



Hørings svar til journalnummer 2019-20525: Udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner

Purefi er meget positiv overfor den digitale registrering af køretøjer, men er stærk uenig i ændring af kravet om partikelfiltre hvad Euro 5 køretøjer angår. Dette vil give en klar forringelse af luftkvaliteten i miljøzonerne.

Kravet om eftermontering af partikelfiltre blev vedtaget for under 1 år siden pga. ønske om bedre luftkvalitet i miljøzonerne og allerede inden loven træder i kraft ønsker regeringen at fjerne kravet om partikelfiltre på de først registrerede Euro V køretøjer. Begrundelsen om at alle Euro V køretøjer skal behandles ens er langt fra et tilfredsstillende argument, da baggrunden for dette lovkrav var at mindske partikelforureningen. Det er derfor helt naturligt at opdele Euro 5 køretøjerne efter dato, og derfor giver nuværende lovforslag rigtig god mening som det er i dag. De køretøjer som er registreret tidligst af Euro 5 køretøjerne er også de køretøjer som har forurenet længst på de danske veje og må derfor være de køretøjer der skal eftermonteres med partikelfiltre først. Datoopdeling uanset Euronorm er meget almindeligt indenfor f-eks- miljøafgifter på biler/varevogne. Samme euronormer takseres forskelligt, dvs. det ene køretøj kan være dobbelt så dyr i miljøafgift som det andet hvis det blot er registreret en dag senere.

Som dansk partikelfilterproducent er vi er stærkt forundret over dette tiltag fra regeringens side. Vi har fået en del forespørgsler på eftermontering af filtre, en mindre del har endda taget skridtet fuldt ud og har allerede eftermonteret partikelfiltre for at køre lovligt i miljøzonerne. Vores kunder ser ikke de samme problemer med eftermontering af partikelfiltre som andre med særlige interesser. En stærk gruppe bestående af en interesseorganisation for vognmænd har efter vores opfattelse presset dette ændringsforslag igennem med faktisk forkerte påstande. Vi hører også påstande om eftermontering af partikelfiltre ikke er muligt, men dette er også faktisk forkert, da vi har udviklet filtre som helt problemfrit kan eftermonteres på både Euro IV, Euro V samt EEV køretøjer. Disse projekter er endda støttet af Miljøstyrelsen og Miljøstyrelsen er derfor fuldt ud bekendt med resultaterne og at teknologien fungerer meget fint på både Euro 4 samt Euro 5.

Eksisterende lovkrav giver rigtig god mening som det er pga:

- Euro 4 køretøjer udgør en forsvindende lille del af køretøjsflåden i Danmark, hvorfor kun at omfatte Euro 4 stort set ikke vil give nogen mærkbar forbedring af luftkvaliteten. Det drejer som om måske maksimalt 50-100 køretøjer som reelt vil have behov for eftermontering af partikelfiltre jf. kravet for trin 1.
- Euro 5 køretøjer forurener præcis lige så meget mht. partikler som Euro 4, derfor giver det ikke mening når det påstås at Euro 5 er mere miljøvenlige, dette passer ikke da grænseværdierne er de samme.



- Mange vognmænd indkøbte Euro 5 køretøjer i Euro 4 perioden, fordi det rent faktisk ikke var muligt at købe Euro 4.
- Ved at inddele eftermontering af partikelfiltre efter en skæringsdato for Euro 5, muliggør faktisk at det kan lade sig gøre at udføre montering af partikelfiltre i de to tænkte trin.
- Ved at vente med kravet til at gælde alle Euro 5 køretøjer til samme dato, vil det reelt set være en umulig opgave at nå at eftermontere partikelfiltre på dem alle. Dette skyldes ikke alene kun mangel på kapacitet på værkstederne, produktionsvirksomhederne mv, men vi ved også fra egen erfaring at vognmænd i sagens natur ikke længere tror på at regeringen vil stille krav om partikelfiltre også for trin 2, men derimod helt fjerne kravet når tiden nærmere sig. Det vil føre til en kaotisk tilstand hvis regeringen ikke giver sig igen, eller alternativt udsteder hundredevis af dispensationer, da det rent praktisk vil være umuligt at udstyre 1-2000 køretøjer med partikelfiltre kort før deadline. Historisk set har vi aldrig set at vognmænd sørger for indkøb af partikelfiltre i god tid, da de ved regeringen altid bøjer sig i den sidste ende. Sidst det skete var i forbindelse med "Studenterlastbilerne".
- Som partikelfilterproducent må vi desværre konstatere at vores virksomhed, som reelt er den sidste partikelfiltervirksomhed i Danmark også risikere at forsvinder ligesom alle andre har gjort det i tidens løb, da regeringen egentlig slet ikke ønsker at fremme danske miljøvirksomheder. Der er ingen krav om partikelfiltre, selvom der stort set ikke bliver snakket om andet end luftforurening og CO2. Hvor er de tiltag som regeringen snakker om? Dette tiltag var et af få om bedre luftkvalitet og nu ønsker regeringen også at fjerne det. Resultatet af regeringens ønskede ændringer tilgodeser kun en gruppe og det er vognmændene som dagligt forurener til stor gene for borgerne. Til gengæld mister vi noget meget vigtigere i Danmark, nemlig arbejdspladser med stillinger som:
 - Ingeniører
 - Smede
 - Værkstedspersonale/mekanikere
 - Teknikere
 - Førende viden indenfor luftrensning og luftforurening

Hvis regeringen samtidig ikke sørger for at danske partikelfiltervirksomheder kan overleve og dermed tilbyde eftermontering af partikelfiltre, ligesom f.eks. vores virksomhed kan, hvem skal så levere filtre i 2022? Hvordan skal danske vognmænd på det tidspunkt have mulighed for at få eftermonteret partikelfiltre på deres køretøj? Med andre ord, vil alle og enhver lille som stor virksomhed ikke længere kunne opgradere, men se sig nødsaget til at købe nye lastbiler. Indkøb af nye lastbiler gavner hverken dansk miljøteknologi virksomheder, den globale CO2 udledning, da CO2 udledningen er størst under produktionen af lastbilerne eller luftkvaliteten i miljøzonerne da de her stærkt forurenende lastbiler får lov at køre videre.



En Euro 5 lastbil forurener med lige så mange partikler som mindst 100 lastbiler udstyret med partikelfilter. De danske filtre har en effektivitet på mere 99,9% og vil derfor ikke alene rense udstødningsgassen, men også selve baggrundsforureningen der er i miljøzonerne.

Sidst men ikke mindst, hvordan vil regeringen og Miljøministeren forklare de virksomheder som har indkøbt filtre for millioner af kroner, at det bare er ærgerligt for dem? Hvorfor skal vi endnu engang se virksomheder der går forrest for miljøet blive straffet? Det er desværre ikke første gang vi har set det.

Purefi A/S støtter derfor ikke den ønskede lempelse af miljøzonestrategien hvad angår fritagelse af alle Euro 5 køretøjer for trin 1 og opfordrer regeringen og folketinget til at indstille denne ændring dvs. nuværende miljøzonestrategi bør bibeholdes for tunge køretøjer registreret før 1. oktober 2009 og at køretøjerne fortsat kan køre lovligt med et eftermonteret partikelfilter fra 1. Juli 2020.

1. Vi opfordrer også regeringen til at fremskynde trin 2 (de resterende Euro 5 køretøjer) til fremrykning fra 1. Juli 2022 til 1. juli 2021.
2. Vi opfordrer også regeringen til at kravet også skal omfatte mobile generatorer som f.eks. kan være monteret på helt nye Euro 6 køretøjer, hvor selve dieselgeneratormotoren slet ikke er udstyret med partikelfilter.
3. Vi opfordrer også regeringen at tilsvarende krav om partikelfiltre også skal omfatte alle dieseldrevne arbejdsmaskiner indenfor miljøzonen.

På vegne af Purefi A/S

Mende Trajkovski

Direktør, Purefi A/S

Rugmarken 37

3520 Farum

CVR 10120861



Høringsvar: Udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner

Rådet for Grøn Omstilling vil gerne takke for invitationen til at give et høringssvar til lovforslaget.

Rådet for Grøn Omstilling støtter digital håndhævelse af miljøzoner og har ikke kommentarer til denne del.

Til gengæld er vi forundrede over, at regeringen ønsker at fritage 900 lastbiler og busser (EURO V fra før 1. okt. 2009) fra filterkravet, der træder i kraft 1. juli i år ifølge den eksisterende miljøzonestovgivning. Dette er en klar svækkelse af lovgivningen til skade for folkesundheden og miljøet. Ligeledes er det problematisk i forhold til de vognmænd, der allerede har indkøbt og udstyret deres EURO V lastbiler og busser med filtre. De 900 lastbiler og busser, der foreslås fritaget fra filterkravet, er en væsentlig del af alle de tunge køretøjer, der skulle omfattes af filterkravet 1. juli i år, og der er derved tale om en markant forringelse af miljøzonestovgivningen. Derfor er det også forkert, når der i lovforslaget angives, at ændringen ikke har miljømæssige konsekvenser.

Som årsag til lovændringen angives, at miljøzoner bør reguleres efter EURO-norm og ikke efter registreringsdato. Det er vi uenige i, da hele formålet med miljøzonestovgivningen jo netop er at få filtre på erhvervskøretøjer så hurtigt som muligt. Og da hverken EURO IV eller EURO V tunge køretøjer har filtre, så er der intet belæg for at skelne imellem disse i forhold til filterkrav i miljøzonestovgivningen. Samtidig kan nævnes, at bl.a. den årlige afgift på biler jo afhænger af registreringsår og ikke af EURO-norm. Så det er velkendt fra anden lovgivning at regulere køretøjer efter registreringsår og ikke efter EURO-norm.

Rådet for Grøn Omstilling kan ikke støtte den ønskede lempelse af miljøzonestovgivningen og opfordre regeringen og folketinget til at droppe denne ændring, så den nuværende miljøzonestov bibeholdes dvs. at tunge køretøjer registreret før 1. oktober 2009 får filtre monteret 1. juli 2020 eller udskiftes til en nyere model.

Samtidig opfordrer Rådet for Grøn Omstilling regeringen til at omfatte alle persondieselmotorer af miljøzonens filterkrav senest fra 1. juli 2022 og til at tillade større byer at forbyde fossilmotorer f.eks. fra 2030. Endelig bør åbnes op for, at også landet øvrige byer kan etablere miljøzoner med tilsvarende miljøkrav, såfremt et flertal i bystyret ønsker dette.

Yderligere oplysninger

Kåre Press-Kristensen,
Seniorrådgiver, luftkvalitet & klima
Tlf. 22 81 10 27 / kaare@rgo.dk
Rådet for Grøn Omstilling.



