

Bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.

<b>Høring fra den 22. december 2021 til 4. februar 2022</b>	
1.	Aalborg Kommune
2.	AutoBranchen Danmark
3.	AutoCamperRådet
4.	BaneDanmark
5.	Camping Outdoor Danmark
6.	CO-industri
7.	CONCITO
8.	Danmarks Frie Autocampere
9.	Dansk Bilbrancheråd
10.	Dansk PersonTransport
11.	Datatilsynet
12.	De Danske Bilimportører
13.	FDM
14.	Movia

**Til:** Miljøzoner (miljozoner@mst.dk)  
**Cc:** Paizeh Damidej (padam@mst.dk)  
**Fra:** Camilla Sloth Andersen (camilla.andersen@aalborg.dk)  
**Titel:** Høringssvar Aalborg Kommune. Høring over udkast til ændring af miljøzonebekendtgørelse. Journalnummer 2021-50405  
**Sendt:** 26-01-2022 19:08

Aalborg Kommune takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Vi har ingen bemærkninger til udkast til bekendtgørelse.

Venlig hilsen

**Camilla Sloth Andersen**

Civilingeniør, Ph.d.

Mobilitetsplanlægning, BLF

By og Land

Stigsborg Brygge 5

9400 Nørresundby

Tlf. 9931 2374

[www.aalborg.dk](http://www.aalborg.dk)

[facebook.com/aalborgkommune](https://facebook.com/aalborgkommune)

[www.linkedin.com/company/aalborg-kommune/](https://www.linkedin.com/company/aalborg-kommune/)



Kommunen må efter reglerne i databeskyttelseslovgivningen kun kommunikere om fortrolige og følsomme oplysninger via sikker kommunikation. Hvis du giver os personoplysninger, bliver de registreret. Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på [www.aalborg.dk/gdpr](http://www.aalborg.dk/gdpr)

København d. 4. februar 2022

**Høringssvar fra AutoBranchen Danmark vedr. J.nr. 2021-50405**

AutoBranchen Danmark afgiver i forlængelse af vores tidligere afgivne høringssvar fra november 2021 til lovforslaget om samme emne (J.nr. 2021- 9542) følgende yderligere bemærkninger.

Vi fastholder vores opbakning til den kommende lovgivning herunder bekendtgørelsen, men vi opfordrer til, at der bekendtgørelsen gøres så konkret som overhovedet muligt ift. definitionen af, hvornår det er teknisk muligt at eftermontere et partikelfilter. Det er særligt relevant i forbindelse med mulighederne for undtagelse og dispensation.

AutoBranchen Danmark har via egne medlemmer og eksterne partnere undersøgt muligheden for at eftermontere partikelfiltre. Vi kan konstatere, at det teknisk set er muligt at eftermontere partikelfiltre på langt de fleste bilmodeller. For hovedpartens vedkommende vil det kræve en tilpasning af et typegodkendt partikelfilter, der ifølge vores medlemmer vil koste en forbruger mellem 15-35.000 kr. Hvilket er markant større udgifter for forbrugerne end de 6.000 kr., som bl.a. er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget.

På den baggrund opfordrer vi til, at bekendtgørelsen gøres så konkret som muligt mhp. at sikre, at personer, der ønsker at anvende undtagelse eller dispensation, kan gøre det, hvis der ikke findes et typegodkendt partikelfilter til deres bilmodel.

Samtidig ønsker vi at gøre opmærksom på at udvalget af biler, hvor der findes typegodkendte partikelfiltre til, er meget beskedent samt partikelfiltre til eftermontering på personbiler har karakter af et nicheområde. Derfor opfordrer vi til, at bekendtgørelsen tager højde for, at det blive vanskeligt at skaffe et tilstrækkeligt antal partikelfiltre.



Miljøministeriet – Mail: [miljozoner@mst.dk](mailto:miljozoner@mst.dk)

Miljøminister Lea Wærmelin

Miljø- og Fødevarerudvalget

Cc: Paizeh Damidej - [padam@mst.dk](mailto:padam@mst.dk) og

Martin Lundberg – [martl@mst.dk](mailto:martl@mst.dk)

ACR, den 04. februar 2022

### **Høringsvar – j.nr. 2021-50405 om udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse.**

I ACR er vi taknemmelige over at kunne bidrage med vores tanker omkring ovennævnte forslag.

