



Fremsat den 16. april 2020 af miljøministeren (Lea Wermelin)

## Forslag

til

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

(Digital håndhævelse af miljøzoner og ændring af trinkrav for lastbiler og busser)

### § 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, som ændret ved § 1 i lov nr. 45 af 23. januar 2018, lov nr. 590 af 13. maj 2019 og § 1 i lov nr. 61 af 28. januar 2020, foretages følgende ændringer:

**1. § 15 a, stk. 2, affattes således:**

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen i andre kommuner end dem, der er nævnt i stk. 1, kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de køretøjer, der er nævnt i § 15 b, stk. 1 og 2. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

**2. § 15 b, stk. 1 og 2, ophæves.**

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

**3. § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, affattes således:**

»For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 4 og 5:

- 1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere, eller køretøjet skal som minimum opfylde udstødningsnormerne Euro V eller EEV i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

- 2) Fra og med den 1. januar 2022 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2015 eller senere.
- 3) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i medfør af § 15 d.
- 4) Køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, skal fra den 1. juli 2020 være registreret.«

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

**5. I § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, indsættes efter »Køretøjer«: »registreret i Danmark«.**

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

»5) Køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, skal fra den 1. juli 2020 være registreret.«

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

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

»Stk. 6. Miljøministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal registreres og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt.«

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

9. I § 15 c, stk. 1, ændres »§ 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4« til: »§ 15 b, stk. 1, nr. 1-2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5«.

10. § 15 d affattes således:

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

Stk. 2. Miljøministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge følgende beføjelser:

- 1) vurdere om kravene efter § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, er opfyldt i forhold til eftermonteret partikelfilter.
- 2) kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter.
- 3) godkende køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddrage godkendelser og registrere godkendte køretøjer.

Stk. 3. Fastsættelse af regler om henlæggelse af beføjelser efter stk. 2 til synsvirksomheder sker efter forhandling med transportministeren.

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

11. § 15 e affattes således:

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

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

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

Stk. 4. Kommunalbestyrelser, der i medfør af § 15 e kan træffe beslutning om etablering af miljøzone, kan ved aftale med den relevante kontrolmyndighed tilkøbe ekstra kontrol.«

12. I § 79 b, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nye numre:

- »6) ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1,
  - 7) indsendelse af dokumentation for overholdelse af kravene om registrering i § 15 b, stk. 1, nr. 4 og stk. 2, nr. 5,
  - 8) sager omfattet af § 110 c, stk. 1, og § 110 d, stk. 1,«
- Nr. 6-14 bliver herefter nr. 9-17.

13. § 79 b, stk. 1, nr. 14, der bliver nr. 17, affattes således:

»17) kommunikation med myndigheder i forbindelse med de forhold, som er nævnt i nr. 1-16.«

14. I § 87, stk. 3, 2. pkt., udgår: »miljøzonermærke samt«.

15. I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 1 og 2«.

16. Efter § 110 b indsættes:

»§ 110 c. For overtrædelser af § 15 b, stk. 1 eller 2, konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 110, stk. 1, nr. 1, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsættelig eller uagtsom.

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

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

Stk. 4. Er der ikke inden for tre måneder fra den relevante kontrolmyndigheds modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2 tilkendegivet andet over for ejeren (brugeren), pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

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

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

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

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

Stk. 9. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelser af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandles efter reglerne i stk. 1-8.«

§ 110 d. I sager om overtrædelser af § 15 b, stk. 1 eller 2, kan miljøministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet erklærer sig skyldig i overtrædelserne og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges.

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

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

Stk. 4. Bødens størrelse stiger ikke i gentagelsestilfælde.

*Stk. 5.* Flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået af samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse.

*Stk. 6.* Miljøministeren kan i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandle sagerne på den måde, der er nævnt i stk. 1-5.

*Stk. 7.* Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om behandlingen af sager omfattet af stk. 1 og stk. 6.«

**17. § 111 b, stk. 1, nr. 1,** affattes således:

»1) overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 6, og«

## § 2

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

**1. I § 1 indsættes som stk. 5:**

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

**2. Overskriften før § 17** affattes således:

»*Automatisk nummerpladegenkendelse og tv-overvågning*«

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

»**§ 17 a.** Sund og Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver efter reglerne om miljøzoneordningen i lov om miljøbeskyttelse.

*Stk. 2.* Sund og Bælt Holding A/S kan indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn

til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen. Under samme betingelser som nævnt i 1. pkt. kan Sund og Bælt Holding A/S indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret, herunder personnumre og beskyttede navne- og adresseoplysninger, og behandle disse.

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

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

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

## § 3

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

**1. § 1, nr. 2, 17-19, 21 og 23,** ophæves.

## § 4

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

*Stk. 2.* Lovens § 3 træder i kraft ved bekendtgørelse i Lovtidende.

*Stk. 3.* Lovens § 1, nr. 16, har virkning for overtrædelser begået fra og med den 1. oktober 2020.

*Stk. 4.* Regler fastsat i medfør af 15 b, stk. 5, jf. lovbekendtgørelse nr. 1288 af 25. november 2019, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 15 b, stk. 3.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1. Skærpede trinkrav for lastbiler og busser
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Overvejelser
    - 2.1.3. Den foreslåede ordning
  - 2.2. Skærpet kontrol og håndhævelse
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Overvejelser
    - 2.2.3. Den foreslåede ordning
  - 2.3. Ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Overvejelser
    - 2.3.3. Den foreslåede ordning
  - 2.4. Betinget objektivi ansvar
    - 2.4.1. Gældende ret
    - 2.4.2. Overvejelser
    - 2.4.3. Den foreslåede ordning
  - 2.5. Administrative bødeforelæg
    - 2.5.1. Gældende ret
    - 2.5.2. Overvejelser
    - 2.5.3. Den foreslåede ordning
3. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven
4. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

#### 1. Indledning og baggrund

Alt for mange danskere dør for tidligt eller bliver syge som følge af luftforurening. Særligt i de største byer. Der er således et særligt behov for at reducere partikelforurening fra dieselmotorer. Med "*Retfærdig retning for Danmark*" er sporene lagt til at omstille transportsektoren i en mere grøn retning til gavn for både klimaet og miljøet.

Den første lov om miljøzoner blev vedtaget i 2006 og åbnede mulighed for, at de fem største bykommuner (Frederiksberg, København, Odense, Aalborg og Aarhus) kunne indføre miljøzoner. Miljøzoner er et større sammenhængende byområde, hvor der stilles krav til den forurening, der kommer fra dieselmotorer lastbiler og busser. De tekniske krav til køretøjerne blev fastlagt i lovgivningen, mens den konkrete afgrænsning besluttes af de enkelte kommuner. Alle fem kommuner har i dag miljøzoner.

I foråret 2019 vedtog Folketinget en lov (lov nr. 590 af 13. maj 2019), der skærpede de tekniske krav til dieseldrevne lastbiler og busser og indførte nye krav til dieseldrevne varebiler, der færdes i miljøzoner. Miljøzonekravene til dieselmotorer blev baseret på køretøjets alder (første registreringsdato) flugtende med gældende EU-miljøstandarder for køretøjer (euronormer).

De skærpede miljøzonekrav blev indført i følgende tre trin, så de berørte køretøjsejere kunne få tid til at indrette sig på kravene:

Trin 1: Fra 1. juli 2020 skal busser og lastbiler være registreret den 1. oktober 2009 eller senere. Varebiler skal være registreret den 1. januar 2007 eller senere.