Notat

Hørings svar til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner

12. februar 2020

Sagsnummer
2020-0029004

Dokumentnummer
2020-0029004-1

Miljø- og Fødevareministeriet har den 16. januar 2020 sendt udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner i høring. Lovforslaget vedrører håndhævelse af de skærpede miljøzoner, der træder i kraft 1. juli 2020 for tunge køretøjer og varebiler.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har vedtaget ambitioner om at være verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025, og arbejder for, at luften overholder WHO's retningslinjer for god luftkvalitet. Desuden har Borgerrepræsentationen den 31. maj 2018 besluttet at rette henvendelse til staten med henblik på at muliggøre en skærpelse af miljøzonen samt efterfølgende en model for intelligent roadpricing i Hovedstadsområdet.

Københavns Kommune er positiv overfor, at regeringen fremlægger et forslag til digital håndhævelse af den skærpede miljøzone, der træder i kraft 1. juli 2020. Københavns Kommune bemærker dog, at den gældende lov om miljøzoner ikke er ambitiøs nok til at sikre tilstrækkelig ren luft i København. Københavns Kommune mener således, at lovforslaget bør følges op med miljøkrav til personbiler samt andre krav, der kan medvirke til omstilling af bilparken til nulemissionskøretøjer, herunder mulighed for at indføre nulemissionszoner. Det vil være til gavn for både klima og folkesundhed, men vil kræve særlig håndhævelse, der med fordel kunne være indarbejdet i lovforslaget. Disse synspunkter indgik i Københavns Kommunes høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler i januar 2019. Ligeledes kunne håndhævelse af de særlige nulemissionsbaner, jf. bekendtgørelse om vejafmærkning § 57 afsnit V 46, være indtænkt i lovforslaget. Københavns Kommune vil opfordre til, at der i loven gives mulighed for, at miljøministeren kan udstede regler for at kamerasystemerne kan anvendes til håndhævelse af andre trafik- og miljørelaterede formål, herunder bl.a. nulemissionszoner og -baner.

Opgraderede køretøjer

Københavns Kommune bemærker, at der med lovforslaget indføres en generel undtagelse for tunge euronorm 5-køretøjer uanset alder. Københavns Kommune er enig i ligebehandlingsprincippet bag dette, men noterer sig også, at der tillades flere ældre køretøjer i miljøzonen end uden undtagelsen. For at opnå den bedste luftkvalitet, og for at

Byens Udvikling
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

fastholde ligebehandlingsprincippet bag den generelle undtagelse for euronorm 5-lastbiler- og busser, bør der stilles krav om, at opgraderede køretøjer, som er omfattet miljøzonen, kun får lov til at køre i zonen, hvis de har påmonteret lukkede partikelfiltre og SCR-katalysatorer, der som minimum sikrer reduktion af emissioner svarende til den tilsvarende euronorm i lovforslaget. Konkret kan det gøres ved, at der i lovforslaget gives generel undtagelse til køretøjer, der har fået udført følgende:

- Eftermontering af SCRT-filtre på alle tunge køretøjer og varebiler, med mindre de overholder de generelle euronormkrav i miljøzonen. SCRT-filtret skal som minimum reducere motorens emissioner af partikler og NO_x med 80 %.

Opgraderede køretøjer med lukkede partikelfiltre og katalysatorer i miljøzonen bør få krav om periodisk syn, f.eks. hvert andet år, hvor der måles for luftforurening i udstødningen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Trafikselskabet Movia har indført en ny metode for miljøsyn, herunder for kontrol af luftforurening i udstødningen, og at deres metode med fordel kan anvendes som inspiration til synsmetoden. Movia måler koncentration af NO_x, partikelmasse og partikelantal og har indgået aftale med synshaller om periodisk kontrol af busserne. Det er således allerede i dag muligt at kontrollere køretøjernes emissioner i autoriserede synshaller.

Øvrige tekniske bemærkninger

I høringssvaret til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven, januar 2019, angav Københavns Kommune, at det kommende system ønskes indrettet på en måde, som sikrer, at hovedparten af køretøjer, som ikke lever op til krav i miljøzonen, opdages. Københavns Kommune anbefalede i den forbindelse, at regeringen lod sig inspirere af miljøzonen i Bruxelles i forhold til effektiv håndhævelse. Med 15 fastmonterede kameraer på landsplan samt 5 mobile enheder, vurderer Københavns Kommune, at langt fra alle køretøjer, der ikke opfylder kravene, vil blive opdaget, og hermed vil effekten af zonen blive formindsket. I København er der efter Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering mindst brug for 13 fastmonterede kameraer for at sikre en nogenlunde dækning af ind- og udfaldsvejene, mens der er behov for markant flere, hvis mere finmasket dækning skal opnås. Det er derfor vigtigt, at loven giver mulighed for opsætning af yderligere kameraer.

Københavns Kommune gør opmærksom på, at skiltesign skal foreligge senest 1. april 2020 for at kommunerne kan nå at bestille og opstille de nye skilte inden 1. juli 2020.

Med venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør



Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

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

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

Sendt pr. mail til mfvm@mfvm.dk med kopi til clf@mfvm.dk

København, 10. februar 2020
Deres reference: Christian Lange Fogh
Vores reference:

Hørings svar til udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner

Tak for muligheden for at afgive høringssvar på denne ændring af miljøzonereglene, som har stor betydning for Dansk PersonTransport og vores medlemmer.

Mange af vores medlemmer har i perioden siden ændring af miljøzonereglene i maj 2019 været stærkt bekymrede for, hvordan de stod stillet med deres 'for tidligt fødte' Euro 5 køretøjer fra perioden før 1. oktober 2009. Vi vil derfor gerne benytte lejligheden til at kvittere for, at det lykkedes at finde en særdeles brugbar løsning, således at alle Euro 5 og EEV busser vil kunne køre i miljøzonerne frem til 1. juli 2022.

Vi mener desuden, at der er en fornuftig og proportional tilgang, at der i 3. kvartal 2020 udsendes advarsler i stedet for bødeforlæg til køretøjer uden partikelfilter, der observeres i miljøzonen. Det giver en passende mulighed for at få justeret data i DMR, hvis disse er forkerte, og det giver mulighed for eventuelt at få eftermonteret et partikelfilter.

Euro 6

Vi vil gerne påpege, at det er vigtigt at få løst den samme problematik for Euro 6 køretøjerne så hurtigt som muligt. Af bemærkningerne til ændring 9 fremgår det, at "for lastbiler og busser gælder, at Euro 6 opfylder kravet om partikelfilter." Det efterlader imidlertid de Euro 6 køretøjer, som er indregistreret før 1. januar 2014 i samme problemstilling som for Euro 5, hvis der ikke gives en generel tilladelse til, at Euro 6 køretøjer kan færdes i miljøzonerne også efter 1. juli 2022. Der findes eksempler på, at DMR ikke er fuldstændigt, hvilket betyder, at mange Euro 6 busser ikke er registreret med partikelfilter, selvom de reelt har et sådant monteret af fabrik. Vi vil gerne opfordre til, at denne udfordring løses så hurtigt som muligt og gerne ved at klarlægge, at alle køretøjer registreret som Euro 6 kan køre i miljøzonerne også efter den 1. juli 2022.

Håndhævelse

Dansk PersonTransport bifalder samlet set idéen og ambitionen om at lade håndhævelsen ske digitalt og herunder fordelingen af opgaver og kompetencer mellem myndighederne og Sund & Bælt som foreslået.

For så vidt angår håndhævelsen i forhold til de udenlandske transportvirksomheder og deres køretøjer vil vi fra Dansk PersonTransports side gerne henlede opmærksomheden på det register, som er ved at blive oprettet som konsekvens af den tværpolitiske "Aftale om Vejtransport" fra 15. januar 2020. Denne aftale stiller blandt andet krav om følgende:

Udenlandske transportvirksomheder skal anmelde følgende oplysninger:

- Virksomhedens navn, forretningsadresse og kontaktoplysninger.
- Oplysninger om transportform. - Identitet af køretøj (nummerplade).
- Dato for påbegyndelse og afslutning af kørsel.
- Identiteten af og kontaktoplysninger på den chauffør, der udfører den pågældende kørsel.

Det vil efter Dansk PersonTransports opfattelse være både enklere og mere hensigtsmæssigt, at hensyn til den digitale håndhævelse, hvis kravet om registrering af oplysninger om dokumentation for et fabriksmonteret eller eftermonteret partikelfilter, såfremt kravet om 1. registreringsdato ikke er opfyldt blev tilføjet dette register for udenlandske transportvirksomheder.

Da registeret for udenlandske transportvirksomheder også skal håndhæves digitalt ved hjælp af nummerpladegenkendelse, vil det reducere udviklingsomkostninger såvel som omkostningerne til håndhævelsen, samtidig med, at håndhævelsen bliver mere fintmasket, hvis information der dokumenterer køretøjernes overholdelse af miljøzonestovlovgivningen, for alle udenlandske busser og lastbiler også registreres i registeret som medfører af "Aftale om Vejtransport".

Vi står naturligvis til rådighed for spørgsmål.

Med venlig hilsen
Lasse Repsholt,
tlf. 2047 8003





Miljø- og Fødevarerministeriet
Departementet

Taastrup, den 11. februar 2020.

Fremsendt pr. e-mail: mfvm@mfvm.dk
Cc: clf@mfvm.dk

J. nr. 2019-20525; Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring.

Dansk Bilbrancheråd har en række bemærkninger og ændringsforslag, især i forhold til forslaget om betinget objektivt ansvar, jf. nedenfor punkt. 2.

1. INDLEDENDE BEMÆRKNINGER

Indledningsvist skal vi beklage, at overskriften er så ringe i sin beskrivelse af lovforslagets indhold. For branchen er der flere helt afgørende – og langt væsentlige – punkter, end digitaliseringsaspektet.

Således kan vi med begejstring konstatere, at Miljø- og Fødevarerministeriet har besindtet sig og sidestillet Euro 5-køretøjer fra alle datoer i forhold til den endelige indfasning af miljøzoner. Dette parerer den arbitrære forskelsbehandling, der tidligere var indført mellem i øvrigt miljømæssigt identiske køretøjer.

Det skal dog kritiseres, at ministeren ikke var lydhor overfor indsigelser herom allerede ved første lovændring, idet problematikken allerede dengang blev påtalt fra rigtig mange sider.

2. SÆRLIGT OM SANKTIONERING – BETINGET OBJEKTIVT ANSVAR

Dansk Bilbrancheråd skal på det kraftigste kritisere, at der indføres et betinget objektivt ansvar for overtrædelse af reglerne. Et betinget objektivt ansvar er stødende mod retssikkerheden på alle måder, ligesom det er under skarp kritik fra flere sider i fx færdselsloven, hvor et tilsvarende ansvar blev indført for år tilbage i den automatiske trafikkontrol.