Vi vil allerede her pege store konsekvenser for et meget beskedent antal ejere af autocampere. Det kan virke som "at skyde gråspurve med kanoner", og som kun har en mikroskopisk lille miljømæssig påvirkning.

Overordnet er ACR tilhænger af fornuftige miljømæssige foranstaltninger, som har til formål af gavne miljøet. Derfor omfatter vores indstilling heller ikke muligheder for dispensation for øvrige danske eller udenlandske ejere af sådanne køretøjer i miljøzonerne, ud over den lille gruppe vi her peger på.

Vores indstilling er, at alle nuværende autocampere, hvor ejeren i dag har fast bopæl i de berørte miljøzoner i København, Frederiksberg, Odense, Århus og Aalborg, kan opnå dispensation efter ansøgning og friholdes for krav om partikelfilter, og dermed sikres fuld bevægelsesfrihed indenfor egen miljøzone, i bilens resterende ejer- og levetid.

Fritagelsen bør således ikke omfatte retten til at autocamperen kan køre ind i andre miljøzoner, uden her at opfylde de miljømæssige krav, som alle øvrige danske som udenlandske køretøjer. F.eks. kan en ejer bosat i Frederiksberg ikke lovligt kører ind i miljøzoner i København eller Odense.

I lovforslagets § 14 mener vi således der bør tilføjes et særskilt afsnit om førnævnte lille gruppe af autocampere, hvor disse efter ansøgning automatisk meddeles dispensation, således bilerne kan anvendes uhindret indenfor egen miljøzone af ejeren og dennes nærtstående familie. (§2,18). Dispensationen bør ikke være tidsbegrænset jfr. § 22.

Hvis ejeren flytter til anden adresse, indenfor samme miljøzone opretholdes dispensationen. Ved ejerskifte af bilen eller registrering af anden bruger bortfalder dispensationen.

Ud over ovennævnte gruppe, bør de berørte kommune sikre hovedfærdselsveje for alle øvrige til parkeringsmuligheder. F.eks. København Autocamper Park, Copenhagen City Camp osv., således at vi sikre mulighed for autocamperturisterne at besøge vores byer.

Vores argumentation i ACR er primærtud fra følgende:

Salget af, og antallet af autocampere i DK er og har været lille, set i forhold til det øvrige Europa. Faktisk ser vi de første officielle offentliggørelser af salgstallet fra 2010. I al væsentlighed skyldes det lave salgstal en ekstrem høj afgiftsbelastning heraf i Danmark.

Først efter en mindre afgiftsnedsættelse i 2017 sker der en større stigning i salgstallet i DK. Pr. 31-12-2020 opgør ECF (se bilag) det samlede antal Autocampere i DK til 11.092. Samme institut har opgjort salgstallene for autocampere i DK til 3.001 stk. i perioden 2017-2020. Altså er der maksimalt ca. 8.000 stk. solgt før 2017. Heraf er størsteparten solgt efter indførelsen af partikelfiltre. Der er således kun et meget lille antal biler uden partikelfiltre, og som ejes af personer, der i dag er bosat i de berørte miljøzoner i de 5 byer.

I AutoCamperRådet ACR er vi derfor af den opfattelse, at de få berørte ejere ikke bør tvinges til at sælge deres elskede autocampere – biler som oftest kører langt under 10.000 km. årligt, og heraf kun ekstremt få km. i de berørte miljøzoner. Samtidig har langt de fleste en mindre personbil, som benyttes til de daglige ture som indkøb, familiebesøg osv.

Alternativt vil ejerne blive tvunget til at få eftermonteret partikelfiltre – hvis det er muligt. Priserne herfor svinger efter vores oplysninger mellem 8-15.000 kr., hvilket slet ikke står mål med værdien på de ældre autocampere, som efterhånden alligevel skrottes pga. alder. Den miljømæssige forskel vil også være ekstremt lille med kørslen i disse områder.