Trin 2: Fra 1. juli 2022 skal busser og lastbiler skal være registreret den 1. januar 2014 eller senere. Varebiler skal være registreret den 1. januar 2012 eller senere.

Trin 3: Fra 1. juli 2025 skal varebiler skal være registreret den 1. september 2016 eller senere.

Endvidere blev kravet om et miljøzonomærke på alle de omfattede køretøjer, når de kører i en miljøzone, afskaffet med henblik på, at der skulle indføres en digital kontrol ordning, inden de nye krav trådte i kraft.

Dette lovforslag har til formål at stramme håndhævelsen i miljøzoner ved at indføre digital kontrol baseret på automatiseret aflæsning af nummerplader fra den 1. juli 2020. Den skærpede kontrol skal sikre en god og effektiv håndhævelse af miljøzonerreglerne til gavn for en fortsat forbedring af luftkvaliteten med bedre miljø- og sundhedsbeskyttelse til følge. Indførelsen af den digitale kontrol træder i stedet for det hidtidige krav om et fysisk miljøzonomærke i forrudden. Hermed lettes de administrative byrder for erhvervslivet og berørte borgere, da de ikke længere behøver at købe miljøzonomærket via nettet eller ved syn. Der vil blive udstedt administrative bødeforelæg baseret på den digitale kontrol med virkning fra den 1. oktober 2020. Der lægges således op til en tre måneders indfasningsperiode. Kontrollen baseres på digital aflæsning af nummerplader sammenholdt med oplysninger i Køretøjsregisteret (det såkaldte DMR).

Regeringen foreslår endvidere at fremrykke ikrafttrædelsesdatoen i trin 2 for lastbiler og busser med seks måneder og omfatte Euro V-køretøjer solgt som restsalg i perioden 1. januar 2014 til 1. januar 2015. Restkøretøjer kan sælges på dispensation i op til halvandet år efter en ny euronorm er trådt i kraft. Fremrykningen af trinkravet vil indebære, at færre kræftfremkaldende partikler udledes. Vejtransporten bidrager i dag med ca. 30 pct. af NO<sub>x</sub>-udledningen og knap 10 pct. af udledningen af partikler i Danmark. I en trafikeret gade er transportsektoren typisk den dominerende kilde til luftforurening – og særligt i myldretiden. Luftforureningen forårsager hvert år en række sygdomstilfælde og for tidlig død i Danmark, og WHO erklærede i 2012 dieselsod for at være kræftfremkaldende. Konkret betyder forslaget, at trinkravene til dieseldrevne lastbiler og busser, der skulle træde i kraft den 1. juli 2022 rykkes frem til ikrafttrædelse den 1. januar 2022 og gælder for køretøjer registreret første gang den 1. januar 2015 eller senere.

Samtidigt foreslås det, at lastbiler og busser, der opfylder euronormerne EEV eller Euro V, og som ville være faldet for aldersgrænsen i forbindelse med trin 1 den 1. juli 2020, undtages fra trin 1. De foreslås i stedet at blive omfattet på lige fod med nyere Euro V køretøjer den 1. januar 2022.

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

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

Samtidig foreslås det at give Sund og Bælt Holding A/S hjemmel til at foretage automatisk registrering af nummerplader, at behandle oplysninger, herunder fra Køretøjsregisteret (DMR), opbygge en køretøjsdatabase med henblik på at lette genkendelsen af køretøjer samt foretage tv-overvågning i forbindelse med selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen.

For at sikre en målrettet opgaveløsning foreslås det endvidere, at Miljøstyrelsen tildeles ansvaret for håndhævelsen, herunder mulighed for at udstede administrative bødeforelæg på baggrund af de data, Sund og Bælt Holding A/S indsamler. Det foreslås endvidere, at der indføres et betinget objektivi ansvar, således at det som udgangspunkt er ejeren af et køretøj, der er ansvarlig for overtrædelse af miljøzonerreglerne i forbindelse med den digitale kontrol.

## 2. Lovforslagets hovedpunkter

### 2.1. Skærpede trinkrav for lastbiler og busser

#### 2.1.1. Gældende ret

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019 (herefter miljøbeskyttelsesloven), er der fastsat regler om kommunernes mulighed for at indføre miljøzoner. Fem navngivne kommuner (Frederiksberg, København, Odense, Aalborg og Aarhus) har i dag indført de skærpede miljøzoner. De tekniske krav til køretøjerne i en miljøzone er fastsat i loven, mens den geografiske afgrænsning er op til den enkelte kommune. I dag gælder der et krav om, at dieseldrevne lastbiler og busser enten skal opfylde Euro IV normen eller have eftermonteret et effektivt partikelfilter, der fjerner de sundhedsskadelige sodpartikler fra dieseludstødningen, for lovligt at kunne køre i en miljøzone. Euronormerne er de fælles EU-regler, der siden begyndelsen af 1990'erne har fastsat grænser for den luftforurening nye køretøjer må udlede. Euronorm IV blev obligatorisk for alle nye lastbiler og busser fra den 1. oktober 2006. Der anvendes romertal, når der refereres til euronormer for tunge køretøjer og arabertal, når der er tale om euronormer for lette køretøjer. Højere talværdi er de nyeste og skrappeste miljøkrav til køretøjets udledninger. I dag gælder euronorm 6 for lette køretøjer og euronorm VI for tunge køretøjer.

Datoerne for ikrafttrædelse af de forskellige normer er ligeledes forskellige for lette og tunge køretøjer.

Med lov nr. 590 af 13. maj 2019 blev kravene til dieseldrevne lastbiler og busser skærpet. Af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, fremgår de nye krav til dieseldrevne tunge køre-

tøjer over 3.500 kg, der færdes i miljøzoner. Kravene indføres i to trin:

Trin 1: Fra og med den 1. juli 2020 gælder, at dieseldrevne lastbiler og busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg skal have monteret et partikelfilter for lovligt at kunne færdes i en miljøzone, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere. Denne dato svarer til ikrafttrædelse af Euro V normen.

Trin 2: Fra og med den 1. juli 2022 skal dieseldrevne lastbiler og busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg have monteret et partikelfilter for lovligt at kunne færdes i en miljøzone, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2014 eller senere. Denne dato svarer til ikrafttrædelse af Euro VI normen.

Kravet om, at dieseldrevne lastbiler og busser skal have monteret et partikelfilter, hvis ikke de lever op til datoerne for første registrering af køretøjet, kan enten opfyldes ved, at køretøjet har et fabriksmonteret partikelfilter eller ved, at køretøjet har et eftermonteret partikelfilter. De fabriksmonterede filtre følger af EU-regler om partikeludledning fastsat som en del af Euronormerne. For tunge køretøjer bliver partikeludledningsgrænseværdien skærpet med Euro VI, således at Euro VI lastbiler og busser skal have et fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at Euro VI køretøjerne uden videre opfylder kravene i miljøzonerne.

Dieseldrevne tunge Euro V køretøjer har som hovedregel ikke fabriksmonteret partikelfilter. Det betyder, at et Euro V/EEV køretøj registreret første gang før den 1. oktober 2009 kun har adgang til miljøzonerne med et eftermonteret partikelfilter efter den 1. juli 2020.