I et samfund, hvor retssikkerheden er en hjørnesteen, er det usmageligt, at regeringen gang på gang frasiger sig og embedsværket arbejde i form af helt almindeligt efterforskningsarbejde fra politiets side.

Når Dansk Bilbrancheråd påtaler netop dette, så skyldes det, at en lang række af vore medlemmer udlåner/udlejer køretøjer, herunder sådanne, der er omfattet af reglerne om miljømærker. Ingen virksomhed, der udlejer/udlåner eller for så vidt leaser et køretøj ud, har en kontrolmulighed i forhold til den konkrete brug af køretøjet.

Derfor skal vi fremsætte påkrav om, at den foreslåede § 110c tilføjes en undtagelse for den ejer/bruger, der via fremlæggelse af en leje-, låne- eller leasingaftale kan dokumentere, at køretøjet har været helt udenfor ejerens/brugerens rådighedsfære som følge heraf, uanset om denne kontrakt-retligt forpligtede person vedkender sig overtrædelsen. Undtagelsen kunne knyttes på de dokumentationskrav, der stilles i bekendtgørelse om udlejning af motorkøretøjer uden fører (bkg. nr. 463 af 2. maj 2013).

En sådan undtagelse vil på ingen måde kompromittere intentionen bag miljøzonerne, ligesom den vil afbøde den helt uretfærdige og urimelige risiko, som en stor del af vore medlemmer alternativt vil skulle tage stilling til og løbe. Det er i den forbindelse en yderst skærpende omstændighed, at bøden er så høj, som foreslået.

Dansk Bilbrancheråd stiller sig tilfreds med, at der i en overgangsordning udstedes advarsler forud for bøder, men henset til, at miljømærket ikke længere fysisk kan besigtiges i køretøjet, skal vi henstille til, at advarsels-sanktionen udvides til at omfatte alle førstegangstilfælde.

Det vil med andre ord være umuligt for brugeren at kontrollere, om det aktuelle køretøj er forsynet med et miljømærke, forud for brug af bilen – medmindre selvsagt vedkommende kontrollerer DMR.

3. VEDR. UKLARE DEFINITIONER

Det er tilfredsstillende, at der er opsat en karenperiode, hvorefter overtrædelser begået indenfor samme døgn – hvormed forstås indenfor de fortløbende 24 timer – anses for samme overtrædelse.

Dansk Bilbrancheråd skal dog stille i forslag, at "døgn" defineres som de fortløbende 24 timer. Alternativt kunne man forestille sig, at et køretøj blev konstateret at overtræde reglerne kl. 23.54 og igen kl. 01.24 – vel at mærke i en digital aflæsning – og som følge af den normale definition af et døgn, blev pålagt 2 bøder. Dette kan ikke være intentionen, når tilsvarende overtrædelser kl. 01.24 hhv. 23.54 anses som én overtrædelse.

4. GENERELT OM DIGITALISERINGEN

Dansk Bilbrancheråd kan bifalde, at der etableres en digital miljømærkning, herunder for at afbøde eventuelle konsekvenser, der opstår som følge af den nye typegodkendelsesforordning (858/2018), for hvilken Transportministeret er resort, herunder i forhold til godkendelsesproceduren for fabriksnye køretøjer, som ikke umiddelbart længere står til at skulle ske via synshallerne, som tidligere. Dermed ville fysiske miljømærker kræve en ekstra tur i synshallen, som nu altså kan undgås, uanset udfaldet af implementeringsarbejdet med 858/2018.

Dansk Bilbrancheråd kan yderligere bifalde, at der sker en digitalisering af håndhævelsen,

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd

Erik S. Rasmussen
Direktør
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Til: Miljø- og fødevareministeriet (mfvm@mfvm.dk)
Cc: Christian Lange Fogh (clf@mfvm.dk)
Fra: oki@bilimp.dk (oki@bilimp.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525
E-mailtitel: SV: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)
Sendt: 13-02-2020 15:04:14

Til Miljø- og Fødevareministeriet

Høringssvar til udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (MBL) vedrørende digital håndhævelse (jr. nr. 2019-20525)

De Danske Bilimportører takker for muligheden for at afgive høringssvar. Vi har kun enkelte bemærkninger udkastets forslag om at indføre en undtagelse for lastbiler og busser, der opfylder "Euro 5-normen" (alternativt EEV) i forhold til trin 1 jf. udkastets § 1, nr. 4.

Vi gør indledningsvist opmærksom på, at vi finder det mest korrekt at anvende romertal til angivelse af Euronormen for tunge køretøjer og arabertal for lette køretøjer. (Her varebiler med referencemasse op til 2.610 kg. jf. artikel 2, stk. 1 i forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer).

Vedrørende den foreslåede undtagelse for lastbiler og busser, der opfylder Euro 5 (V):

Vi bemærker, at begrundelsen for at indføre denne undtagelse er at imødekomme den kritik, der blev fremsat af flere høringsparter (herunder De Danske Bilimportører) i forbindelse med høringen over de seneste ændringer af miljøzonekravene (jf. L 191, FT 2018-19), hvor krav om Euronorm blev erstattet med krav til registreringsdatoen.

Kritikken gik bl.a. på, at med indførelsen af registreringsdatoen som adgangskriterium til miljøzonerne i stedet for Euronormen ville have den konsekvens, "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". (Jf. bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser, side 34).

Vi synes som udgangspunkt, at det er meget positivt, at Miljø- og Fødevareministeriet med den foreslåede undtagelse forsøger at imødekomme den fremsatte kritik.

Efter vores opfattelse gør den nævnte problemstilling sig imidlertid tilsvarende gældende på trin 2, idet der her ligeledes kan være solgt og registreret biler før 1. januar 2014, der opfylder den fra denne dato gældende Euronorm (Euro VI for lastbiler og busser). Derved risikerer disse også at blive udelukket sammen med biler på lavere Euronorm. Samtidig kan restkøretøjer, der kun er godkendt efter Euro V, være registreret på dispensation efter den 1. januar 2014, og dermed alligevel opnå adgang til miljøzonerne.

(Vi er ganske vist opmærksomme på, at tunge køretøjer, der er godkendt efter Euro VI, som udgangspunkt også vil være udstyret med partikelfilter og dermed have adgang til miljøzonerne uanset registreringsdatoen).

I princippet eksisterer den ovennævnte problemstilling dog på alle trin – herunder for alle de tre trin for varebilerne jf. den nugældende MBL § 15 b, stk. 4, nr. 1-3 - som følge af, at registreringsdatoen anvendes som adgangsgivende til kørsel i miljøzonerne fremfor Euronormen.

Det forekommer heller ikke klart, hvorledes man vil håndhæve den foreslåede undtagelse for biler, der opfylder Euro V-normen, fra kravet (trin 1) om 1. registreringsdato 1. oktober 2009 eller senere, når begrundelsen for at anvende registreringsdatoen fremfor Euronormen netop er, at dette er nødvendigt for den digitale håndhævelse af miljøzonerne.

Med henvisning til vores tidligere høringssvar af 28. januar 2019 til L 191 (j.nr. 2018-14863), anbefaler vi derfor fortsat, at Euronormen fastholdes som adgangskriterium til miljøzonerne, og at den digitale håndhævelse af miljøzonekravene via bilernes registreringsnummer udskydes indtil bilernes Euronorm faktisk kan fastslås digitalt via registreringsnummeret.

Euronormen bør under alle omstændigheder fastholdes som adgangskriterium til miljøzonerne på trin 1 med ikrafttrædelse pr. 1. juli 2020 for såvel lastbiler, busser og varebiler. Digital verifikation af Euronormen via nummerpladen kan jo vise sig at blive en mulighed, inden trin 2 træder i kraft pr. 1. juli 2022, hvorfor loven evt. kan ændres igen inden denne dato.

De problemer der indtil videre måtte være forbundet med digital verifikation af bilernes Euronorm bør altså løses først. Hensynet til, at håndhævelsen skal foregå digitalt, kan ikke gå forud for den miljømæssige saglighed i de kriterier, der anvendes til at regulere adgangen til miljøzonerne.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund
Chefkonsulent

De Danske Bilimportører
Rådhuspladsen 16
1550 København V
Tel. 2323 2520
Mail. oki@bilimp.dk
www.bilimp.dk

Denne e-mail er kun tiltænkt ovennævnte adressat(er) og kan indeholde fortrolige oplysninger.
Hvis du ikke er rette modtager, gør vi opmærksom på, at det ikke er tilladt på nogen måde at videregive, udbrede eller kopiere denne e-mail. Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst om at rette henvendelse til os pr. e-mail dbi@bilimp.dk.

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>

Sendt: 16. januar 2020 12:28

Cc: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>; Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Sagsstyringsenheden <journal@mfvm.dk>; Christian Lange Fogh <clf@mfvm.dk>

Emne: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)

Til alle høringsparter

Vedhæftet er:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende digital håndhævelse af miljøzoner
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevareministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 13. februar 2020**.

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Erhvervsregulering | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Departementet | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk

Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K.

Deres ref.: Journal 2019-
20525

Dato: 13.2.2020

DTLs hørings svar på udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner

Miljøzonestrategien har stor betydning for danske vognmænd, fordi vognmandens ønske om at opfylde miljøzonekravene påvirker investeringsbeslutninger og vognmandsvirksomhedens driftsomkostninger. Det er derfor vigtigt, at skærpede krav indføres med en passende frist på flere år, så vognmanden har mulighed for at planlægge og foretage investeringsbeslutninger på et solidt grundlag.

DTL er generelt tilhænger af, at myndighedernes administration skal foregå på en effektiv måde, hvor man gør brug af moderne og driftssikre teknologier. DTL støtter således, at der indføres digital håndhævelse, herunder automatisk nummerpladeskanning, hvis det er myndighedens vurdering, at systemerne er tilstrækkeligt driftssikre i praksis. Det er afgørende, at nummerpladeskanning m.v. overlades til en kapabel aktør, og DTL finder, at Sund & Bælt Holding A/S forekommer som et godt valg.

DTL glæder sig over, at der med lovforslaget indføres en generel undtagelse fra registreringsdatokriteriet for lastbiler og busser med Euro5-motorer. Undtagelsen er kommet meget sent, og usikkerheden har været stor blandt vognmændene, men der er grund til at glæde sig over, at der efter politisk mellemkomst nu lægges op til, at alle vognmænd med miljøvenlige Euro5-biler skal behandles ens og have adgang til miljøzonerne. Efter DTLs mening ville det have været aldeles urimeligt, hvis hensynet til den offentlige administrationsopgaves lethed skulle betyde, at hundredvis af tidssvarende og miljøvenlige Euro5-lastbiler ville være blevet uanvendelige i miljøzonerne.