ACR opfordre i øvrigt alle større byer, inkl. de 5 kommuner, til at etablere parkeringsmuligheder udenfor miljøzonerne og bycentrene, og tæt ved offentlige transportknudepunkter. Her kan de berørte gæster parkere og anvende offentlige transportmidler ind i miljøzonerne og bycentrene. Vi formoder langt de fleste byer, og deres forretningsliv, cafeer, kulturelle institutioner, restauranter osv. fortsat gerne ser autocamperturisterne som kunder.

#### **AutoCamperRådet**

p.b.v.



**Til:** Miljøzoner (miljozoner@mst.dk)  
**Cc:** Paizeh Damidej (padam@mst.dk), Martin Lundberg (martl@mst.dk)  
**Fra:** Nikita Pil Olsen (NPOL) (npol@bane.dk)  
**Titel:** 2021-50405 - Banedanmark svar vedr. høring af udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse (BDK ID: 2415982)  
**Sendt:** 28-01-2022 12:26

Til rette vedkommende

Banedanmark har ikke bemærkninger til udkast af bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.

**Med venlig hilsen**

**Nikita Pil**  
Akademisk ledelsessupporter  
M: +45 2936 5606  
[npol@bane.dk](mailto:npol@bane.dk)



**BANEDANMARK**

**Infrastruktur, Ledelsessekretariatet**  
Godsbanevej 2, 4100 Ringsted  
[www.banedanmark.dk](http://www.banedanmark.dk)

*Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på [banedanmark.dk](http://banedanmark.dk). Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [borger.dk](http://borger.dk) eller [virk.dk](http://virk.dk).*



Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
5000 Odense C  
[miljozoner@mst.dk](mailto:miljozoner@mst.dk)  
CC.: [padam@mst.dk](mailto:padam@mst.dk) og [martl@mst.dk](mailto:martl@mst.dk)

31. januar 2022

**Journalnummer 2021-50405**  
**Høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse**

Miljøstyrelsen har den 22. december 2021 sendt udkast til bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. i høring.

Camping Outdoor Danmark har følgende bemærkninger til forslaget:

Det vil være fornuftigt generelt at friholde autocampere for de restriktioner, som påtænkes for personbiler, idet danske og udenlandske turister ikke indgår i den daglige miljøbelastning i særlig grad. Det kan derimod i høj grad være skadeligt for turismeerhvervet med en sådan begrænsning, som udelukker mulighed for engangsbesøg. For at udelukke de små snydecampere kunne man lade det gælde for autocampere med en køreklar vægt på mere end 2585 kg.

Vi står gerne til rådighed for uddybende oplysninger, såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen

Jens Brendstrup  
Direktør  
Camping Outdoor Danmark  
Amagertorv 9,2.  
DK-1160 København K  
Tlf.: 36 14 04 57

**Til:** Miljøzoner (miljozoner@mst.dk)  
**Fra:** KH@co-industri.dk (KH@co-industri.dk)  
**Titel:** Høring teknisk miljøzonebekendtgørelse  
**E-mailtitel:** Høring teknisk miljøzonebekendtgørelse (MST Id nr.: 4439975)  
**Sendt:** 04-02-2022 11:31

CO-industri har følgende bemærkning:

§ 14:

Det bør tydeliggøres, hvad der forstås ved "andre omstændigheder".

Med venlig hilsen

Keld Høgh

Miljøkonsulent



Det er os med overenskomster og faglige fællesskaber

CO-industri

Mølestien 7, 3.  
2450 København SV  
Telefon dir.: +45 33 63 80 27  
Telefon: +45 33 63 80 00  
[kh@co-industri.dk](mailto:kh@co-industri.dk)

**Fra:** Lasse Kondrup <[lkond@mst.dk](mailto:lkond@mst.dk)>

**Sendt:** 20. januar 2022 09:03

**Til:** Lasse Kondrup <[lkond@mst.dk](mailto:lkond@mst.dk)>

**Emne:** Rettet høringsbrev vedr. høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse (MST Id nr.: 4439975)

Til alle høringsparter

Se venligst vedhæftede reviderede høringsbrev vedr. høring over Udkast til nyaffattet teknisk miljøzonebekendtgørelse, som blev lagt på høringsportalen d. 22. december 2021:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/65949>

Høringsbrevet indeholdt ved en fejl ikke Erhvervsstyrelsens vurdering af bekendtgørelsens konsekvenser for erhvervslivet. Dette er nu tilføjet i det vedhæftede høringsbrev, som dags dato også er lagt på høringsportalen.