For så vidt angår de eftermonterede partikelfiltre har miljøministeren fastsat regler om krav til partikelfilterets funktion, herunder effektivitet. Reglerne er fastsat i bekendtgørelse nr. 1059 af 22. oktober 2019 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.) (den tekniske miljøzonebekendtgørelse). De dieseldrevne lastbiler og busser, som i dag har eftermonteret et partikelfilter efter de regler, der gælder frem til den 1. juli 2020, vil således fortsat have adgang til miljøzonerne også efter den 1. juli 2020.

Restkøretøjer kan sælges på dispensation i op til halvandet år efter en ny euronorm er trådt i kraft. I forhold til de ovennævnte ikrafttrædelsesdatoer for Euro V og Euro VI åbner EU-lovgivningen mulighed for at sælge et antal køretøjer, der ikke opfylder den gældende euronorm, med dispensation (restkøretøjer). EU's medlemslande kan efter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, give dispensation til registrering af restkøretøjer, efter nogle nærmere angivne retningslinjer, EU-Tidende 2007, L 263, s. 1–160. Dispensationen er national og kan ikke nødvendigvis

overføres til andre EU-lande. Det er bilfabrikanten eller en repræsentant herfor, der kan ansøge om dispensation. Der kan for tunge køretøjer gives dispensation til at sælge op til 30 pct. af de køretøjstyper, der er taget i brug de foregående 12 måneder, eller tillade dispensation til registrering, ibrugtagning eller tilgængeliggørelse af op til 100 køretøjer pr. typelogkendelse, uanset antallet af ibrugtagninger i de foregående 12 måneder. Disse restkøretøjer skal registreres inden 12 måneder efter ikrafttrædelse af nye tekniske krav. Såfremt det er et trinvist opbygget køretøj, er fristen 18 måneder.

### 2.1.2. Miljø- og Fødevarerministeriets overvejelser

Af hensyn til ønsket om at reducere partikelforureningen mest muligt i miljøzonerne vurderer Miljø- og Fødevarerministeriet det hensigtsmæssigt at fremrykke trinkravene for dieseldrevne lastbiler og busser, der færdes i miljøzoner. Af hensyn til erhvervets mulighed for at indrette sig på de skærpede krav bør der gå minimum et år fra lovens ikrafttrædelse til, at de nye krav får virkning.

Miljø- og Fødevarerministeriet vurderer, at ca. 3.400 lastbiler og busser vil blive berørt af en fremrykning af ikrafttrædelsesdatoen for trin 2 på et halvt år. Dette kan gennemføres ved, at det nuværende trin 2 for lastbiler og busser, der træder i kraft den 1. juli 2022, fremrykkes til 1. januar 2022. For at undgå, at restkøretøjer uden partikelfilter kan køre i miljøzonerne efter, at trin 2 er trådt i kraft kan grænsen for første registrering med fordel flyttes fra 1. januar 2014 til 1. januar 2015. Hermed vil man opnå, at restkøretøjer uden partikelfilter, der er solgt på dispensation, også er omfattet. Euro VI køretøjer solgt før den 1. oktober 2015 vil fortsat have adgang til miljøzonerne, da de har et fabriksmonteret partikelfilter.

Der har fra transportbranchen været rejst kritik af, at vognmænd, der har investeret i en mere miljørigtig bil før tid, omfattes på lige fod med køretøjer med en lavere euronorm. Dette gør sig særligt gældende i forhold til trin 1 for lastbiler og busser, der træder i kraft den 1. juli 2020, hvor Euro V lastbiler og busser solgt før skæringsdatoen ikke har adgang til miljøzonerne. Set sammen med fremrykningen af trin 2, vurderer Miljø- og Fødevarerministeriet, at man kan imødekomme kritikken ved at undtage Euro V i trin 1, således at alle Euro V lastbiler og busser omfattes af reglerne på samme tid. Dette vil undtage ca. 900 Euro V køretøjer for kravene i miljøzonerne i halvandet år – frem til den 1. januar 2022.

Af hensyn til ens konkurrencevilkår for erhvervslivet og med henblik på at etablere et gennemsigtigt regelgrundlag bør der kun gælde ét sæt miljøzonerregler i hele landet for en given kategori af køretøjer. Den bedste løsning for at sikre dette er at fastsætte ændringerne af de tekniske krav, der stilles til de tunge køretøjer, direkte i loven for samtlige eksisterende miljøzoner uden en fornyet kommunal beslutning herom.

### 2.1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås med lovforslagets § 1, nr. 3 (§ 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1), at kravene til dieseldrevne tunge køretøjer, der færdes i miljøzoner, skærpes, og at kravet om partikelfilter som hidtil fremgår direkte af loven. De foreslåede krav er fastsat ud fra et ønske om, at alle tunge dieseldrevne køretøjer i en miljøzone skal have et partikelfilter, og at det skal ske hurtigst muligt. Med den foreslåede regulering vil alle lastbiler og busser, der færdes i miljøzonerne, enten skulle opfylde Euro VI, når kravene er fuldt indfaset den 1. januar 2022, eller have et eftermonteret partikelfilter.

Med de foreslåede ændringer vil kravene træde i kraft i de fem eksisterende miljøzoner den 1. januar 2022. Hermed omfattes alle køretøjer, der ikke opfylder Euro VI, af kravet om partikelfilter for at kunne færdes lovligt i en miljøzone, et halvt år tidligere end i dag. Endvidere omfattes Euro V-køretøjer solgt som restsalg i perioden 1. januar 2014 til 1. januar 2015. Det foreslås således, at trin 2 bliver som følger:

Trin 2: Fra og med den 1. januar 2022 skal dieseldrevne lastbiler og busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg have monteret et partikelfilter for lovligt at kunne færdes i en miljøzone, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2015 eller senere.

Det foreslåede krav om, at lastbiler og busser skal have monteret et partikelfilter, hvis ikke de lever op til de foreslåede datoer for første registrering af køretøjet, og ønskes anvendt i en miljøzone, vil fortsat både kunne være opfyldt ved, at køretøjet har et fabriksmonteret partikelfilter og ved, at køretøjet har et eftermonteret partikelfilter efter de samme regler som i dag.

Endvidere foreslås med lovforslagets § 1, nr. 3 (§ 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, nr. 1), at lastbiler og busser, der opfylder Euro V eller EEV normen undtages for kravene, der træder i kraft den 1. juli 2020. Disse køretøjer foreslås således at blive omfattet af kravene om partikelfilter med trin 2 den 1. januar 2022.

## 2.2. Skærpet kontrol og håndhævelse

### 2.2.1. Gældende ret

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

Politiet fører kontrol med overholdelse af reglerne i miljøzonerne som led i politiets almindelige kontrol med lovgivningen. Der foregår endvidere en kontrol af lastbiler og busser i medfør af Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 (EF-Tidende L 235 af 17.9.1996, s. 59–75) om fastsættelse af de

største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet med efterfølgende ændringer. De enkelte EU-lande er forpligtet til at gennemføre et vist antal årlige kontroller af tunge køretøjer på vejene (vejsidekontrol). En del af disse kontroller sker i dag inden for en miljøzone og omfatter bl.a. kontrol af, om de nationale miljøzoneregler er overholdt, når det er relevant. Politiet fastlægger i den forbindelse køretøjets Euronorm og kontrollerer, om der er et korrekt miljøzonemærke i køretøjets forrude. Derudover kontrolleres også, om der er foretaget konstruktive ændringer af køretøjets forureningsbegrænsende udstyr.