I 2022 indføres en yderligere skærpelse af miljøzonerne, og DTL er opmærksom på, om dette ville kunne medføre en problemstilling for lastbiler med Euro6-motorer svarende til den, der er set for Euro5-motorer. Miljøstyrelsen har oplyst, at dette ikke vil være tilfældet, da alle Euro6-motorer har fabriksmonterede partikelfiltre af typer, der lever op til bekendtgørelsens partikelfilterkrav.

Der er stor forskel på lastbilers levetid. Mens lastbiler med fx intense distributions- eller entreprenøropgaver kan have levetider på under 5 år, er der specialkøretøjer som kraner, slamsugere, flyttebiler m.v., som kører få årlige kilometer, har dyre opbygninger, og som derfor kan have levetider på 20 år eller mere. En forhastet udfasning af specialkøretøjer medfører et betydeligt tab af værdier, uden at det har nogen særlig miljøeffekt, fordi disse køretøjer tilbagelægger få kilometer. DTL ønsker, at der gøres undtagelser for specialkøretøjer; ideelt set gennem målrettede

undtagelser i lovgivningen eller sekundært med en lempelig praksis fra Miljøstyrelsens side ved Styrelsens behandling af ansøgninger om dispensation fra miljøzonekravene.

Lovforslaget lægger op til at indføre et betinget objektivt ansvar for køretøjssejer. DTL er principielt betænkelig ved et betinget objektivt ansvar, der i sagens natur pålægger køretøjssejer strafansvar for forhold, som vedkommende ikke nødvendigvis har indflydelse på.

Synsvirksomhederne har en vigtig opgave med at foretage korrekt registrering af monterede partikelfiltre i motorregistreret. Det ville være særdeles uheldigt, hvis manglende registrering fra synsvirksomhedens side måtte betyde, at vognmænd uberettiget tildeles bødestraf. DTL vil derfor opfordre til, at der gøres en stor indsats for at sikre, at synsvirksomhederne opfylder deres vigtige registreringsopgave.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent

Miljø- og Fødevarerministeriet

Danish Transport Federation

Høringsvar vedrørende udkast til lov om digital håndhævelse af miljøzoner

Miljø- og Fødevarerministeriet har den 16. januar 2020 sendt ovennævnte forslag i høring. DI Transport har følgende bemærkninger til det fremsendte:

DI Transport finder det meget positivt, at der lægges op til at indføre en undtagelse for Euro 5-lastbiler og busser i forhold til trin 1 i stramningen af adgangskravene, der træder i kraft 1. juli 2020.

De nuværende regler pålægger ekstra omkostninger til partikelfilter for de transportvirksomheder, der har investeret i en Euro 5 lastbil eller bus før Euro 5-normen blev obligatorisk, mens virksomheder, der har købt en identisk Euro-5 lastbil efter 1. oktober 2009 ikke skal eftermontere partikelfilter. Dermed straffer den nuværende miljøzonestyrelse, de mest miljøvenlige transportvirksomheder. DI Transport er derfor meget tilfredse med lovforslaget undtagelse, der sidestiller Euro 5-lastbilerne.

DI Transport er positive over for indførelsen af digital håndhævelse med nummerpladegenkendelse. DI Transport finder det væsentligt, at der sker en ensartet håndhævelse af danske og udenlandske køretøjer, herunder en effektiv inddragelse af bøderne.

Med overgangen til digital håndhævelse er det afgørende, at dispensationer bliver håndteret effektivt i samarbejde mellem Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S, så virksomhederne ikke skal bruge unødvendige administrative ressourcer på at klage over uberettigede bødeforlæg i de tilfælde, hvor der er givet dispensation.

For så vidt angår bødesatsen kan DI Transport støtte, at sanktionsniveauet sættes ned for lastbiler og busser fra 15.000 kr. til 12.500 kr. Dette er dog fortsat et meget højt niveau, hvis man sammenligner med bøder for f.eks. overtrædelser af færdselsloven.

Det bør præciseres i bemærkningerne til lovforslaget, at situationer hvor der er monteret partikelfilter, men hvor synsvirksomheden ikke har registreret korrekt i det digitale motorregister (DMR) er en mindre formalistisk fejl, der ikke har betydning for luftkvaliteten, og som derfor ikke skal sanktioneres med en bøde på 12.500 kr. Dette kan evt. kan klares med en påtale eller med en bøde på 750 kr. svarende til udenlandske køretøjers manglende registrering.

Med lovforslaget indføres et betinget objektivt ansvar i forbindelse med sanktioner for overtrædelse af miljøzonenloven. Der henvises i lovforslaget til det betingede objektive ansvar for hastighedsovertrædelser.

DI Transport skal dog påpege, at der er væsentlig forskel, da bøderne for lastbiler og busser er markant højere i miljøzonenlovgivningen end for hastighedsovertrædelser, hvilket kan gøre det svært at få føreren til at erkende, at de har ført køretøjet. Dette kan rejse retssikkerhedsmæssige udfordringer, f.eks. i situationer, hvor en medarbejder har forladt virksomheden efterfølgende. Det er derfor væsentligt, at sanktionerne fremsendes hurtigt til ejeren/brugeren.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Fra: [Jens Groot](#)
Til: mfvm@mfvm.dk
Emne: FDL svar til Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)
Dato: 12. februar 2020 11:28:41
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[Høringsliste.pdf](#)
[Udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedr. digital håndhævelse af miljøzoner \(16-1-2020\).pdf](#)
[Høringsbrev.pdf](#)

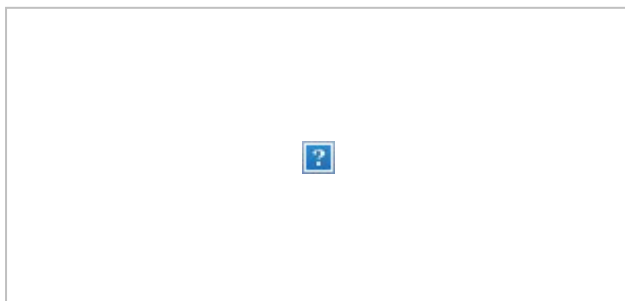
Frie Danske Lastbilvognmænd **FDL** har følgende svar til: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732) som senest den 13. februar 2020.

FDL samt baglandet, har gennemgået det tilsendte høringsmateriale.

FDL har den klare holdning, al kontrol af motortyper og disses EURO norm kun kan og skal foregå efter de faktiske registrerede motor data.

Med venlig hilsen
Jens Groot

Med venlig hilsen



Kontorleder FDL / Jens Groot
Teglækvej 8
8361 Hasselager
Tlf. 86 88 05 44
Mobil: 40 57 05 44
fdl@fdl-vm.dk
www.friedanskelastbilvognmænd.dk

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>

Sendt: 16. januar 2020 12:28

Cc: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>; Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Sagsstyringsenheden <journal@mfvm.dk>; Christian Lange Fogh <clf@mfvm.dk>

Emne: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)

Til alle høringsparter

Vedhæftet er:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende digital håndhævelse af miljøzoner
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevarerministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 13. februar 2020**.

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Erhvervsregulering | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevarerministeriet

Departementet | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk

Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Sendt pr. e-mail til mfvm@mfvm.dk og clf@mfvm.dk

12-02-2020

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S20-7173

Ref: DBL/

Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, journalnummer 2019-20525

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Ejerhæftelse

I forhold til privatejede biler på gule plader (papegøjeplader og tilsvarende) er FDM bekymret over den del af forslaget, der medfører ejerhæftelse for ulovlig kørsel i en miljøzone. En sådan retstilstand vækker stor retssikkerhedsmæssig bekymring. Grundlæggende bør det ikke være således, at hensynet til en let sagsbehandling hos myndighederne vægtes højere end borgernes retssikkerhed.

Som bilist skal man naturligvis overholde loven, og kører man ulovligt i en miljøzone, skal man også bøde for det. Men at man lægger op til, at det er bilens ejer, der straffes for en forseelse, og ikke nødvendigvis den, der har overtrådt loven, er et juridisk skrånplan. Problemstillingen er reel i forhold til privat lån og leje af disse biler.

Som FDM ser forslaget, giver man køb på helt basale retssikkerhedsprincipper, som vi i Danmark er vant til; nemlig at man ikke kan straffes for en forseelse, man ikke har begået. Der er ingen tvivl om, at en gennemførelse af lovforslaget reelt vil betyde, at man kommer til at straffe nogle for en forseelse, de ikke har begået.

Forringet mulighed for at rette fejltagelser

Grundideen med at lade kontrollen af overholdelsen af reglerne for miljøzoner ske via digital overvågning har også den ulempe, at man som bilist afskæres muligheden for straks at erkende, at man har begået en overtrædelse og er blevet registreret. Det kan i praksis betyde, at man kan nå at samle på mange administrative bøder, inden man opdager sin fejl. Dette er hverken til gavn for den enkelte bilist eller det grundlæggende formål med miljøzonerne.

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

Skæringsdato ctr. Euronorm

Det 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.

Samme problematik gør sig gældende for varebiler, hvor den konkrete bil kan opfylde den pågældende Euronorm før en given skæringsfrist. Det bør til enhver tid være således, at det er bilens konkrete Euronorm, der er afgørende, og ikke en tilfældig valgt skæringsdato. FDM opfordrer til, at der tages højde for dette i loven, således at det også for varebiler er Euronormen, der er den reelle afgørende faktor for, om det er tilladt at køre i miljøzonerne, og ikke hvornår bilen blev registreret første gang.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

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



Miljø- og Fødevareministeriet

Att.: Lars Hald og Katja Asmussen
Slotholmsgade 12
DK-1216 København K

Sags-ID: -

Sagsbehandler: LK

Deres ref.: 2019-20525

Dato: 13-02-2020

Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner

ITD kvitterer for fremsendte lovforslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Generelle bemærkninger

ITD hilser lovforslagets hovedformål velkomment om at afskaffe det fysiske miljøzonomærke og erstatte det med en automatiseret kontrol baseret på aflæsning af nummerplader. Dette stemmer overens med foreningens tidligere henvendelse vedrørende miljøzonekrav blandt andet i forbindelse med behandlingen af Beslutningsforslag 53 2018/2019¹ samt ITD's generelle digitaliseringsstrategi af den danske transport- og logistikbranche, herunder også digital myndighedskontrol.

ITD er i særdeleshed tilfredse med, at der med nærværende lovforslag indføres en lovændring, så Euro V-lastbiler fortsat har adgang til miljøzonerne, uagtet registreringsdato. ITD finder det dog beklageligt, at ændringen ikke blev foretaget i forbindelse med behandlingen af Lovforslag 191 2018/2019, da reglerne vedrørende første registreringsdato har medført stor forvirring og ærgrelse i store dele af transport- og logistikervet. På trods heraf er det glædeligt, at der efterfølgende er blevet lyttet til den rejste kritik, som blandt andet fremført af ITD².