Venlig hilsen

**Lasse Kondrup**

AC-tekniker | Erhverv  
+45 24 75 59 82 | [lkond@mst.dk](mailto:lkond@mst.dk)

**Miljøministeriet**

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk) | [www.mst.dk](http://www.mst.dk)

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)



---

## Høring til bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (2021-50405)

---

CONCITO takker for muligheden for at kommentere på udkast til bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. Der er en række punkter, som vi godt vil fremhæve.

### Generelle kommentarer

CONCITO finder generelt at løbende skærpede miljøzoner er et relevant virkemiddel i forhold til at fremme omstillingen af transportsektoren – både hvad angår personbiler og den tungere transport. CONCITO støtter derfor selve tiltaget, og ser frem til senere på året at se den af regeringen annoncerede regulering der også muliggør nulemissionzoner, som kan have større klimamæssig effekt set i et systemisk perspektiv.

### Adgangen til dispensation

I forlængelse af ovenstående finder CONCITO det bekymrende at nærværende udkast til bekendtgørelse i kapitel 6 (§§13-18) dels kan danne præcedens for en alt for lempelig adgang til dispensation, dels (gennem ordvalg som 'ekspropriativ karakter') italesætter forurenernes ret til kompensation hvis man indfører regulering der skal reducere denne forurening.

Forudsætningen om, at der kan være tale om ekspropriation ift. gennemførelse af generelle filterkrav, som er begrundet i almene miljø- og sundhedsmæssige hensyn, er vanskelig at forstå. Ved stillingtagen til, om der er tale om ekspropriation, tillægges følgende faktorer normalt vægt:

1. Om der er tale om generelle eller konkrete krav. Er der tale om generelle indgreb, der rammer alle – eller alle medlemmer af en nærmere defineret gruppe, som situationen er med bekendtgørelsesudkastet – vil der som udgangspunkt ikke kunne tales om ekspropriation.
2. Begrundelsen for bestemmelserne i bekendtgørelsen er også relevant ved stillingtagen til, om det kan karakteriseres som ekspropriation. Der er jo tale om vægtige samfundsmæssige hensyn til sundhed og miljø. Hvor der som i den konkrete sammenhæng er tale om varetagelse af sundhedsmæssige og miljømæssige hensyn, herunder til overholdelse af luftkvalitetskrav, vil den relevante begrundelse for kravene i sig selv tale imod, at der er tale om ekspropriation.
3. Indgrebets intensitet er også relevant. Indebærer kravene meget store økonomiske indgreb ift. konkrete bilejere, som på grund af kravene ikke vil kunne opretholde deres erhverv, vil en meget vid fortolkning af ekspropriationsbegrebet måske kunne anvendes.

CONCITO foreslår derfor at:

- Kriterierne for dispensation efter §15 specificeres nærmere og afgrænses i videst mulige omfang.
- At der uanset foretages følgende justeringer ift. adgangen til dispensation:
  - §13: Sætningen "herunder at en dispensation vil være af underordnet betydning for miljø- og sundhed" bør udgå, da enhver herudfra kan argumentere for særlige forhold og at partikelforureningen (og, jf. generelle kommentarer, på sigt CO<sub>2</sub>-udledningen) fra ens bil i det store billede ikke betyder så meget, hvorfor man bør have dispensation.
  - §15: Omformuleres til at give adgang til dispensation ved uforholdsmæssig stor økonomisk byrde og til at være tidsbegrænset, fx som: "Miljøstyrelsen skal efter ansøgning fra ejeren eller brugeren af et køretøj meddele dispensation i op til maksimalt 24 måneder fra kravene om partikelfilter i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1-3, hvis kravene rammer ansøgeren på en sådan måde, at de vil indebære en uforholdsmæssig stor økonomisk byrde."