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

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

Det følger endvidere af § 15 b, stk. 3, nr. 3, for lastbiler og busser, og af § 15 b, stk. 4, nr. 4, for varebiler, at køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d. Der er i medfør af § 15 d fastsat regler, der henlægger opgaven med at registrere partikelfiltre på danske køretøjer til synsvirksomhederne. Lastbiler og busser kan således henvende sig til en synsvirksomhed, for at få udstedt et miljøzonemærke eller for at få registreret et eftermonteret partikelfilter, jf. §§ 11 og 12 i bekendtgørelse nr. 1059 af 22. oktober 2019 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (den teknisk miljøzonebekendtgørelse). Hvis synsvirksomheden konstaterer, at køretøjet (lastbiler og busser) opfylder kravene om enten minimum Euro IV eller har et eftermonteret effektivt partikelfilter, udsteder den et miljøzonemærke til køretøjet indtil den 1. juli 2020, jf. § 12 i bekendtgørelsen. Hvis køretøjet får eller har fået eftermonteret et partikelfilter, skal synsvirksomheden endvidere registrere dette i Køretøjsregisteret (DMR), når der er tale om danske køretøjer.

Ved ethvert syn af en lastbil eller bus med et effektivt partikelfilter skal synsvirksomheden kontrollere, at den fastsatte kontrolværdi for røggastæthed ikke overskrides, for at køre-

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

Godkendelseskravet gælder ikke for køretøjer registreret i udlandet, jf. § 15 b, stk. 8, 1. pkt., i miljøbeskyttelsesloven.

For udenlandske køretøjer indeholder § 15 b, stk. 8, 2. pkt., en bemyndigelse til, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at føreren af et udenlandsk køretøj skal kunne fremlægge dokumentation for overholdelse af miljøzonekravene. Der er på nuværende tidspunkt ikke fastsat nærmere krav som følge af bemyndigelsesbestemmelsen, da udenlandske køretøjer omfattet af miljøzonekravene indtil den 1. juli 2020, også er omfattet af miljøzonomærkekravet.

Herudover indeholder miljøbeskyttelseslovens § 15 c, mulighed for, at køretøjer omfattet af kravene kan søge om dispensation for miljøzonereglerne. Beføjelsen til at meddele dispensation er delegeret til Miljøstyrelsen, jf. § 12, stk. 1, nr. 9, i bekendtgørelse nr. 95 af 28. januar 2019 om delegation af opgaver og beføjelser til Miljøstyrelsen. I en dispensationsafgørelse vil det fremgå, i hvilket tidsrum disse køretøjer er undtaget for kravene i miljøzonerne.

Siden 2006, hvor den første miljøzoneregulering blev vedtaget, er der indført et nyt register for køretøjer, DMR, administreret af Motorstyrelsen. Alle køretøjer skal registreres i DMR, før de tages i brug her i landet. For nye køretøjer sker dette via nummerpladeoperatører (f.eks. en synshal). Registrering af brugte køretøjer sker ved syn, jf. § 19, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 516 af 1. juni 2012 om godkendelse og syn af køretøjer med senere ændringer (synsbekendtgørelsen).

Sund og Bælt Holding A/S fik ved lov nr. 172 af 27. februar 2019 hjemmel til at foretage aktiviteter med henblik på at forberede en opgave med at regulere vejtrafik. Sund og Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade sådanne opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte. Sund og Bælt Holding A/S kan efter transportministerens beslutning igangsætte forberedende opgaver.

Selskabet har udnyttet hjemlen til at foretage en række indledende aktiviteter, f.eks. gennemførelse af en udbudsproces, der omfatter nummerpladegenkendelsessystemer (ANPR), vejportaler, web-portal til brugerregistrering og -betaling samt services, herunder opslag i udenlandske køretøjsregistre, til forberedelse af f.eks. administrativt bødeforelæg eller opkrævning af kontrolafgift ved overtrædelse af eksempelvis reglerne om miljøzoner.

Efter § 17, stk. 1, i lov om Sund og Bælt Holding A/S kan A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen,

Øresundsbro Konsortiet I/S og A/S Femern Landanlæg foretage tv-overvågning på henholdsvis den faste forbindelse over Storebælt, den faste forbindelse over Øresund og tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder betalingsanlæg og tilslutningsanlæg for vej- og togtrafik, og foretage registrering og opbevaring af billeder fra denne overvågning.

Efter denne bestemmelse har selskabet f.eks. i 2018 indført et nummerpladegenkendelsessystem (ANPR) til brug for betalingsopkrævningen på Storebæltsforbindelsen. Brugere af forbindelsen kan således forhåndsregistrere nummerplade og betalingskort, hvorefter betalingen sker automatisk, når nummerpladen registreres af ANPR-systemet i betalingsanlægget.

Sund og Bælt Holding A/S har herudover samarbejde (baseret på EU-udbud) med markedsaktører, som er specialiseret i at interagere med udenlandske motorregistre, hvor andre landes love og regler danner grundlag for forespørgsel af navn og adresse på køretøjsejere, som har overtrådt et andet lands love.

Med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 67 kan miljøministeren bestemme, at tilsyn skal udføres af andre myndigheder end kommunalbestyrelsen, som efter miljøbeskyttelseslovens § 65 generelt fører tilsyn med loven og regler fastsat i medfør af loven.

Færdselsstyrelsen fører i dag tilsyn med synsvirksomhedernes opgaver, der følger af lov om godkendelse og syn af køretøjer, jf. lov bekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012, og dertilhørende bekendtgørelser.

Der er i miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, en adgang til at delegerer miljøministerens beføjelser til en under ministeriet oprettet statslig institution eller efter forhandling med vedkommende minister andre statslige institutioner.

### 2.2.2. Overvejelser

Det er væsentligt, at håndhævelsen af miljøzonereglerne er effektiv af hensyn til at sikre den fulde miljøeffekt og lige konkurrencevilkår for erhvervslivet. Med den trinvis stramning af kravene til lastbiler, busser og varebiler i miljøzonerne vil miljøzonekravene fremover omfatte langt flere køretøjer end i dag. Miljø- og Fødevarerministeriet vurderer, at der er et behov for en mere systematisk kontrol af, om reglerne overholdes.

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

Af registeret for køretøjer (DMR) fremgår første registreringsdato for alle køretøjer registreret i Danmark, og det er endvidere registreret, hvilke køretøjer der har partikelfilter. Der er to registreringsfelter angående partikelfiltre i DMR til registrering af, hvilke køretøjer der har partikelfilter. I det ene felt, ”partikelfilter”, registreres alle køretøjer, der har et



partikelfilter, såvel fabriksmonteret som eftermonteret. I det andet felt registreres det, hvorvidt partikelfilteret er eftermonteret. Der vil således for et eftermonteret partikelfilter både være en registrering i feltet ”partikelfilter” og i feltet ”eftermonteret partikelfilter”. For lastbiler og busser skal der være tale om et effektivt partikelfilter – dvs. et lukket partikelfilter - for at opnå registrering med eftermonteret partikelfilter i DMR, mens der for varebiler kræves et partikelfilter efter de gældende regler om afgiftsfritagelse, jf. bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter.

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.

For køretøjer, der af Miljøstyrelsen får en dispensation, vil der være et behov for, at denne oplysning skal registreres i en database. Da det fortsat vil være Miljøstyrelsen, der træffer afgørelser om dispensation, vil det være hensigtsmæssigt, at det er Miljøstyrelsen, der skal registrere de udstedte dispensationer i et digitalt system i forbindelse med automatiseret digital kontrol.

