

Erhverv  
J.nr. 2022 - 682  
Ref. MARTL  
Den 8. februar 2022**Høringsnotat om bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.**

---

Et udkast til bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner har været i høring i perioden fra den 22. december 2021 til den 4. februar 2022.

Der er modtaget i alt 14 høringssvar i høringsperioden.

Følgende ni høringssvar har fremsendt bemærkninger til bekendtgørelsen:

- AutoBranchen Danmark
- AutoCamperRådet
- Camping Outdoor Danmark
- CO-industri
- CONCITO
- Danmarks Frie Autocampere
- Dansk Bilbrancheråd
- De Danske Bilimportører
- FDM

Følgende fem høringssvar har oplyst, at de ingen bemærkninger har til bekendtgørelsen:

- BaneDanmark
- Dansk PersonTransport
- Datatilsynet
- Movia
- Aalborg Kommune

Samtlige høringssvar er vedlagt i deres fulde længde på høringsportalen. Miljøstyrelsen skal indledningsvis takke alle høringssvar for deres afgivne høringssvar.

Høringssvarene har berørt følgende emner, som er afspejlet i følgende afsnit i høringsnotatet:

1. Tilgængelighed af partikelfiltre
2. Dispensation og undtagelser
3. Partikelfiltre og tekniske krav
4. Autocampere

I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af Miljøstyrelsens bemærkninger *i kursiv* for hvert emne. For detaljerede oplysninger om

høringssvarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen.

#### **Ad. 1: Tilgængelighed af partikelfiltre**

FDM, AutoBranchen Danmark, Danmarks Frie Autocampere og Dansk Bilbrancheråd gør opmærksom på, at der er en vis usikkerhed i forbindelse med tilgængeligheden af partikelfiltre på det danske marked. AutoBranchen Danmark, Danmarks Frie Autocampere og FDM, pointerer endvidere, at det er relativt få af de berørte køretøjer, hvor det vil være muligt at eftermontere et partikelfilter.

##### Miljøstyrelsens svar

*Det fremgår af forslaget til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven, der er fremsat for Folketinget den 27. januar 2022 (L 114), at den kommunale mulighed for at lade dieseldrevne personbiler omfatte af eksisterende miljøzoner skal være med til at sikre, at partikelforureningen i de fem største byer kan nedbringes. Miljøzonerne vil få den største effekt, hvis de berørte køretøjsejere udskifter deres køretøjer til nyere og mere energieffektive køretøjer. Der kan dog være nogle, der ikke vil have mulighed for dette, og derfor er der også mulighed for at få adgang til en miljøzone, hvis der eftermonteres et partikelfilter.*

*Usikkerheden omkring tilgængelighed af godkendte filtre på markedet er en problemstilling, Miljøstyrelsen er opmærksom på, og Miljøstyrelsen arbejder på at fastslå omfanget af køretøjer, der ikke kan få eftermonteret et partikelfilter pga. af manglende typegodkendelse af partikelfilteret. Miljøstyrelsen er ligeledes opmærksom på problemerne med tilgængeligheden af godkendte partikelfiltre til Euro 4 vare- og personbiler og er i kontakt med Teknologisk Institut og branchen omkring dette.*

AutoBranchen Danmark og FDM opfordrer til, at det i bekendtgørelsen præciseres, hvad der menes med, at der "ikke kan eftermonteres et godkendt partikelfilter."

##### Miljøstyrelsens svar

*Miljøstyrelsen har i samarbejde med Teknologisk Institut udarbejdet en liste over bilmodeller, hvor der er et godkendt partikelfilter tilgængeligt, således Miljøstyrelsen har det bedst mulige grundlag for at vurdere om, der er et partikelfilter tilgængeligt til et givent køretøj. Listen vil fungere som et opslagsværk, der opdateres løbende. Denne liste tager både højde for, hvorvidt der er godkendt et partikelfilter til denne køretøjsmodel og om partikelfilteret er tilgængeligt på markedet. Såfremt der eksisterer et partikelfilter til en bilmodel, men dette ikke er tilgængeligt på markedet på nuværende tidspunkt, vil køretøjet derfor have adgang til undtagelserne på lige fod med køretøjer, hvortil der ikke eksisterer et partikelfilter. Såfremt en ansøger ikke er enig i Miljøstyrelsens vurdering, vil det være muligt at vedlægge alternativ dokumentation for, at det ikke er muligt at eftermontere et partikelfilter i forbindelse med registrering af en undtagelse.*

AutoBranchen Danmark bemærker yderligere, at ifølge deres egne medlemmer vil eftermontering af et partikelfilter typisk koste 15-35.000 kr., hvilket er markant dyrere end de 6.000 kr., der er nævnt i lovforslaget.

