen har samme virkning som en dom.

*Stk. 4.* Bødens størrelse stiger ikke i gentagelsestilfælde.

*Stk. 5.* Flere overtrædelser begået med samme køretøj inden for samme døgn inden for samme miljøzone anses for én overtrædelse.”

**§ 111 b.** Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om  
1) overtrædelse af § 15 b, stk. 2-4, og regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5, 7 og 8 og § 15 e, og

**21. § 111 b, stk. 1, nr. 1,** affattes således:  
"1) overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, eller regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 3, 5 og 6 og".

## **§ 2**

I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S, som ændret ved § 1 i lov nr. 581 af 4. maj 2015, § 126 i lov nr. 686 af 27. maj 2016, lov nr. 1739 af 27. december 2016 og lov nr. 172 af 27. februar 2019, foretages følgende ændringer:

**1. I § 1** indsættes som stk. 5:  
"Stk. 5. Sund og Bælt Holding A/S kan varetage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som pålægges selskabet ved lov eller i henhold til lov, herunder i relation til vejafgiftsordninger, miljøzoneordninger og betalingshåndtering, samt information om disse. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade opgaver efter 1. pkt. til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte."

## **Tv-overvågning**

**"Automatisk nummerpladenkendelse, tv-overvågning og behandling af personoplysninger".**  
**3.** Efter § 17 indsættes før overskriften før § 18:  
"**§ 17 a.** Sund og Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning herom.  
**Stk. 2.** Sund og Bælt Holding A/S kan indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen. Under samme betingelser som nævnt i 1. pkt. kan Sund og Bælt Holding A/S indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, og behandle disse.



*Stk. 3.* Sund og Bælt Holding A/S kan videregive personoplysninger, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, til kontrolmyndigheden, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af kontrolmyndighedens opgaver.

*Stk. 4.* Sund og Bælt Holding A/S kan på baggrund af registrering af nummerplader, jf. stk. 1, opbygge en køretøjsdatabase til det formål at lette genkendelse af køretøjer i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen.

*Stk. 5.* Sund og Bælt Holding A/S kan foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen, og foretage registrering og opbevaring af billeder. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.”

#### **§ 4**

I lov nr. 590 af 13. maj 2019 om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler) foretages følgende ændring:

**1.** § 1, nr. 17 og 23, ophæves.

#### **§ 1**

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 241 af 13. marts 2019, som ændret ved § 1 i lov nr. 45 af 23. januar 2018, foretages følgende ændringer:

**1-16.** ---

**17.** § 15 e ophæves.

**18-22.** ---

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