For at undgå yderligere forvirring bør det i nærværende lovforslag tillige fremgå, at alle Euro VI-køretøjer, uagtet registreringsdato, vil være undtaget krav om eftermontering af partikelfilter. ITD har af Miljøstyrelsen tidligere fået bekræftet, at dette er tilfældet, og at alle Euro VI-lastbiler – som har et fabriksmonteret partikelfilter – lever op til kravet om at være effektivt, som fastsat i bekendtgørelse nr. 1059 af 22. oktober 2019. ITD har endvidere fået oplyst, at Euro VI-lastbiler ved den blotte registrering i DMR lever op til kravet om effektivt partikelfilter.

¹ <https://www.ft.dk/samling/20171/beslutningsforslag/B53/bilag/1/1860415/index.htm>

² <https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/d660cd01-9384-4754-8538-06eac9a7bab5/H%C3%B8ringssvar.pdf> (se side 38) og <https://www.ft.dk/samling/20181/lovforslag/L191/bilag/11/2052825.pdf>

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917



ITD vil endnu engang gerne gøre opmærksom på, at der kan forekomme manglende oplysninger på køretøjer i DMR, hvor registreringen af euronormen eller oplysninger om eftermonteret partikelfilter mangler. Det vil optimalt kunne løses i forbindelse med de årlige periodiske syn, men grundet den snarlige ikrafttrædelsesdato, vil DMR efter al sandsynlighed forsat være behæftet med utilsigtede manglende registreringer. Dette er især relevant i forbindelse med udstedelsen af bødeforelæg.

Endeligt vil ITD igen benytte lejligheden til at anmode om, at man fra dansk side igangsætter et tværgående samarbejde blandt EU's medlemslande med henblik på en ensretning eller gensidig anerkendelse af de gældende miljøzoneregler. Divergerende regelsæt på tværs af de europæiske medlemslande er særligt problematisk for internationale transport- og logistikvirksomheder, der opererer i mange forskellige europæiske byer og derfor er underlagt en lang række varierende miljøkrav samt registrerings- og mærkningsordninger.

ITD har i det nedenstående udelukkende kommentarer til lovændringer fra og med 1. juli 2020.

Specifikke bemærkninger

§1, ændring 1:

ITD er enig i, at (betinget) objektivt ansvar kun bør indføres efter grundige overvejelser. Et sådant ansvar bør således kun indføres, når der ikke kan ske forfølgelse på en anden hensigtsmæssig måde. Dette skal ses i lyset af, at muligheden for at bøden i stedet pålægges føreren afhænger af, om denne accepterer dette. I visse situationer kan det dog være tvivlsomt, om føreren ønsker frivilligt at acceptere at betale en bøde, og ejer/bruger vil derfor de facto blive pålagt et objektivt ansvar.

Set i forhold til de nuværende sanktionsmuligheder kan ITD dog tilslutte sig indførelse af et betinget objektivt ansvar for ejeren (brugeren) af et køretøj omfattet miljøzonereguleringen. Dels fordi føreren ikke længere selvstændigt har de samme muligheder som tidligere, for at sikre sig at køretøjet lever op til de gældende miljøzonekrav og dels for at sikre en hurtig og effektiv håndtering af sager om overtrædelse af miljøzonereguleringen. Dette skal yderligere ses i sammenhæng med, at der ikke sker skærpelse af bødestrafen, at der ikke akkumuleres bøder inden for samme dag, samt at der ikke sker en skærpelse af sanktionen ved gentagelsestilfælde, som beskrevet under ændring 20.

§1, ændring 2:

Ingen bemærkninger.

§1, ændring 3:

Ingen bemærkninger.



§1, ændring 4:

ITD er særdeles tilfreds med, at der indføres en lovændring, så Euro V-lastbiler fortsat har adgang til miljøzonerne, uagtet registreringsdato. Derudover finder ITD det positivt, at foreningens anbefalinger vedrørende EEV-køretøjer indgår i nærværende lovændring.

Som nævnt under generelle bemærkninger, finder ITD, at det tilsvarende bør præciseres om alle Euro VI-lastbiler vil være undtaget krav om eftermontering af partikelfiltre og have adgang til miljøzonerne uagtet registreringsdato.

Der henvises i øvrigt til ITD's generelle bemærkninger.

§1, ændring 5:

Det er for ITD afgørende, at der sker en effektiv kontrol af miljøzonereglerne uanset køretøjets registreringsland. ITD kan derfor umiddelbart acceptere et særskilt registreringskrav for køretøjer registreret i udlandet grundet manglende myndighedsadgang til udenlandske motorregistre. Dette dog under forudsætning af, at regelændringerne fremgår og kommunikeres klart og tydeligt til transport- og logistikvirksomhederne. ITD er bekendt med, at lignende ordninger finder anvendelse i blandt andet Belgien og England.

ITD bemærker dog, at der kan opstå udfordringer med håndhævelse, når det kommer til udenlandske køretøjer. Det fremgår af høringsen side 10, at:

"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"

Det vil således være op til det pågældende land, hvor køretøjet er registreret, hvorvidt de vælger og har hjemmel til at udlevere oplysninger om køretøjets ejer/bruger. Det er erfaringen, at myndigheder tidligere har meldt ud, at det er forbundet med udfordringer at få oplysninger på bruger/ejer i udlandet samt at håndhæve udstedte bøder.

Som fremført afslutningsvist under generelle bemærkninger, henstiller ITD til et formelt tværnationalt myndighedssamarbejde vedrørende miljøzoneregler og håndhævelse heraf, hvorved et særskilt registreringskrav i så fald bliver overflødig.

§1, ændring 6-7:

ITD finder det stærkt kritisabelt, at lovændringen vedrørende undtagelse af Euro V- og EEV-køretøjer ikke indføres direkte i de fremsatte krav til køretøjer registreret i udlandet, men at der blot henvises hertil under bemærkningerne til ændring 9. ITD understreger, at det ikke er i overensstemmelse med foreningens forståelse af



gældende europæisk principper om ligebehandling, hvorfor det bør rettes i den endelige lovtekst.

§1, ændring 8:

ITD støtter de i lovforslaget fremførte undtagelser for køretøjer.

§1, ændring 9:

ITD støtter umiddelbart, at miljøministeren fremadrettet får bemyndigelse til at fastsætte regler om den dokumentation, der vil være påkrævet af et udenlandsk registreret køretøj. I den sammenhæng er det vigtigt, at det pågældende dokumentationskrav gøres administrativt nemt for at mindske byrden for såvel myndighederne som den pågældende udenlandske transportør, herunder også digitale dokumenter.

Relevant dokumentation bør dog optimalt allerede foreligge digitalt i forbindelse med den særskilte registrering.

I relation til fastsættelsen af krav om udenlandske køretøjer, der ikke opfylder datokravene, henvises der til bemærkningerne under ændring 6-7.

§1, ændring 10:

Ikke yderligere bemærkninger.

§1, ændring 11:

ITD henviser til de generelle bemærkninger vedrørende DMR. Derudover ingen yderligere bemærkninger.

§1, ændring 12:

ITD noterer med tilfredshed, at databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven finder anvendelse, og at den indsamlede data samt udvekslingen og behandlingen heraf udelukkende har et kontrolformål for øje.

§1, ændring 13-16:

ITD støtter, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at der skal ske en anvendelse af digital kommunikation, under forudsætning af, at dette – uden yderligere investeringer i IT-systemer – kan anvendes af transport- og logistikvirksomhederne.

Derudover ingen yderligere bemærkninger.

§1, ændring 17:

Ingen bemærkninger.



§1, ændring 18-19:

Se bemærkninger under §1, stk. 1

§1, ændring 20:

Med indførelse af en digital håndhævelse af miljøzoner støtter ITD, at miljøzonerne i København og Frederiksberg anses for én miljøzone, samt at der ikke udstedes flere bødeforelæg til et bestemt køretøj inden for samme døgn med henvisning til det øgede kontroltryk.

ITD bemærker dog, at ejer/bruger hurtigst muligt bør få information om den pågældende overtrædelse, således at de har mulighed for at rette ind, herunder indskærpe over for føreren, og undgå yderligere overtrædelser. Ved sanktioneringen bør der også tages hensyn til dette, således at overtrædelser for forskellige dage – men inden ejer/bruger har modtaget en advarsel eller bødeforlæg for de pågældende overtrædelser – kumuleres.

Derudover er ITD tilfreds med, at Miljøstyrelsen under indfasningen af loven får mulighed for at udstede en advarsel i stedet for et administrativt bødeforlæg for herved at skærpe opmærksomheden på indførelsen af den foreslåede automatiske kontrol i miljøzonerne. Det er især væsentligt grundet eventuelt manglende oplysninger i DMR, som indledningsvist beskrevet.

Endeligt noterer ITD sig de ændrede bødetakster, og at bødeniveauet ikke stiger som følge af indførelsen af administrative bødeforlæg, samt at der ikke sker en skærpelse ved gentagelsestilfælde. For så vidt angår sidstnævnte, bemærkes det, at overtrædelse kan ske af forskellige førere, som kan have handlet uden for bruger/ejers instruktioner.

§1, ændring 21:

Ingen bemærkninger

§2, ændring 1:

Ingen bemærkninger.

§2, ændring 2:

Ingen bemærkninger.

§2, ændring 3:

ITD noterer med tilfredshed, at databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven finder anvendelse. Derudover ingen yderligere kommentarer.

§3:

Ingen bemærkninger.



§4:
Ingen bemærkninger

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til høringssvaret.

Med venlig hilsen

ITD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lasse Raunholt Kristoffersen', written over a light grey rectangular background.

Lasse Raunholt Kristoffersen
Politisk konsulent

Fremsendt pr mail til mfvm@mfvm.dk, cc clf@mfvm.dk

Forslag om digital håndhævelse af miljøzoner

Miljø- og Fødevareministeriet har fremsendt høring vedr. lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (digital håndhævelse af miljøzoner).

Høringssvar

10. februar 2020

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Trin 1 og Euro 5

Af den nuværende lov fremgår, at fra 1.7.2020 skal busser være registreret fra 1.10.2009, hvor Euro 5-krav blev indført. Nogle Euro 5 og EEV-busser er imidlertid indregistreret før 1.10.2009. Dermed straffes de, der først indførte den mest miljøvenlige teknologi. Trafikselskaberne har opfordret til, at reglerne fokuserer på euronormen og at datokravet fjernes – eller alternativt at der sikres mulighed for dispensation.

Med lovforslaget indføres en undtagelse for Euro 5 og EEV-busser, der opfylder Euro 5-normen, i forhold til trin 1 (dvs. fra 1. juli 2020). Disse køretøjer omfattes nu to år senere. Trafikselskaberne bakker op herom.

Trin 2 og dispensation

Der foreslås ingen ændringer i de krav, der gælder i forhold til trin 2 – dvs. at der fra 1. juli 2022 skal være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang d. 1.1.2014 eller senere.