##### Miljøstyrelsens svar

*Kravet om eftermontering af partikelfiltre er baseret på de krav, der er fastsat i bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter, med senere ændringer, hvorefter der kan opnås fritagelse for partikeludledningsafgiften. Dette er fastsat i nærværende bekendtgørelsen, og Miljøstyrelsen følger disse krav i forbindelse med vurdering af, hvorvidt et køretøj kan få eftermonteret et partikelfilter.*

*Vurdering af tilgængeligheden af et partikelfilter er baseret på, hvorvidt der eksisterer et typegodkendt partikelfilter, om dette er tilgængeligt på markedet, og om det lever op til kravene fastsat i bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter, med senere ændringer eller bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre. Disse partikelfiltre ligger prismæssigt væsentlig lavere end de specialudviklede og noget dyrere partikelfiltre, som det kendes fra den danske principgodkendelsesordning. Miljøstyrelsen vurderer således at de partikelfiltre, der falder ind under betegnelsen 'tilgængelig' prismæssigt ligger i et interval omkring 6.000 kr.*

*Hvis der eftermonteres et partikelfilter, opnås der samtidig en besparelse på den årlige partikeludledningsafgift.*

## **Ad. 2: Dispensation og undtagelser**

CONCITO udtrykker bekymring for, at bekendtgørelsen med dennes formulering åbner op for en for lempelig adgang til dispensation. CONCITO foreslår i den forbindelse, at sætningen i § 13 ”herunder at en dispensation vil være af underordning betydning for miljø og sundhed”, bør udgå, da enhver ud fra dette kan argumentere for særlige forhold, idet emissionerne fra det enkelte køretøj ikke fylder meget i det store billede. Endvidere foreslår CONCITO, at kriterierne for dispensation efter § 15 specificeres nærmere og afgrænses.

### Miljøstyrelsens svar

*Miljøstyrelsen foretager et konkret skøn i hver sag om ansøgning om dispensation, og betydning for miljø og sundhed i bekendtgørelsens § 13 vil aldrig kunne stå alene, der skal i alle tilfælde foreligge øvrige særlige omstændigheder, der kan begrunde en dispensation. Sætningen henviser derfor alene til, at det er en forudsætning for meddelelse af dispensation, at denne vil være af underordnet betydning for miljø og sundhed.*

*Bestemmelsen om ekspropriation i § 15 kan ikke indskrænkes, da det i bemærkninger til miljøbeskyttelsesloven fremgår, at Miljøstyrelsen skal meddele dispensation i tilfælde af, at opfyldelse af miljøzonekravene vil indebære ekspropriation. Hvorvidt der i et specifikt tilfælde vil være tale om ekspropriation vil være en vurdering, som Miljøstyrelsen foretager i den konkrete sag.*

CO-Industri spørger ind til, hvad der forstås ved ”andre omstændigheder” i § 14.

### Miljøstyrelsens svar

*Hensynet bag den brede formulering ”andre omstændigheder” er, at Miljøstyrelsen ved ansøgning om dispensation skal have mulighed for at tage de konkrete omstændigheder i hver enkelt sag i betragtning. Det kan derfor ikke uddybes nærmere, hvad der forstås ved ”andre omstændigheder” i § 14, da dette vil bero på en konkret vurdering i hver enkelt sag.*

Dansk Bilbrancheråd opfordrer til, at dispensationer kan forlænges eller at dispensation på baggrund af ekspropriation anvendes i højere grad, hvis de private ejere af ældre dieselmotorer rammes uhensigtsmæssigt hårdt.

FDM udtrykker bekymring for, at beboere i miljøzonerne højst kan opnå dispensation i 12 måneder fra indførelsen af de skærpede miljøzoneregler, idet dette for mange almindelige danske familier er meget kort tid til at finansiere en udskiftning af familiens køretøj. FDM bemærker endvidere, at der er stor sandsynlighed for, at reglerne vil have social slagside.

Danmarks Frie AutoCampere mener, at kravene for at opnå dispensation for private bilejere i medfør af § 14 er for strenge og opfordrer til, at der gives dispensation i 3 år til borgere bosat i miljøzonen, hvor der ikke kan eftermonteres filter, eller dette ikke kan ske til en pris på under 6.000 kr.

#### Miljøstyrelsens svar

Den foreslåede undtagelsesordning har til formål at give private bilejere og brugere bedre mulighed for at indrette sig efter reglerne.