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

**Dato:** 04. februar 2022

Til: Miljø- og Fødevarerudvalget

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

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

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

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

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

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

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

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

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

og senere:

*"Det er således vurderingen, at udgangspunktet bør være, at der kun kan opnås dispensation fra miljøzonekravene for de dieseldrevne personbiler og de privat anvendte varebiler, hvis der ikke kan eftermonteres et partikelfilter på køretøjet. Det kan f.eks. være tilfælde, hvor der ikke udbydes et godkendt partikelfilter til den pågældende bilmodel, eller et partikelfilter til bilmodellen ikke længere er tilgængeligt på markedet."*

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

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

#### **DFAC's foreslår derfor:**

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

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

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

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

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

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

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

Dette vil forlænge levetiden på funktionsdygtige dieselbiler, der kører meget længere på literen og udleder mindre CO<sub>2</sub> end benzinbiler af samme alder og selv nyere benzinbiler. Princippet om

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C) Borgere udenfor miljøzonen:

Vi foreslår at:

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

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

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

Venlig hilsen

Jørn Skou, Formand

Jytte Jakobsen, Juraansvarlig

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

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



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

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

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

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

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

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

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

**Til:** Miljøzoner (miljozoner@mst.dk)  
**Cc:** Paizeh Damidej (padam@mst.dk), Martin Lundberg (martl@mst.dk)  
**Fra:** Johanne Berner Hansen (jbh@dbr.dk)  
**Titel:** Høringssvar; j. nr. 2021-50405  
**Sendt:** 25-01-2022 15:44  
**Bilag:** partikelfilter, skærpede miljøzoner.pdf;

Att: Miljøstyrelsen

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, og er – trods de indførte dispensationsmuligheder – stærkt kritiske overfor ændringen, der i nogen grad kan stavnsbinde folk med en presset økonomi. Dansk Bilbrancheråd skal derfor indstille til, at dispensationer kan forlænges, alternativt ekspropriations-muligheden anvendes i højere grad, hvis de private ejere af ældre dieselmotorer rammes u hensigtsmæssigt hårdt.

Vi skal i det hele henvise til vores høringssvar til hovedloven, som vedhæftes her til orientering.

Med venlig hilsen



Johanne Berner  
Hansen  
Juridisk chef, advokat  
(L)

Mobil +45 2241 5103  
Mail [jbh@dbr.dk](mailto:jbh@dbr.dk)

Dansk Bilbrancheråd  
Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup

Tel +45 4399 6633  
[www.dbr.dk](http://www.dbr.dk)

For vores privatlivspolitik se [her](#).

Vidste du?... At Dansk Bilbrancheråd har udgivet Juridisk håndbog for bilforhandlere, som guider dig igennem bilhandlens mange facetter?

**Bogen koster kun kr. 395,- og du kan købe den her.**

Er du ikke medlem, er prisen 595,- og bestilling sker via [info@dbr.dk](mailto:info@dbr.dk).







Til  
Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
5000 Odense C

Dansk PersonTransport  
Nørre Farimagsgade 11, 3. tv  
DK-1364 København K

+45 7022 7099  
info@danskpersontransport.dk  
www.danskpersontransport.dk

København, 27. januar 2022

Sendt pr. mail til [miljozoner@mst.dk](mailto:miljozoner@mst.dk) med cc til [padam@mst.dk](mailto:padam@mst.dk) og [martl@mst.dk](mailto:martl@mst.dk)

Deres reference: Martin Lundberg  
Vores reference: Emma Welander

### Høringssvar til udkast til ændring af miljøzonebekendtgørelse

Dansk PersonTransport takker for muligheden, for at give bemærkninger til udkast til ændring af miljøzonebekendtgørelse. Vi har ikke nogen kommentarer til ændringer i bekendtgørelsen.

Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen  
Emma Welander  
ewb@dpt-dk.org, tlf. 20 85 51 70



Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
5000 Odense C

14. januar 2022

J.nr. 2021-12-1537  
Dok.nr. 434111  
Sagsbehandler  
Malene Højbjerg

Sendt til: [miljozoner@mst.dk](mailto:miljozoner@mst.dk)  
Cc: [padam@mst.dk](mailto:padam@mst.dk) og [martl@mst.dk](mailto:martl@mst.dk)

---

## Høring over udkast til bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. – Miljøstyrelsens j.nr. 2021-50405

Ved brev af 22. december 2021 har Miljøstyrelsen anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til bekendtgørelse.