Det anføres i bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser (nr. 10) at Miljøministeriet – under henvisning til *Clean Vehicle Directive*, der træder i kraft 2.8.2021 – vurderer, at det bør inddrages i dispensationspraksis, at der skal være mulighed for at opnå en tidsbegrænset dispensation ift. at eftermontere partikelfiltre på busser, der skal udskiftes inden for den nærmeste fremtid.

Det anføres, at det vil være på betingelse af, at der opstilles en plan for omstillingen af busdriften.

Trafikselskaberne bakker op om en sådan dispensationspraksis, hvor EEV busser fortsat kan anvendes i miljøzonerne under forudsætning af, at de inden for en anført tidsplan omstilles til anden type drivmiddel. En sådan praksis vil bidrage til at gøre den grønne omstilling relativt mindre omkostningsfuld samt modvirke den utilsigtede konsekvens, at der må bekostes dyr eftermontering af udstyr på eksisterende busser, hvilket kan sinke omstillingen til anden type drivmiddel.

Bus vs. trafikselskaber

På side 37 anføres følgende: "De regionalt- og kommunalt ejede busselskaber..." Busselskaber bør her udskiftes med trafikselskaber.

Vejle den 24. Januar 2020

Miljø- og Fødevareministeriet
mfvm@mfvm.dk

Att.: Christian Lange Fogh
clf@mfvm.dk



Vedrørende nye regler om miljøzoner fra 1. juli 2020

AutocamperGruppen tillader sig at indgive kommentarer til nye regler om miljøzoner og partikelfilter der vedrøre autocampere.

Folketinget har den 7. maj 2019 vedtaget skærpede miljøkrav til lastbiler, busser og varebiler i større byer. Link:<https://mst.dk/luft-stoej/luft/miljoezoner/nye-regler-om-miljoezoner-fra-1-juli-2020/>

Under spørgsmål og svar om de nye regler, kan vi under følgende punkt læse "Er min autocamper omfattet?" på ovenstående link læse følgende: "En dieseldreven autocamper over 3,5 ton med 9 eller flere sæder inkl. chauffør defineres som en bus og er dermed omfattet."

Med henvisning til "Vejledning om syn af køretøjer" kan der under punkt 364 - Campingbil læses følgende: "Bil, der er indrettet til beboelse. Herunder bil med aftagelig campingkasse.

Bil med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg anses som personbil M1.

Bil med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg anses som personbil M2/M3.

Bemærk, at campingbil på mere end 3.500 kg ved syn skal anses som personbil M1, såfremt den komplette campingbil er EF-typegodkendt og fulgt af et CoC-dokument for personbil M1, jf. pkt. 14.02.2.2. (kun ved nye biler), eller er forsynet med fabrikationsplade (fra fabrikanten af campingopbygningen) med EF-typegodkendelsesnummer, jf. pkt. 14.02.2.2.2, og registreret som personbil M1 (kun ved brugte biler). Campingbil skal have opholds- og overnatningsfaciliteter.

Hvis campingkassen er aftagelig, kan der udstedes attest for flere udførelser. Hvis campingkassen monteres på en varebil, kan de to udførelser f.eks. være henholdsvis personbil M1 med campingkasse, og varebil N1 med lad. Bilen registreres da som personbil til beboelse, hvilket angives i DMR, og der udstedes en attest for flere udførelser. Bilen skal opfylde såvel bestemmelserne for personbil M1 som for varebil N1. Hvis bilen i én af udførelserne er en personbil M2 eller M3 eller lastbil N2 eller N3, skal der foreligge typegodkendelse.

Til orientering kan oplyses, at for at være omfattet af de særlige registreringsafgiftsregler skal en campingbil bl.a. have en tilladt totalvægt på mindst 2.000 kg og være utvivlsomt konstrueret og indrettet til beboelse, herunder med adgang til opredning af egentlige sovepladser for mindst to personer. Disse bestemmelser kontrolleres ikke ved syn, hvor en bil med færre sovepladser altså kan godkendes som campingbil til beboelse (den vil så afgiftsmæssigt blive dyrere)."

Det vil sige at en autocamper på mere end 3.500 kg ikke ensidigt er som beskrevet under det omtalte punkt, men kan i sjældne tilfælde være det. Desuden vil det ikke være producentproducerede autocampere, der har mere end 9 siddepladser, men måske en ombygget bus. En autocamper må derfor anses som værende en personbil M1, et godt stykke op og ned af vægtskalaen, altså over og under 3.500 kg
Link:<https://www.fstyr.dk/~media/3E739FC3448E4A76B566B2765DB08A48.pdf>

Autocampere under 3.500 kg er defineret som køretøjer, der utvivlsomt er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse og sidestilles med personbiler M1, hvorunder kørekort B benyttes, som for personbiler op til 3.500 kg, herunder omtalte autocampere/campingbiler.

Under punktet "*Er personbiler omfattet?*" kan læses følgende: "Nej, personbiler er ikke omfattet af de nye regler om miljøzoner. Er du ejer af en ældre dieselpersonbil fra 2006 eller før, har du mulighed for at få en forhøjet skrotningspræmie. Du kan læse mere om skrotningsordningen for ældre dieslbiler [her](#)."

Skal det ses som, at ingen autocampere der er personbil kategori M1, ikke er omfattet miljøzoner uanset vægt?

Samtidig står der under under punktet "*Er papegøjeplader omfattet af miljøzonereglerne? Ja, alle dieselvarebiler omfattes af de nye miljøzoneregler **uanset farven på nummerpladen.***"

Dette modstrider umiddelbart fritagelsen af autocampere som personbiler.

Da størstedelen af autocampere er opbygget på varebilchassiser, men køre på hvide nummerplader som personbil M1, vil det være af stor interesse at få udredt dette, da det er modstridende med fritagelse af personbiler og autocampere langt af vejen både er over og under 3.500 kg, der er personbiler der køre på chassiser fra varebiler eller små lastbiler, men de er indrettet til beboelse og anses som personbiler.. Kørekortet der kræves til autocampere over 3.500 kg er som minimum C1 kørekort til lastbil op til en totalvægt på 7.500 kg, det selv om kørsel ikke sker erhvervsmæssigt. Dette også selv om der er tale om personkøretøj M1 over 3.500 kg, altså stadig en personbil, men med en totalvægt over 3.500 kg. Da der er tale om M1 køretøjer taler vi her primært om personbiler M1 (autocampere) og ikke en bus M2/M3.

I tilfælde af at omfattede autocampere ikke undtages fra regler om miljøzoner, kan det have den uheldige virkning, at en stor del af de turister i autocampere der ikke opfylder kravene, ikke kan besøge overnatningspladser for autocampere eller campingpladser, der måtte ligge inden for en miljøzone. Dette skader dermed turismen uden en acceptabel løsning for disse køretøjer, især når turister fra andre lande ser hvorledes miljøzoner tager fart.

Autocampere der besøger byer, der er omfattet miljøzoner, sviner ikke i samme omfang som kørende vare- og lastbiler, "der er på arbejde", da de tager ophold på overnatnings- eller campingpladser og bliver der til de forlader området igen. Autocampere holder længere end tilsvarende modeller der køre som erhverv, fordi de ikke køre så mange årlige kilometer. Hovedparten af autocampere benyttes udelukkende som fritidskøretøjer.

AutocamperGruppen mener derfor, at når lovgivningen omhandler autocampere, er disse ikke tænkt ind i lovgivningen, eller også er de defineret forkert. Ligeledes kan der opstå tvivsspørgsmål om hvorvidt de færdes lovligt, da de ikke er en varebil eller lastbil/bus, men snarere er personbiler der er benytter samme basiskøretøjer fra varebiler, så som f.eks populære varebiler af typen Fiat Ducato, VW, Mercedes Sprinter og små IVECO køretøjer m.fl.

For at undgå misforståelser og gradbøjning af reglerne, ser vi frem til at få dette yderligere præciseret, også set med nuværende og fremtidige turismebriller.

AutocamperGruppen står gerne til yderligere rådighed, hvis dette måtte ønskes. I Tyskland er det ligeledes set at overnatningspladser der er havnet i en miljøzone, kan benytte en korridor til og fra pladsen.

Med venlig hilsen
John Ipsen



Max Watson

Privat:
Gartnervænget 15
3520 Farum
Tlf 4015 7200
E-mail: max@watson.dk

John Ipsen

Privat:
Åkæret 5, 6.sal
7100 Vejle
Tlf 2066 2584
Email: john.ipsen54@gmail.com

Faktaboks: Autocamper Gruppen

- Autocamper Gruppen blev dannet i 2016
- Formålet er at sikre autocamperbrugere og autocamperturister bedre forhold i Danmark.
- Autocamper Gruppen består af et netværk af specialister omkring autocampere, autocamperpladser og autocamperturisme

Faktaboks: Max Watson Autocamper Gruppen øst

- Byggede sin første "autocamper" i 1974. Det var i øvrigt før ordet autocamper var opfundet.
- Har kørt i forskellige typer autocampere lige siden og har besøgt et utal af autocamperpladser, både europæiske og oversøiske
- Har qua ovenstående mere end 40 års erfaring inden for området
- Har med autocamper kørt rundt i stort set alle europæiske lande
- Har erfaringer fra kørsel på over 1 mio. km i sådanne køretøjer
- Har rejst i mere end 60 lande og har kørt autocamper på 4 kontinenter, med autocamperkørsel bl.a. i Alaska, Australien, New Zealand, Sydafrika og USA på kryds og tværs.
- Var formand for Dansk AutoCamper Forening i 8 år (www.dacf.dk), og har været medlem i DACF gennem de seneste 30 år
- Var i 6 år præsident for det Nordiske autocampersamarbejde - "Nordic Motor Caravan"
- Var formand for AutoCamperRådet i 2 år (www.autocamperradet.dk)
- Var bidragsyder til TourismX 2018
- Hjerne kassen på P1 med Peter Lund Madsen om autocamperturisme 2018

Faktaboks: John Ipsen Autocamper Gruppen vest

- Startede med at køre autocamper i 2005
- Har kørt i de fleste populære turistlande i Europa
- Driver Danmarks største autocamperportal (www.autocamper-info.dk), som havde omkring 300.000 besøgende i 2017
- Har ved to lejligheder siddet i AutoCamperRådets bestyrelse 2013 og 2015 – 2017
- Har deltaget i etablering af flere autocamperpladser i Danmark
- Rådgivning til kommuner og private vedr. autocamper overnatningstilbud i forhold til lovgivning
- Samarbejder med Europas førende eksperter i autocamperadfærd i Tyskland
- Samarbejder med autocamperportaler i Norge
- DR P4 SYD den 5. April 2018 om autocamperturisme
- Hjerne kassen på P1 med Peter Lund Madsen om autocamperturisme 2018

Miljø- og Fødevareministeriet
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Sendt til mfvm@mfvm.dk
Cc: clf@mfvm.dk og jm@jm.dk

12. februar 2020

J.nr. 2020-11-0344
Dok.nr. 178083
Sagsbehandler
Betty Husted

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse og lov om Sund og Bælt Holding A/S (Digital håndhævelse af miljøzoner)

Ved brev af 16. januar 2020 har Miljø- og Fødevareministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovennævnte udkast til lovforslag.