Miljøstyrelsen er enig i betragtningen om, at borgere bosat i miljøzonerne står over for en udfordring i forbindelse med de skærpede miljøzoneregler. Muligheden for undtagelse fra miljøzonereglerne for beboere i en overgangsperiode på 12 måneder fra den pågældende miljøzone får virkning skal ses i sammenhæng med, at reglerne først kan træde i kraft 9 måneder efter Kommunalbestyrelsen har truffet beslutning om, at skærpe deres miljøzoner med krav til dieseldrevne personbiler. Således vil der efter Kommunalbestyrelsen har truffet beslutning være en periode på 21 måneder forinden personbilerne skal opfylde miljøzonekravene.

For så vidt angår ekspropriation vurderes miljøzonereglerne ikke i almindelighed at rejse spørgsmål om ekspropriation, jf. lovbemærkningerne til lovforslag L 114.

I forhold til social slagside kan Miljøstyrelsen bemærke, at der med Aftale mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten om "Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i Udvikling" fra 14. september 2021 er taget hensyn til, at en ekstra udgift på 6.000 kr. for eftermontering af et partikelfilter kan være indgribende for nogle. Der er derfor afsat 25 mio. kr. i 2022-23, hvor op til 10.000 borgere i lavindkomstgrupper kan ansøge om tilskud på 2.000 kr. til eftermontering af et partikelfilter.

FDM og Danmarks Frie Autocampere bemærker, at den foreslåede undtagelsesordning ikke tager højde for "akutte" sygehusbesøg.

#### Miljøstyrelsens svar

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at undtagelsesordningen ikke har til formål at omfatte akutte hospitalsbesøg. Undtagelsen har til hensigt at tilgodese borgere, der er indkaldt til behandling hos en speciallæge eller på et hospital inden for en miljøzone, idet visse behandlinger kræver specialiseret viden, som kan være lokaliseret langt fra borgerens bopæl. I tilfælde af akutte hospitalsbesøg, hvor der ikke tilkaldes en ambulance, vil det som udgangspunkt være det nærmeste hospital, der benyttes, og det må derfor forventes, at borgeren i sådan en situation enten har et køretøj, der lever op til kravene, eller er omfattet af en beboerundtagelse. Miljøstyrelsen finder derfor, at undtagelsen ved hospital eller speciallægebesøg adresserer de relevante omstændigheder.

FDM bemærker, at veteranbiler bør være undtaget miljøzonekravene og henviser til disses begrænsede kørsel samt kulturelle relevans.

#### Miljøstyrelsens svar

Miljøstyrelsen henviser til miljøbeskyttelsesloven § 15 b, stk. 5, hvor det fremgår, at køretøjer, der er registreret i Danmark til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle, er undtaget miljøzonekravene. Dette vil med den kommende ændring af miljøbeskyttelsesloven også komme til at gælde for personbiler.

### **Ad. 3: Partikelfiltre og tekniske krav**

De Danske Bilimportører udtrykker skepsis over for kravet om eftermontering af partikelfiltre, idet miljøeffekten efter deres mening ikke i lige så høj grad er dokumenteret som for biler, der er godkendt efter deres WVTa-typegodkendelse og deres relevante Euronorm.

#### **Miljøstyrelsens svar**

*Af hensyn til ensartede regler og gennemsigtighed lægger bekendtgørelsens regler om partikelfiltre sig op ad de eksisterende regler om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfiltre, hvilket også fremgår af lovforslaget. Disse krav er fastsat i bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter, med senere ændringer eller bekendtgørelse om visse eftermonterede partikelfiltre og følger kravene for tyske miljøzoner.*

### **Ad. 4: Autocampere**

AutoCamperRådet og Camping Outdoor Danmark mener, at autocampere generelt skal tilgodeses i forbindelse med miljøzonereglerne, da de udgør en lille andel af den samlede mængde af køretøjer og deres bidrag til partikelforurening dermed er lille.

AutoCamperRådet opfordrer til, at der indføres en beboerdispensation for ejere af autocampere indtil autocamperen sælges eller skrottes. Camping Outdoor Danmark foreslår, at autocampere generelt skal undtages for miljøzonekravene som påtænkes personbiler.

#### **Miljøstyrelsens svar**

*For køretøjer, hvor det ikke er muligt at finde et godkendt partikelfilter, der passer til bilen og umiddelbart kan eftermonteres, vil der i medfør af bekendtgørelsen gælde en række undtagelser. Beboere i miljøzonen, der har et køretøj, hvor der ikke kan eftermonteres partikelfilter, vil efter registrering være undtaget miljøzonekravene i 12 måneder fra de nye krav får virkning i miljøzonen. Dette vil også omfatte autocampere, hvor der ikke kan eftermonteres et partikelfilter. For alle med en dieseldrevet personbil (herunder autocamper), hvor det ikke er muligt at eftermontere et partikelfilter, vil der endvidere være mulighed for seks ture for køretøjet i miljøzonen inden for det første år.*