Miljøstyrelsen har i sit høringsbrev anført de væsentligste ændringer i forhold til den nugældende bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.

Datatilsynet har ikke umiddelbart nogen bemærkninger til udkastet, forudsat at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven iagttages i forbindelse med behandling af personoplysninger foranlediget af de påtænkte ændringer.

For god ordens skyld skal Datatilsynet afslutningsvis henvise til tilsynets tidligere høringssvar af 26. maj 2020 vedrørende bekendtgørelsen og i øvrigt tilsynets høringssvar af 2. november 2021 samt 7. januar 2022 vedrørende forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse.

Med venlig hilsen

Malene Højbjerg

**Datatilsynet**  
Carl Jacobsens Vej 35  
2500 Valby  
T 3319 3200  
[dt@datatilsynet.dk](mailto:dt@datatilsynet.dk)  
[datatilsynet.dk](http://datatilsynet.dk)  
CVR 11883729

**Til:** Miljøzoner (miljozoner@mst.dk)  
**Cc:** Paizeh Damidej (padam@mst.dk), Martin Lundberg (martl@mst.dk)  
**Fra:** Ole Kirkelund (oki@bilimp.dk)  
**Titel:** Høringssvar: Udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse (J.nr. 2021-50405)  
**Sendt:** 03-02-2022 16:13

Til Miljøministeriet,  
Miljøstyrelsen

#### **Høringssvar: Udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse (J.nr. 2021-50405)**

De Danske Bilimportører fremsender hermed bemærkninger til det fremsendte udkast til bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner (teknisk miljøzonebekendtgørelse).

Vi bemærker indledningsvist, at denne høring alene angår den tekniske miljøzonebekendtgørelse og særligt rammerne for eftermontering af partikelfiltre på personbiler – samt dispensationer, undtagelser og registreringer af udenlandske køretøjer, der ikke opfylder alderskravet til kørsel i miljøzonerne. Vi bemærker samtidigt, at der er udsendt særskilt høring over udkast til bekendtgørelse om miljøzoner i afgrænsede byområder med høringsfrist den 1. marts 2022.

Vores bemærkninger i dette høringssvar angår alene den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

#### **Generelle bemærkninger:**

De Danske Bilimportører er overordnet meget tilfredse med, at der gives kommunerne i miljøzoner mulighed for at lade personbiler omfatte af miljøzonekravene. For så vidt angår de tekniske krav til emissionerne fra personbiler, der kører i miljøzonerne, mener vi dog overordnet, at disse krav bør opfyldes i kraft af bilernes WVTa-typegodkendelse ("Whole Vehicle Type Approval") og dermed Euronormen.

Opfyldelse af kravene gennem eftermontering af partikelfiltre stiller vi os generelt skeptiske overfor. Vi mener ikke det i lige så høj grad er dokumenteret, at eftermonterede filtre vil opnå de samme resultater, som for biler, hvor emissionerne er dokumenteret i kraft af deres WVTa-typegodkendelse. Her vil det forureningsbegrænsende udstyr og effekten af det i sagens natur være underlagt de krav til test og prøvninger, der gælder i henhold til testprocedurerne bag WVTa-typegodkendelsen og den relevante Euronorm

Som udgangspunkt mener vi således, at adgangskravet for personbiler i miljøzonerne bør være de relevante miljønormer – her de såkaldte Euronormer (Euro 5 og 6), hvor emissionskravene for dieselmotorer fordrer fabriksmontering af partikelfiltre.

Så vidt vi ved er der meget begrænsede erfaringer med anvendelse af eftermonterede partikelfiltre til personbiler sammenlignet med tilsvarende filtre til tunge køretøjer. Vi har ikke noget kendskab til udbuddet af sådanne filtre til eftermontering på personbiler – eller til de resultater der kan forventes af dem. Kravene til filtre til personbiler må dog forventes at afvige en del fra de, der er udviklet til tunge køretøjer – alene som følge af de fysiske rammer for eftermonteringen i personbiler sammenlignet med f.eks. lastbiler og busser.