Datatilsynet har følgende bemærkninger til udkastet til lovforslag:

1. Af udkastets § 2, nr. 3, fremgår det, at Sund og Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen.

Af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, pkt. 2.2.3. fremgår bl.a.:

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.

Datatilsynet har noteret sig, at Miljø- og Fødevareministeriet har vurderet, at Sund og Bælt Holding A/S og ministeriet er selvstændige dataansvarlige for behandlingen af personoplysninger foranlediget af lovforslaget.

Datatilsynet har endvidere noteret sig, at Sund og Bælt Holding A/S' behandling af personoplysninger i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen skal ske i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningen.

Datatilsynet
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
T 3319 3200
dt@datatilsynet.dk
datatilsynet.dk
CVR 11883729

Datatilsynet bemærker i den forbindelse, at enhver behandling af personoplysninger skal ske i overensstemmelse med de grundlæggende principper i databeskyttelsesforordningens artikel 5. Den dataansvarlige skal bl.a. sikre, at personoplysninger er tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil oplysningerne behandles (princippet om dataminimering), og at personoplysninger opbevares på en sådan måde, at det ikke er muligt at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt til de formål, hvortil de pågældende personoplysninger behandles (princippet om opbevaringsbegrænsning).

Af de specielle bemærkninger til den foreslåede § 17 a, stk. 1 fremgår bl.a.:

Selskabets varetagelse af opgaver vedrørende miljøzoneordningen vil ske via automatisk registrering af nummerplader (ANPR). Konkret gennemføres selskabets kontrol af bilerne 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 Køretøjsregistret, 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 nummerplade-aflæsningen.

For så vidt angår sletning har Datatilsynet noteret sig ovenstående, og tilsynet har umiddelbart ingen bemærkninger i den forbindelse.

Det står imidlertid ikke Datatilsynet klart, om billederne alene er af nummerplader eller om de tillige omfatter personer, som f.eks. fører og eventuelle passagerer. Miljø- og Fødevarerministeriet bør efter Datatilsynets opfattelse præcisere dette. Datatilsynet bemærker i den forbin-

delse, at hvis registreringen af nummerplader, omfatter fotos af personer, går tilsynet ud fra, at eventuelle billeder af passagerer vil blive sløret.

2. I pkt. 7 i de almindelige bemærkninger i udkastet til lovforslag om forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven, har Miljø- og Fødevareministeriet henvist til databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2 og 3, om muligheden for 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.

Datatilsynet forstår henvisningen således, at Miljø- og Fødevareministeriet har vurderet, at de foreslåede bestemmelser udgør nationale særregler efter databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2-3, for behandling af ikke-følsomme oplysninger og oplysninger om strafbare forhold.

Datatilsynet skal henlede opmærksomheden på, at det bør overvejes, om der ønskes fastsat nationale regler, eller om behandlingen alene skal ske efter behandlingsreglerne i databeskyttelsesforordningen og i databeskyttelsesloven.

Af de specielle bemærkninger til den foreslåede § 17 a, stk. 1, fremgår bl.a.:

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). [...]

Datatilsynet bemærker, at "*almindelige personoplysninger*" ikke er et databeskyttelsesretligt udtryk, og at behandling af både følsomme og ikke-følsomme personoplysninger skal have et behandlingsgrundlag i databeskyttelsesforordningens artikel 6.

3. Følgende fremgår bl.a. af de generelle bemærkninger til lovforslaget, pkt. 7:

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.

Det står ikke Datatilsynet klart, hvad Miljø- og Fødevareministeriet mener med, at behandlingen sker i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens artikel 4. Datatilsynet bemærker i den forbindelse, at databeskyttelsesforordningens artikel 4 indeholder definitioner på en række begreber i forordningen. Hvis Miljø- og Fødevareministeriet mener, at de foreslåede bestemmelser indebærer, at Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S' behandling af oplysninger foranlediget af bestemmelserne, er omfattet af databeskyttelsesforordningens anvendelsesområde, kan ministeriet eventuelt henvise til forordningens artikel 2, stk. 1, hvoraf det fremgår, at forordningen finder anvendelse på behandling af personoplysninger, der helt eller delvis foretages ved hjælp af automatisk databehandling, og på anden ikkeautomatisk behandling af personoplysninger, der er eller vil blive indeholdt i et register.

4. Følgende fremgår af de generelle bemærkninger til lovforslaget, pkt. 7:

Efter den foreslåede § 17 a, stk. 4, kan Sund og Bælt Holding A/S opbygge en køretøjs-database på baggrund af de indsamlede billeder af nummerplader. Databasen vil indeholde oplysninger om køretøjets registreringsnummer og tidsperiode, hvori køretøjet er re-

gistreret i miljøzonen. Databasen vil alene indeholde oplysninger for de køretøjer, som ANPR-udstyret ikke automatisk har kunnet registrere nummerpladen på. Formålet med databasen 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 databasen. 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.

Af de specielle bemærkninger til den foreslåede § 17 a, stk. 4 fremgår bl.a.:

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.

Datatilsynet bemærker, at det ikke fremgår, hvorfor oplysningerne opbevares i en 5 års periode. Miljø- og Fødevarerministeriet bør efter Datatilsynets opfattelse anføre begrundelsen for at opbevare oplysningerne i 5 år.

Det står endvidere ikke Datatilsynet klart om opbyggelsen af køretøjsdatabasen vil indebære, at Sund og Bælt Holding A/S vil opbevare oplysninger i 5 år, som burde være slettet inden for en periode på op til 60 dage, som beskrevet under de specielle bemærkninger til den foreslåede § 17 a, stk. 1.

5. Af de specielle bemærkninger til den foreslåede § 17 a, stk. 5 fremgår bl.a.

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 dataansvar-

lig behandle optagelserne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen og reglerne i Tv-overvågningsloven.

Side 5 af 5

Datatilsynet har noteret sig, at Sund og Bælt Holding A/S' behandling af personoplysninger i forbindelse med tv-optagelser skal ske under iagttagelse af de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen og reglerne i tv-overvågningsloven.

Herudover har Datatilsynet noteret sig, at optagelserne løbende vil blive slettet, når de er 72 timer gamle.

6. Datatilsynet forudsætter i øvrigt, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med behandlingen af personoplysninger foranlediget af udkastet til lovforslaget.

Datatilsynet kan i den forbindelse henlede opmærksomheden på reglerne om de registreredes rettigheder i databeskyttelsesforordningens kapitel 3, herunder den dataansvarliges oplysningspligt ved indsamling af oplysninger om den registrerede, jf. forordningens artikel 13 og 14.

I relation til det oplyste om, at Sund og Bælt Holding A/S vil udvikle et administrativt sagsbehandlingssystem til administration af miljøzoneordningen, skal Datatilsynet pege på databeskyttelsesforordningens artikel 25 om databeskyttelse gennem design.

For så vidt angår Sund og Bælt Holding A/S' forespørgsler om køretøjsoplysninger henledes opmærksomheden til reglerne i databeskyttelsesforordningens kapitel 5. Datatilsynet går i den forbindelse ud fra, at Sund og Bælt Holding A/S' indsamling af oplysninger hos andre landes motorregistre kan indebære, at der overføres personoplysninger til tredjelande.

7. Efter udkastets § 1, nr. 12, bemyndiges miljøministeren til at fastsætte regler om behandling af oplysninger om køretøjer i miljøzoner mellem den relevante kontrolmyndighed og Sund og Bælt Holding A/S og til at fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S om bl.a. behandling af data.

Datatilsynet forudsætter at blive hørt i forbindelse med udarbejdelse af bekendtgørelser og lignende generelle retsfor skrifter i medfør af lovforslaget, hvis disse vil have betydning for beskyttelsen af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger, jf. databeskyttelseslovens § 28.

Kopi af dette brev sendes til Justitsministeriets lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Betty Husted

Vedr. høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse vedrørende digital håndhævelse af miljøzoner

Indledningsvis vil EasyPark gerne erklære sig enig med intentionen om at bruge ny teknologi, såsom ANPR (nummerpladeskanning) til håndtering af vejtrafik, i dette tilfælde miljøzoner. Teknologien bruges allerede mange steder bl.a. ift. vej/broafgifter samt parkering, både i Danmark og udlandet. Det kan således bruges i større målestok.

EasyPark har kun nogle enkelte bemærkninger til lovforslaget:

Når der opbygges et sådant system, med nummerpladeskanning til kontrol af miljøzoner, skabes der i realiteten også et system som ville kunne bruges til opkrævning af (periodebaserede) vejafgifter, hvis/når en sådan model vil blive besluttet politisk. Hvis/når dette sker, er det væsentligt at systemets arkitektur er åben, og kan understøtte forskellige tjenesteudbydere, på samme måde som f.eks. Storebæltsforbindelsens system vil åbne op for andre tjenesteudbydere end BroBizz' eget PayByPlate i løbet af 2020. Derudover vil der være det europæiske EETS regime inkl. nummerpladebetaling som et sådant system til (periodebaserede) vejafgifter vil skulle understøtte, hvis/når sådanne vejafgifter måtte blive vedtaget.

På side 7 nævnes at:

" 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."

Og dette gentages på f.eks. side 11, side 13

Det skal her bemærkes at ordningen stadig synes at være en forsøgsordning (se her: <https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/TRU/bilag/334/2047038/index.htm>), men det kan være at systemet i mellemtiden er blevet permanent og at der således kan igangsættes de lovede (forsøgs)ordninger med andre udbydere (end Storebælt A/S' egen udbyder BroBizz A/S med "PayByPlate") på Storebælt.

Det nævnes flere steder at systemet også skal kunne håndtere udenlandske nummerplader (f.eks. side 46 øverst). Det skal her bemærkes, at det nuværende system på Storebælt ikke synes at understøtte andet end danske nummerplader (<https://brobizz.com/dk/paybyplate-vs-brobizz>), Men det burde en teknologi opdatering kunne understøtte.

Hvis I ønsker uddybende forklaring af ovenstående, står vi meget gerne til rådighed.