For de udenlandske køretøjer er der offentlig adgang til tekniske data fra en lang række lande. Ud fra disse data kan det i nogle tilfælde afgøres, om et køretøj overholder reglerne. Det vil derfor i mange tilfælde være vanskeligt at afgøre, om ældre udenlandske køretøjer har et partikelfilter. Miljø- og Fødevareministeriet vurderer derfor, at der bør fastsættes et registreringskrav for udenlandske køretøjer med henblik på at få oplysninger om, hvorvidt køretøjet overholder miljøzonereglerne og det derfor kan sorteres fra af det automatiske system. Registreringskravet for de udenlandske køretøjer bør som minimum gælde for køretøjer, der ikke opfylder alderskravene i § 15 b, stk. 3 og 4, der bliver stk. 1 og 2.

Oplysninger om navn og adresse for køretøjer, der ikke opfylder reglerne, vil skulle indhentes hos udenlandske myndigheder og/eller gennem det almindelige politisamarbejde. Herudover findes der to EU-direktiver, som giver adgang til data om køretøjer og deres ejere. Det er henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 af 11. marts 2015 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Fælles for de to direktiver er, at overtrædelse af miljøzoneregulering ikke er en del af anvendelsesområdet.

De fleste europæiske landes ansvarlige myndigheder i forhold til køretøjsregistre giver dog, baseret på henvendelse med myndighedsinformation om grundlag for ansøgning om

adgang til navn og adresse, adgang til de forespurgte data, når disse oplysninger skal bruges til at forfølge en overtrædelse, herunder en overtrædelse af miljøzonereglerne.

Herudover er der siden 2006, hvor de første miljøzoner blev besluttet, sket en markant teknologisk udvikling inden for billedbehandling. Det er muligt at aflæse nummerpladen på forbikørende køretøjer med meget stor sikkerhed for korrekt aflæsning. Det kendes for eksempel fra politiets nummerpladeaflæsere og ved betalingsanlæg ved Storebæltsbroen og Øresundsbroen. Miljø- og Fødevareministeriet vurderer, at forudsætningerne for at udvikle et digitalt system, hvor køretøjer, der kører inden for miljøzonerne, skal kontrolleres automatisk, er til stede i dag. Det gælder både i forhold til automatisk genkendelse af køretøjer og adgang til de nødvendige oplysninger i dataregistre.

Sund og Bælt Holding A/S har mange års erfaring og kompetencer med vejledning af brugerne af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund og de øvrige aspekter forbundet med opkrævning og inddrivelse af brugerafgifter for benyttelse af de faste forbindelser samt kontrol i forbindelse med håndhævelsen heraf. Sund og Bælt Holding A/S anvender tidssvarende udstyr og it-understøtning, og der vurderes at være potentiale for, at dette også effektivt kan tjene andre formål end administration af betalingsordningerne ved de faste forbindelser i Danmark.

På denne baggrund har selskabet ved den seneste ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S (lov nr. 172 af 27. februar 2019) fået hjemmel til at foretage aktiviteter med henblik på at forberede en opgave med at regulere vejtrafik. Lovændringen er begrundet i ønsket om at sikre selskabet mulighed for at gennemføre forberedende aktiviteter, således at selskabet på et senere tidspunkt er i stand til eksempelvis varetagelse af opgaver i relation til miljøzoneordninger og periodebaseret vejafgift, såfremt disse opgaver bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov.

Miljø- og Fødevareministeriet vurderer på den baggrund, at der med fordel kan henlægges en opgave til Sund og Bælt Holding A/S med at indsamle data til brug for kontrollen med de danske miljøzoner.

### 2.2.3. Den foreslåede ordning

Håndhævelsen af de danske miljøzoner foreslås udmøntet i en kompetence for miljøministeren til at udstede administrative bødeforelæg, og det er hensigten i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, at delegere kompetencen til Miljøstyrelsen. Med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 67 vil det generelle tilsyn med overholdelsen af miljøzonekravene blive overført fra kommunalbestyrelsen til Miljøstyrelsen. Desuden vil den primære kontrol med miljøzonereglernes overholdelse fremadrettet finde sted ved Miljøstyrelsens automatiske kontrol ved nummerpladegenkendelse. Den konkrete udformning af den foreslåede ordning med administrative bødeforelæg er nærmere beskrevet i afsnit 2.5.

Kommunalbestyrelserne vil fortsat have en rolle i forhold til tilsynet med reglerne. Det er således hensigten, at kommunalbestyrelserne fortsat skal føre tilsyn med de virksomheder inden for miljøzonerne, som de i øvrigt fører tilsyn med. Det er endvidere hensigten, at kommunalbestyrelserne kan bistå med kommunale køretøjer, der alligevel kører inden for miljøzoner, som platforme for mobile kameraer, der i øvrigt opereres af Sund og Bælt Holding A/S.

Det foreslås endvidere, at miljøministeren får hjemmel til at fastsætte regler om, at udenlandske køretøjer skal registrere sig i forbindelse med kørsel i de danske miljøzoner, jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Det er hensigten at udnytte bemyndigelsen til i første omgang at fastsætte regler om, at udenlandske køretøjer, der ikke opfylder de fastsatte krav om første registreringsdatoer i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3 og 4, der bliver stk. 1 og 2, skal registrere sig. I den forbindelse vil de udenlandske køretøjer, der bliver omfattet af registreringspligt, skulle registrere relevant dokumentation om deres euronorm eller et fabriksmonteret eller et eftermonteret partikelfilter. Det er endvidere hensigten at fastsætte krav om, at registreringen af køretøjet skal være sket senest samme dag, som køretøjet første gang opholder sig i en miljøzone.

Som en del af varetagelsen af den generelle tilsynsopgave med miljøzonereguleringen foreslås det med lovforslaget § 1, nr. 11 (§ 15 e, stk. 1), at Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzonerne. Det drejer sig om opgaver vedrørende indsamling af data til brug for håndhævelse over for køretøjer, der ikke lever op til miljøzonekravene og understøttelse af Miljøstyrelsens sagsbehandling. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 1, nr. 11, til den foreslåede § 15 e, stk. 1.

Det er hensigten, at det statsejede Sund og Bælt Holding A/S skal varetage opgaven med indsamling af data til brug for Miljøstyrelsens håndhævelse af miljøzonereglerne samt bistå med sagshåndtering og betalingsopkrævning, registrering af udenlandske køretøjer samt information om ordningen. Derudover vil det indsamlede data ligeledes kunne bruges, når der indgives politianmeldelse i sager, hvor bødeforelægget f.eks. ikke erkendes.

Konkret vil Sund og Bælt Holding A/S foretage indsamling af data i form af scanning af nummerplader på køretøjer, der passerer visse indfaldsveje til en miljøzone. Der vil også ske indsamling af nummerpladedata via enkelte mobile kameraer inden for zonerne. Disse data vil blive kontrolleret i forhold til data fra DMR, data om køretøjer, der har modtaget dispensation, data om udenlandske køretøjer, der har registreret sig og udenlandske køretøjsregistre med henblik på at fastslå om et observeret køretøj overholder de tekniske krav for miljøzonerne. Denne sammenligning sker løbende som en integreret del af billedanalysen, og billeder af køretøjer, der overholder reglerne, vil således blive slettet inden for få sekunder. Billeder af køretøjer, der ikke overholder reglerne, eller hvor systemet ikke entydigt kan fastslå køretøjets identitet, vil blive gemt i en central database. Sund og Bælt Hol-

ding A/S vil indhente oplysninger om navn og adresse for køretøjer, der har overtrådt reglerne, og lægge alle oplysninger ind i et sagsbehandlingssystem, som det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal udvikle.