#### **Bemærkninger til de enkelte bestemmelser:**

Til § 2, nr. 6:

Vi læser bestemmelsen således, at den skal rette sig specifikt mod dieseldrevne personbiler, defineret ved at disse er drevet af en motor med kompressionstænding. Vi bemærker, at der findes nyere benzindrevne personbiler, hvor motoren (delvist) udnytter kompressionstænding i kombination med tændrør.

Vi ser ikke umiddelbart noget problem i at anvende tændingssystemet som definerende faktor, da de nævnte biler ifølge vores oplysninger i forvejen opfylder den nyeste Euronorm (Euro 6d), men for at undgå enhver tvivl kunne drivmidlet (dieselolie) evt. indgå som en del af definitionen.

Til § 4, stk. 1 og stk. 2:

Vi bemærker, at for vare- og personbiler anses de tekniske krav til eftermonteret partikelfilter for overholdt, når de opfylder betingelserne for fritagelse for partikeludledningsafgift efter bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift (bekendtgørelsens nummer mv. er slettet i udkastet, og vi antager at det skyldes at bekendtgørelsen skal ændres / udstedes på ny).

Efter vores opfattelse indebærer dette kriterium imidlertid en forskelsbehandling mellem vare- og personbiler med fabriksmonteret partikelfilter (jf. stk. 1) og biler med eftermonteret partikelfilter (jf. stk. 2). Vi henviser i denne forbindelse til vores høringssvar til høringen over ændring af miljøbeskyttelsesloven (MBL) afgivet den 19. november 2021 (j.nr. 2021-9542).

Vi har ikke yderlige bemærkninger til de foreslåede ændringer til den tekniske miljøzonebekendtgørelse, idet vi anser bestemmelserne vedr. eftermonterede vs. fabriksmonterede partikelfiltre for det væsentligste. Vores høringssvar til MBL er derfor også dækkende her. For så vidt angår den digitale håndhævelse henviser vi ligeledes til høringssvaret til MBL.

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**

Chefkonsulent

**DE DANSKE  
BILIMPORTØRER**

Telefon 2323 2520  
E-mail [oki@bilimp.dk](mailto:oki@bilimp.dk)

---

De Danske Bilimportører | Rådhuspladsen 16 | DK-1550 København V | CVR: 67794117 | [www.bilimp.dk](http://www.bilimp.dk)

---

---

**Fra:** Lasse Kondrup <[lkond@mst.dk](mailto:lkond@mst.dk)>

**Sendt:** 22. december 2021 12:53

**Til:** Lasse Kondrup <[lkond@mst.dk](mailto:lkond@mst.dk)>

**Emne:** Høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse (MST Id nr.: 4312832)

Til alle høringsparter

Se venligst vedlagte høringsbrev samt Udkast til nyaffattet teknisk miljøzonebekendtgørelse, som dags dato er lagt på høringsportalen.

Venlig hilsen

**Lasse Kondrup**

AC-tekniker | Erhverv

+45 24 75 59 82 | [lkond@mst.dk](mailto:lkond@mst.dk)

**Miljøministeriet**

Miljøstyrelsen | Tolderundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | [mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk) | [www.mst.dk](http://www.mst.dk)

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
5000 Odense C

04-02-2022

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S21-7628

Ref: DBL/

Sendt pr. e-mail til [miljozoner@mst.dk](mailto:miljozoner@mst.dk) med cc. til [padam@mst.dk](mailto:padam@mst.dk) og [martl@mst.dk](mailto:martl@mst.dk)

## Høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

FDM har noteret sig den generelle mulighed for at kunne køre i miljøzonerne med sin dieselpersonbil, hvis man får eftermonteret et partikelfilter. Det er imidlertid FDM's klare vurdering, at der vil være relativt få af de berørte køretøjer, hvor det vil være muligt at eftermontere et sådant filter. Det eksisterende marked for sådanne løsninger er generelt ikke-eksisterende, og Danmark er for lille til at kunne drive skabelsen af et sådant marked. Der er derfor en overhængende risiko for, at nærværende regler vil være ganske indgribende overfor de berørte borgers mobilitet, ligesom der er stor sandsynlighed for, at konsekvenserne vil have social slagside.