Med venlig hilsen

Bernd Reul

Landedirektør, EasyPark Danmark

Miljø- og Fødevareministeriet

Slotsholmsgade 12
1216 København K

Att. kontaktperson, Christian Lange Fogh, clf@mfvm.dk



Vedr. j. nr. 2019-20525 "Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse vedrørende digital håndhævelse af miljøzoner"

Vi er kede af, at BilsynsBranchen.dk ikke er på høringslisten, og som følge deraf med forsinkelse må orientere Miljø- og Fødevareministeriet om, at de formodede DMR-forudsætninger ikke er opfyldt for den påtænkte digitale håndhævelse af adgang til miljøzoner med nummerpladescannere, når det gælder nødvendige partikelfiltre på ældre tunge biler, der ikke er registreret til veterankørsel (lastbiler og især busser).

Flg. væsentlige forudsætninger i ministeriets netop 13/2 afsluttede høring om lovændring er desværre ukorrekte:

"Af DMR fremgår første registreringsdato for alle køretøjer registreret i Danmark, og det er endvidere registreret, hvilke køretøjer der har partikelfiltre. Der er to registreringsfelter angående partikelfiltre i DMR til registrering af, hvilke køretøjer der har partikelfiltre. I det ene felt, "partikelfilter", registreres alle køretøjer, der har et partikelfilter, såvel fabriksmonteret som eftermonteret.

Nej, kun for personbiler og varebiler.

I det andet felt registreres det, hvorvidt partikelfilteret er eftermonteret.

Ja for personbiler og varebiler, men se nederst om forudsætningerne herfor for stor personbil M2, og M3, og lastbil N2 og N3.

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."

Vi opdager i den forbindelse alt for sent, at man i miljøzonebekendtgørelsen kan læse, at synsvirksomheder siden 1. november 2019 jf. nedenstående bekendtgørelses § 27, stk. 2 har haft en "registreringspligt", der er i strid med synsvirksomhedernes samtidigt fornyede arbejdsgrundlag, idet den nævnte "registreringspligt" skal opfyldes ved fremlæggelse af en i november-synsvejledningen ukendt erklæring.

Synsvirksomhederne er hverken blevet orienteret eller hørt i forbindelse med miljøzonehøringerne:

Bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/63378>
Høring over udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse vedrørende digital håndhævelse af miljøzoner
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/63645>

BEK nr 1059 af 22/10/2019 (Gældende)

Bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.1

Dokumentationskrav for tunge køretøjer med partikelfilter

§ 8. Ejeren eller brugeren af et tungt køretøj dokumenterer opfyldelsen af kravet om montering af et effektivt partikelfilter til registreringssyn ved at fremvise en af filterleverandøren underskrevet erklæring, jf. bilag 1, om, at der på køretøjet er eftermonteret et partikelfilter, der opfylder kravene i § 4, stk. 3, og er af godkendt type, jf. eksempler i bilag 2.

Stk. 2. Inden erklæringen forevises i synshallen, jf. § 12 og § 27, skal erklæringen indsendes til Miljøstyrelsen og det modtagne identifikationsnummer skal påføres erklæringen. Stk. 3. Kravet om røggastæthed, jf. § 4, stk. 3, nr. 3, kontrolleres af synsvirksomhederne i forbindelse med registreringssyn.

Registrering og godkendelse af tunge køretøjer med eftermonteret partikelfilter hos synsvirksomheder

§ 27. Ejeren eller brugeren af et tungt køretøj, der ønsker registrering af partikelfilter på køretøjet, fremviser køretøjet og skal medbringe dokumentation, jf. § 8, for, at kravene i § 4 eller § 5 er opfyldt.

Stk. 2. Synsvirksomheder, som i forbindelse med syn konstaterer, at et tungt køretøj har et eftermonteret partikelfilter ved fremlæggelse af tro og loveerklæring, jf. § 8, som overholder kravene i denne bekendtgørelse herunder at kravet til røggastæthed er overholdt, jf. § 8 stk. 3, skal registrere køretøjet i det danske motorregister som havende eftermonteret partikelfilter.

November-synsvejledningens fortsat gældende side 606 om den frivillige mulighed for tunge køretøjers DMR-registrering af principgodkendte partikelfiltre:

Eftermonteret partikelfilter (Ja/Nej)

Der vælges »Ja« for personbil M1 og varebil N1, der er eftermonteret med partikelfilter godkendt efter den tyske ordning eller godkendt af Færdselsstyrelsen. Se afsnit 19.02.

Der kan vælges »Ja« efter ønske fra fremstilleren for stor personbil M2, og M3, og lastbil N2 og N3, såfremt der er eftermonteret et

principgodkendt partikelfilter, der er godkendt jf. afsnit 19.06 vedrørende miljøzonekontrol ved syn.

Når der vælges »Ja« til Eftermonteret partikelfilter, skal der også under 14.02.3.1. TEKNISK OPL, vælges »Ja« til Partikelfilter. I forbindelse med tunge køretøjer, hvor miljøzonemærket og partikelfilteret er fjernet, skal man være opmærksom på også at fjerne alle afkrydsningerne vedrørende partikelfilter (både fabriks- og eftermonterede partikelfilter) i DMR.

VOSAK Side 619

Partikelfilter (Ja/Nej)

Der vælges »Ja« for personbil og varebil, der er forsynet med dieselmotor og partikelfilter, både

a) hvis partikelfilteret opfylder kravene til fabriksmonteret partikelfilter i teksten herunder,

b) hvis partikelfilteret opfylder kravene i afsnit 19.09 om eftermonteret »originalt« partikelfilter, og

c) hvis partikelfilteret opfylder kravene i afsnit 19.09 om eftermonteret partikelfilter, godkendt efter den tyske ordning eller godkendt af Færdselsstyrelsen.

Hvis partikelfilteret ikke opfylder en af de tre muligheder, skal der vælges »Nej«.

Hvis bilen har fabriksmonteret partikelfilter jf. a), skal det dokumenteres på én af følgende måder, at bilen har et partikeludslip, der ikke overstiger 0,005 g/km eller 0,01 g/kWh:

- Det fremgår allerede af bilens registreringsattest, at den har partikelfilter (for brugt bil i forbindelse med syn, hvor der er ændringer i de tekniske data).
- Erklæring fra bilfabrikanten eller dennes repræsentant.
- Data-erklæring med afkrydsning i rubrikken hertil.
- Typegodkendelse, hvoraf det fremgår, at bilmodellen kan leveres med partikelfilter (for brugt bil).

- *CoC-dokument, hvoraf det fremgår, at bilen har et lavere partikeludslip end 0,005 g/km (findes i CoC-dokumentets rubrik 48).*
- *Udenlandsk registreringsattest, hvoraf fremgår, at bilen har et partikeludslip, der ikke overstiger 0,005 g/km.*
- *Tysk registreringsattest med angivelse af Stufe PM 4 eller Stufe PM 5. I alle tilfælde skal partikelfilteret fortsat være til stede. Hvis bilen har eftermonteret partikelfilter jf. b) og c), skal der tillige vælges »Ja« ved »Eftermonteret partikelfilter« under 14.02.3.1. KØRETØJ, hvis bilen opfylder kravene vedrørende eftermonteret partikelfilter i afsnit 19.09.*

Undertegnede ser frem til en udtalelse fra ministeriet.

Venlig hilsen

Niels Rask

Formand BilsynsBranchen.



BilsynsBranchen.dk

Telefon: 70 26 09 88

Mobil: 40 41 09 88

info@bilsynsbranchen.dk

www.bilsynsbranchen.dk

Trafikcenter Allè 16

4200 Slagelse

Fra: Direktionssekretariatet <Dir-sek@bane.dk>
Sendt: 18. februar 2020 12:50
Til: lahal@mfvm.dk; mfvm@mfvm.dk
Cc: Viktor Myglegård Andersen (VMYA); Miljøogenergi
Emne: Sv: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732) (BDK ID: 1519862)

Til Miljø- og Fødevareministeriet

Banedanmark har modtaget høringen af 16. januar 2020 vedrørende udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner.

Vi skal for god ordens skyld oplyse, at Banedanmark ikke har nogen bemærkninger til høringen.

Jeg beklager den sene tilbagemelding.

Med venlig hilsen

Viktor Myglegård Andersen
Studentervedhjælper

Banedanmark
Direktionssekretariatet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
vmya@bane.dk
M: +45 21583374

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

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>
Sendt: 16. januar 2020 12:28
Cc: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>; Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Sagsstyringsenheden <journal@mfvm.dk>; Christian Lange Fogh <clf@mfvm.dk>
Emne: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)

Til alle høringsparter

Vedhæftet er:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende digital håndhævelse af miljøzoner
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevareministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 13. februar 2020**.

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Erhvervsregulering | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Departementet | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk

Fra: Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>
Sendt: 16. januar 2020 13:11
Til: 'Lars Hald'
Emne: SV: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)

Kære Lars Hald

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af d.d. vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hjørdis de Stricker
Chefsekretær

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>
Sendt: 16. januar 2020 12:28
Cc: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>; Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Sagsstyringsenheden <journal@mfvm.dk>; Christian Lange Fogh <clf@mfvm.dk>
Emne: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)

Til alle høringsparter

Vedhæftet er:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende digital håndhævelse af miljøzoner
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevarerministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 13. februar 2020**.

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald

Erhvervsregulering | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfvm.dk >

Miljø- og Fødevarerministeriet

Departementet | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfvm@mfvm.dk | www.mfvm.dk

Fra: Isabella Leandri-Hansen <isle@dsb.dk>
Sendt: 12. februar 2020 09:56
Til: mfvm@mfvm.dk
Cc: DSBPOST [DSB]; clf@mfvm.dk
Emne: SV: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)

Til Miljø- og Fødevareministeriet,

Tak for hørings muligheden. DSB har ingen bemærkninger til høringen.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen,

Isabella Leandri-Hansen
Direktionsassistent



Koncernsekretariatet, Telegade 2 B 2, 1, 2630 Taastrup,
Tlf. 24689692, E-mail isle@dsb.dk

Fra: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>
Sendt: 16. januar 2020 12:28
Cc: Lars Hald <lahal@mfvm.dk>; Katja Asmussen <kaasm@mfvm.dk>; Sagsstyringsenheden <journal@mfvm.dk>; Christian Lange Fogh <clf@mfvm.dk>
Emne: Høring over udkast til lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner, jr. nummer 2019-20525 (MFVM Id nr.: 4814732)

Til alle høringsparter

Vedhæftet er:

- Udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven vedrørende digital håndhævelse af miljøzoner
- Høringsbrev
- Høringsliste

Miljø- og Fødevareministeriet skal bede om bemærkninger til udkastet **senest 13. februar 2020**.

For nærmere information om høringen, afgivelse af høringssvar og lovforslaget henvises der til vedhæftede høringsbrev og udkast til lovforslag.

Med venlig hilsen

Lars Hald
Erhvervsregulering | Miljø
+ 45 22 35 13 65 | lahal@mfv.dk >

Miljø- og Fødevareministeriet

Departementet | Miljø | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mfv@mfv.dk | www.mfv.dk