Det er hensigten, at Miljøstyrelsen skal vurdere og godkende sager forberedt af Sund og Bælt Holding A/S med henblik på, at der udstedes et administrativt bødeforelæg. Miljøstyrelsen vil vurdere og godkende hvert enkelt sag i et sagsbehandlingssystem, der efter godkendelse, automatisk vil sende bødeforelæg til e-boks med digital post for danske køretøjer via Miljøstyrelsens system til digitale udsendelser. Såfremt der er bevismæssig tvivl om en sag, vil Miljøstyrelsen skulle indgive en politianmeldelse. Digitale meddelelser anses for at være kommet frem til ejeren (brugeren), når den digitalt er tilgængelig for den pågældende, jf. lov om Digital Post fra offentlige afsendere (lovbekendtgørelse nr. 801 af 13. juni 2016). For udenlandske køretøjer vil det administrative bødeforelæg blive sendt til ejerens (brugers) hjemmeadresse. Dette vil ligeledes ske automatisk efter godkendelse i sagsbehandlingssystemet.

Det administrative bødeforelæg vil indeholde en vejledning, herunder om en førers mulighed for at erkende at have ført køretøjet og overtage betalingen af bødeforelægget, jf. afsnit 2.4 om betinget objektivt ansvar. Det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S vil udvikle en web-portal, hvor erkendelse kan foretages. Her vil der også være mulighed for at betale bøden med et betalingskort. Alternativt kan erkendelse finde sted ved henvendelse til Miljøstyrelsen.

Det er endvidere hensigten, at betalingen skal ske til en konto hos Sund og Bælt Holding A/S, der vil have ansvar for at holde styr på, hvem der har betalt inden for de frister, som Miljøstyrelsen fastsætter. Det er hensigten, at der automatisk vil blive udsendt en påmindelse, hvis der ikke er betalt inden for en frist. Fristen vil normalt blive sat til 14 dage. Hvis der ikke modtages en erkendelse inden for et bestemt tidsrum, skal det lægges til grund, at forholdet ikke erkendes, og Miljøstyrelsen vil herefter indgive en politianmeldelse.

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

Det er endvidere hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal stå for at udvikle en digital løsning, hvor udenlandske køretøjer omfattet af en registreringspligt, kan registrere sig

for at få adgang til de danske miljøzoner. Regler om krav til dokumentation i forbindelse med registreringen vil blive fastsat efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 8 (§ 15 b, stk. 8, som bliver stk. 6). Se de specielle bemærkning til nr. 8.

Med lovforslagets § 1, nr. 11 (§ 15 e, stk. 2), er det endvidere hensigten at fastsætte regler om Miljøstyrelsens mulighed for at udveksle data med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data. Der henvises til kapitel 3 og de specielle bemærkninger til nr. 11 for en nærmere beskrivelse af dette i forhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (databeskyttelsesforordningen), og forholdet til lov nr. 502 af 23. maj 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (databeskyttelsesloven). Det er hensigten, at Miljøstyrelsen skal kunne sende data til Sund og Bælt Holding A/S om køretøjer, der har fået dispensation, således at observationer af disse køretøjer kan sorteres fra, når Sund og Bælt Holding A/S analyserer indsamlede data.

Herudover foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 11 (§ 15 e, stk. 3), at miljøministeren efter forhandling med transportministeren får hjemmel til at fastsætte regler om opgavevaretagelsen for Sund og Bælt Holding A/S. Konkret påtænkes, at der fastsættes regler om, at der blandt andet skal aflægges regnskab til Miljøstyrelsen for anvendelsen af bevillingen, at Miljøstyrelsen skal godkende budgetter, at Miljøstyrelsen skal godkende kriterierne for behandling af data, og at Miljøstyrelsen kan anmode om relevant statistik for overvågningen.

Tilsynet med Sund og Bælt Holding A/S' opgavevaretagelse efter miljøbeskyttelsesloven påtænkes delegeret til transportministeren med hjemmel i § 67, da selskabet hører under Transport- og Boligministeriets ressort. Transportministeren har i øvrigt instruksbeføjelser i forhold til Sund og Bælt Holding A/S, jf. § 8, stk. 2, i lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S.

Med lovforslaget § 1, nr. 11 (§ 15 e, stk. 4), foreslås, at kommuner, hvor der er etableret en miljøzone, kan tilkøbe kontrol gennem en aftale med Miljøstyrelsen. Dette er et ønske fra kommunerne rejst i forbindelse med høringen. Der kan indgås en aftale mellem de enkelte kommuner, der har en miljøzone, og Miljøstyrelsen, om at Sund & Bælt Holding A/S opsætter flere kameraer, således at flere indfaldsveje til de enkelte miljøzoner dækkes. Betalingen vil som minimum skulle dække de merudgifter, som kontroltilkøbet indebærer.

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

#### 2.3.1. Gældende ret

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

Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 2018-2019, A, L 130 som fremsat, at forberedelse af en opgave med at regulere vejtrafik f.eks. kan omfatte forberedelse af en opgave med opkrævning af vejbenyttelsesafgifter for udenlandske person- og varebiler, eller i forhold til at varetage andre lignende opgaver, hvor selskabets kompetencer vurderes at kunne komme i spil, f.eks. administration af miljøzoneordninger.

Selskabet har udnyttet hjemlen til at foretage en række indledende aktiviteter i relation til disse ordninger, f.eks. gennemførelse af en udbudsproces omfattende nummerpladegenkendelsessystemer (ANPR), vejportaler, web-portal til brugerregistrering og -betaling samt services til udsendelse af f.eks. administrativt bødeforelæg eller opkrævning af kontrolafgift ved overtrædelse af ordningerne.

#### 2.3.2. Overvejelser

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

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

### 2.3.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslaget sikres det, at det følger direkte af Sund og Bælt Holding A/S' lovgrundlag, at selskabet – ud over at gennemføre forberedende aktiviteter med henblik på varetage af opgaver med at regulere vejtrafik – også efterfølgende kan varetage selve opgaverne, såfremt disse bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov. Der vil i første omgang være tale om at henlægge opgaver vedrørende miljøzoneordningen til Sund og Bælt Holding A/S, jf. afsnit 2.2. Ved opgaver med regulering af vejtrafik forstås bl.a. opgaver i relation til miljøzoneordninger, vejafgiftsordninger eller betalingshåndteringsopgaver i øvrigt, hvor Sund og Bælt Holding A/S' kompetencer kan udnyttes. Med forslaget vil Sund og Bælt Holding A/S endvidere få hjemmel til at informere om de ordninger, selskabet får opgaver i forhold til.

Hjemlen vil alene give selskabet mulighed for at varetage opgaven, såfremt dette fastsættes i eller i henhold til lov. Hjemlen er således en udvidelse af den retlige ramme, som fastlægges selskabets aktiviteter og har til formål at sikre, at der i lov om Sund og Bælt Holding A/S udtømmende redegøres for selskabets muligheder for at varetage opgaver, men har ikke noget selvstændigt indhold i relation til indførelse af f.eks. miljøzoneordninger og vejafgiftsordninger.

I forlængelse heraf foreslås det at give Sund og Bælt Holding A/S hjemmel til at foretage automatisk registrering af nummerplader (ANPR), adgang til at indsamle, behandle og videregive oplysninger, herunder fra 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, og den foreslåede bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 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 selvstændig dataansvarlig.