I udkastets §§ 19-23 er oplistet en række undtagelser for køretøjer som anvendes til privat brug. Imidlertid synes der at mangle en helt oplagt kategori: veteranbiler. Veteranbiler er en del af vores fælles kulturarv og kører i sagens natur ganske få kilometer om året, og udgør dermed ikke en miljø-mæssig nævneværdig påvirkning. Dertil kommer, at det efter omstændighederne ikke kan udelukkes, at eftermontering af partikelfilter på en veteranbil vil udgøre et så omfattende indgreb, at bilen vil miste sin skattetekniske afgiftsmæssige identitet. FDM opfordrer derfor til, at veteranbiler permanent undtages fra miljøzonekravene, og altså dermed heller ikke skal ansøge om en dispensation.

Det fremgår af udkastets dispensationsregler, at man kan opnå dispensation ved hospital- eller speciallægebesøg, forudsat der ikke kan eftermonteres et godkendt partikelfilter på køretøjet, og at der på forhånd søges om dispensation. En sådan ordning synes ikke at tage højde for, at et hospital- eller speciallægebesøg ofte vil have mere eller mindre akut karakter, hvor det i virkelighedens verden ikke lader sig gøre på forhånd at afsøge markedet for muligheder for eftermontering af partikelfilter, eller at indsamle og indsende diverse dokumenter til brug for en dispensationsansøgning. Selvom det måtte være muligt at eftermontere et partikelfilter, vil dette oftest medføre en udgift på adskillige tusinde kroner, hvorved man med rette kan stille spørgsmålstegn ved, om det er foreneligt med den frie og lige adgang til det

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

danske sundhedsvæsen. Et krav om evt. frembringelse af dokumentation for hospital- eller speciallægebesøg bør være rigeligt for at kunne opnå dispensation.

Af udkastets § 22 fremgår, at beboere i miljøzonerne højst kan opnå dispensation i 12 måneder fra restriktionens indførelse. 12 måneder er for mange helt almindelige danske familier meget kort tid til at finansiere udskiftning af husstandens køretøj til et nyere og dyrere. Dette vil uvægerligt have en social slagside og ramme de mindre velhavende familier hårdt. Man kan stille sig undrende overfor, om dette er i tråd med politikernes løfte om en god løsning for disse køretøjsejere.

Fælles for dispensationsmulighederne i §§ 19-23 er, at der forudsættes, at der ikke kan eftermonteres et godkendt partikelfilter på køretøjet. Der synes at være en praktisk risiko for, at udstrækningen af "ikke kan" er for uklar. Kvalificerer det fx som "ikke kan", hvis det er prohibitivt dyrt at få eftermonteret et sådant filter – fx hvis der først skal gennemføres en test ved en udenlandsk prøveinstans til flere hundrede tusinde kroner? FDM vil opfordre til at, det præciseres, at det afgørende er, om et sådan filter kan købes i almindelig handel.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Chefkonsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

[fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk)  
[www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)

**Til:** Miljøstyrelsen, [miljozoner@mst.dk](mailto:miljozoner@mst.dk)

**Dokumentnummer**  
1297825

**Dato**  
01 02 2022

**Sagsbehandler**  
JF

**Direkte**  
+45 36 13 16 70

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

### **Høringssvar til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse (j. nr. 2021-50405)**

Miljøstyrelsen har den 22. december 2021 sendt et udkast til bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. i høring.

Fra Movias side noterer vi os, at såfremt lovgivningen vedr. skærpede miljøzonekrav vedtages, da vil kommunalbestyrelserne i København og Frederiksberg have mulighed for skærpe deres eksisterende miljøzonekrav til at omfatte dieselpersonbiler uden et partikelfilter.

I Movia er det alene i flextrafikken, at vi udbyder kørsel med små vogne/personbiler, og et krav om partikelfilter på de dieselpersonbiler, som vores operatører kan byde ind med ved udbud af kørslen i flextrafikken, er en stramning som Movia kan bekræfte, er mulig at indfri via de miljøkrav, der allerede stilles ved indgåelse af kontrakter på kørslen i flextrafikken.