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

### 2.4. Betinget objektivt ansvar

#### 2.4.1. Gældende ret

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

Herudover straffes føreren indtil den 1. juli 2020, hvor miljøzonemærkerne afskaffes, selvstændigt med bøde, hvis vedkommende fører en lastbil eller en bus, som ikke er forsynet med et miljøzonemærke.

Bødeniveauerne ligger på 15.000 kr. til ejeren (brugeren) for ikke at overholde kravene om Euronorm eller partikelfilter og 5.000 kr. til føreren for ikke at overholde kravet om miljøzonemærke.

Det gældende bødesystem er baseret på politiets kontrol og den almindelige strafferetlige betingelse om tilregnelser. Gerningsmanden skal således have handlet forsætligt eller uagtsomt. Udgangspunktet er et virksomhedsansvar (ejer/registreret brugers ansvar) i forhold til at overholde kravet om Euronorm eller partikelfilter, som det almindeligvis er tilfældet ved virksomheders overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven. Det vil sige, at arbejdsgiveren som udgangspunkt hæfter for sin ansattes færden i en miljøzone i strid med kravet om partikelfilter, bortset fra forpligtelsen for føreren til selvstændigt at sikre sig, at køretøjet er forsynet med et miljøzonemærke. Chaufføren er således ikke ansvarlig for kravet om partikelfilter, men kun hvis køretøjet ikke er udstyret med et miljøzonemærke. Der er som udgangspunkt tale om et virksomhedsansvar i særlovgivningen, således at virksomheden får en bøde, hvis køretøjet ikke opfylder kravet om partikelfilter, og chaufføren får en bøde, hvis der mangler et miljøzonemærke, jf. Rigsadvokatens meddelelse om strafansvar for juridiske personer fra april 2015.

I færdselsloven § 118 c, jf. lovebekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, findes en ordning med et betinget objektivt ansvar for visse mindre hastighedsovertrædelser konstateret ved automatisk trafikkontrol (ATK). Her pålægges ejeren (den registrerede bruger) således bødeansvar, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom. Hvis en anden inden for 30 dage fra, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg, har erkendt at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, pålægges ejeren (brugeren) ikke det objektive ansvar. Der er således tale om et betinget objektivt ansvar.

#### 2.4.2. Overvejelser

Luftforurening forårsager hvert år en række sygdomstilfælde og for tidlig død i Danmark. Sodpartikler fra dieselmotorer er særligt sundhedsskadelige. WHO erklærede i 2012 dieselsod for at være kræftfremkaldende. Der er således et særligt behov for at reducere partikelforurening fra dieselmotorer.

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

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

Som også beskrevet i afsnit 2.2.2 er der siden 2006, hvor den første miljøzoneregulering blev vedtaget, indført et nyt register for køretøjer, hvor såvel lastbiler, busser som varebiler skal registreres, før de tages i brug her i landet (DMR). Registreret indeholder også oplysning om, hvorvidt køretøjet har et partikelfilter.

Det er således muligt på baggrund af opslag i DMR at konstatere, om en given lastbil, bus eller varebil lever op til miljøzonekravene. For udenlandsk registrerede køretøjer findes ikke samme mulighed for generelt at slå oplysninger om eftermontering af partikelfilter op, hvorfor der foreslås indført en registreringspligt, der som minimum omfatter de køretøjer, der ikke opfylder datokravene i § 15 b, stk. 3 og 4, der bliver stk. 1 og 2. Registreringen bør ske senest samme dag, som køretøjet kører ind i en dansk miljøzone.

For også fremadrettet at kunne sikre en effektiv og styrket kontrol af at miljøzonekravene overholdes, og herved sikre den fulde miljøeffekt af miljøzonekravene, er det Miljø- og Fødevarerministeriets vurdering, at det bør overvejes at indføre et betinget objektivi ansvar i forbindelse med den foreslåede automatiske digitale kontrol.

Samtidig fremhæves det i bemærkningerne til lovforslag om indførelse af betinget objektivi ansvar for ejer (bruger) af et motorkøretøj for visse mindre hastighedsovertrædelser, Folketingstidende 2013-14, A, L 74, at Justitsministeriet anser det for at være et grundlæggende retssikkerhedsmæssigt princip, at der kun under ganske særlige omstændigheder

bør indføres regler om et (rent) objektivi individualansvar på nye lovområder. Det er en af grundene til, at der på området for de mindre hastighedsovertrædelser er indført et betinget objektivi ansvar (i modsætning til et "rent" objektivi ansvar), dvs. at ansvaret kan løftes over på den, der erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet.

Miljø- og Fødevarerministeriet vurderer, at der er sådanne lighedspunkter mellem håndhævelsen af den automatiske trafikkontrol og den foreslåede automatiske kontrol af, om køretøjet opfylder miljøzonekravene, at der ved udformningen kan tages udgangspunkt i ordningen om automatisk trafikkontrol.

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

Herudover vil der i forhold til den foreslåede miljøzoneregulering komme til at svare til ATK-ordningen i færdselsloven. Den foreslåede miljøzoneregulering vil således omfatte sagstype, hvor strafansvar pålægges på et objektiviseret grundlag i et stort antal sager på baggrund af entydige kontroldata. Ved at strafansvaret foreslås at være et betinget objektivi ansvar, sikres det, at der er en klar og let adgang til at undgå strafansvar, hvis den faktiske fører påtager sig ansvaret. Der vil i bødeforelægget blive vedlagt en vejledning om, at hvis det var en anden, der førte køretøjet, er der mulighed for, at vedkommende kan påtage sig ansvaret og betale bødeforelægget. Erkendelse kan ske via en web-portal udviklet af Sund og Bælt Holding A/S. Her kan der også ske betaling.

Endvidere er der en stærk formodning for, at det også i forhold til de køretøjer, der er omfattet af miljøzonereguleringen, i en ganske betydelig del af sagerne med privat anvendelse af et køretøj vil være ejeren, der rent faktisk selv fører køretøjet, og derudover er ejeren af køretøjet også nærmest til at sørge for, at køretøjet lever op til kravene. I mange andre tilfælde er føreren i nærmeste familie med køretøjets ejer (ægtefælle, samlever eller børn). For de erhvervs-mæssigt benyttede køretøjer vil indførelsen af et betinget objektivi ansvar ændre på ansvarsfordelingen, da føreren vil kunne være modtager af et bødeforelæg, hvilket ikke er tilfældet i dag. Dette er dog alene tilfældet, hvis føreren erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet. Med indførelsen af et betinget objektivi ansvar vil der ikke skulle foretages en bevisførelse i sagerne i forhold til hvem, der har ført køretøjet, og det vil ikke være et krav, at overtrædelser er begået forsætligt eller uagtsomt. Det betingede objektive ansvar vil sikre en hurtig og effektiv håndtering af sager om overtrædelse af miljøzonereguleringen, hvilket har væsentlig betydning i forhold til opfattelsen af miljøzonekontrollen som effektiv og dermed efterlevelsen af ordningen og opnåelsen af den tilsigtede miljøeffekt. For bøder udstedt i forbindelse med politiets kontrol gælder miljøbeskyttelseslovens almindelige straffebestemmelser. Det betyder, at der vil være et virksomhedsansvar i forbindelse med erhvervskør-

sel, mens det ved privat anvendelse af et køretøj er føreren, der er ansvarlig, jf. Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/1999, der er revideret 17/4 2015.

I 2022, hvor trin 2 for både lastbiler, busser og varebiler er indfaset, vil der være ca. 12.500 lastbiler og busser og 37.500 varebiler i Danmark, som ikke opfylder de tekniske krav, der gælder i miljøzoner. Heraf vurderes ca. 5.000 lastbiler og busser og 15.000 varebiler at blive direkte berørt af miljøzonekravene ved det transportmønster, de har i dag.

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

Også af ressourcemæssige grunde, som i sidste ende leder hen til den almindelige opfattelse af miljøzonekontrollen som effektiv, finder Miljø- og Fødevareministeriet, at der bør indføres et betinget objektivi ansvar. En ordning med udstedelse af bøder baseret på en konkret bevisførelse i hver enkelt sag i forhold til, hvem der førte køretøjet på overtrædelsestidspunktet, ville kræve et væsentligt større tids- og ressourceforbrug hos politiet i forhold til som udgangspunkt at placere ansvaret hos ejeren (brugeren), med væsentlig risiko for forsinkelse mellem overtrædelsen af miljøzonereguleringen har fundet sted og til det tidspunkt, hvor vedkommende gøres bekendt med overtrædelsen.

Varebiler, der som ovenfor nævnt antalmæssigt udgør den største gruppe af berørte køretøjer under miljøzoneordningen, kan ofte anvendes både privat og erhvervmæssigt, og det vil ikke være muligt ud fra en nummerpladescanning at konstatere, om en varebil i det konkrete tilfælde, hvor der foreligger en overtrædelse af miljøzonereguleringen, er i privat eller erhvervmæssig anvendelse. For varebiler vil det således ikke være muligt i en ordning uden betinget objektivi ansvar at udstede administrative bødeforelæg uden yderligere opklaring og bevisførelse med henblik på at klarlægge om, der var tale om erhvervmæssig- eller privat kørsel.

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

Hertil kommer, at det betingede objektive ansvar alene indføres for så vidt angår bødestraf - og altså ikke frihedsstraf.

### 2.4.3. Den foreslåede ordning

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

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

Ordnningen foreslås suppleret med en bestemmelse om, at der ikke pålægges ejeren (brugeren) strafansvar, hvis en anden person uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet, jf. den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 16 (§ 110 c, stk. 5). Det vil f.eks. kunne være tilfældet, hvis køretøjet på gerningstidspunktet ikke er i ejers (brugers) besiddelse som følge af brugstyveri, tyveri eller anden berigelseskriminalitet. Sådanne sager vil efter omstændighederne kunne være komplicerede og give anledning til bevismæssige tvivlsspørgsmål, som Miljøstyrelsen ikke skal afgøre. I disse tilfælde vil Miljøstyrelsen indgive en politianmeldelse.

Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af straffelovens § 165, jf. lovbekendtgørelse nr. 976 af 17. september 2019, at den der til offentlig myndighed anmelder en strafbar handling, (f.eks. tyveri), som ikke er begået, kan straffes med bøde eller fængsel indtil seks måneder.

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

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

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

er let konstaterbart, hvem der er den reelle ejer af køretøjet, så indgiver Miljøstyrelsen en politianmeldelse.

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

Med henvendelsen vil være vedlagt et bødeforelæg og en vejledning om, hvordan en anden end ejeren (brugeren) vil kunne afgive erklæring om at have været fører. En anden persons erkendelse af at have ført køretøjet på gerningstidspunktet skal være modtaget af Miljøstyrelsen inden for 30 dage efter, at ejeren (brugeren) har modtaget et bødeforelæg vedrørende overtrædelsen, jf. den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 16 (§ 110 c, stk. 2). I den situation, hvor en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet og ikke trækker denne erkendelse tilbage inden for den foreslåede frist på tre måneder (§ 110 c, stk. 4), vil denne overtage strafansvaret fra ejeren.

Med henvendelsen til ejeren (brugeren) sendes endvidere en vejledning om indsigelsesmuligheder f.eks. i forbindelse med salg eller brugstyveri, hvordan føreren afgiver sin erkendelse, regler for pålæggelse af ansvar og eventuelt omgørelse heraf og reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom. Det vil ligeledes fremgå, at hvis Miljøstyrelsen frafalder ansvaret over for ejeren (brugeren), jf. det foreslåede i § 1, nr. 16 (§ 110 c, stk. 4), kan Miljøstyrelsen ikke omgøre denne beslutning. Såfremt tidperioden på de tre måneder fra førerens erkendelse er opfyldt.

Modtager Miljøstyrelsen inden for fristen på 30 dage en indsigelse fra ejeren (brugeren), men fører den ikke til, at en anden over for Miljøstyrelsen erkender at have været fører af køretøjet på gerningstidspunktet, kan ejeren (brugeren) således fortsat ved bødeforelæg pålægges strafansvar (bødeansvar) for overtrædelse af miljøzonereguleringen. Det samme gælder, hvis Miljøstyrelsen efter udløbet af fristen på 30 dage modtager en indsigelse fra ejeren (brugeren).

Hvis ejeren (brugeren) ikke vedtager bødeforelægget, vil Miljøstyrelsen indgive politianmeldelse. Det påhviler således politiet, og ikke Miljøstyrelsen, i givet fald at følge op på manglende reaktion eller indsigelser fra ejeren (brugeren), hvis forholdet skal retsforfølges. Der vil ved en indenretlig prøvelse kunne gøres indsigelse over for f.eks. opslaget i DMR, og der kan rejses spørgsmål om, hvorvidt oplysningerne om eksempelvis partikelfilter er korrekt. Sådanne

indsigelser vil kunne gøres gældende af såvel den ejer (brugeren), der søges straffet efter den foreslåede bestemmelse, som af den fører, der erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, og – i tilfælde af brugstyveri m.v. – af den, der var i uberettiget besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet.

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

Hvis den, der var fører på gerningstidspunktet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, er ejeren (brugeren) som udgangspunkt fritaget for ansvar. Hvis en anden derimod ikke over for Miljøstyrelsen erkender at have været fører, opretholdes ansvaret over for ejeren (brugeren) efter den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 16 (§ 110 c, stk. 1), uanset om ejeren (brugeren) enten ikke ønsker at oplyse, hvem føreren på gerningstidspunktet var, ikke er bekendt med førerens identitet, eller ikke kan bevirke, at føreren erkender ansvaret.

I det tilfælde, hvor føreren trækker erkendelsen tilbage, vil ejeren (brugeren) som udgangspunkt fortsat kunne pålægges strafansvar efter den foreslåede bestemmelse i lovforslaget § 1, nr. 16 (§ 110 c, stk. 1). Sådanne sager kan være komplicerede og give anledning til bevismæssige tvivlsspørgsmål, som Miljøstyrelsen ikke skal afgøre. I sådanne tilfælde vil Miljøstyrelsen indgive en politianmeldelse. Det bemærkes i den forbindelse, at det for ejeren (brugeren) efter omstændighederne vil være strafbart efter straffelovens § 164, stk. 1, over for Miljøstyrelsen med urette at udpege en anden person som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at denne sigtes, dømmes eller undergives strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold. Dette gælder også, hvis den anden person har samtykket til at blive angivet som fører, jf. straffelovens § 164, stk. 3. Det vil endvidere efter straffelovens § 164, stk. 3, kunne være strafbart over for Miljøstyrelsen urigtigt at angive sig selv som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at man selv derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold, som man ikke har begået.

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

Hvis ejeren (brugeren) ikke hører yderligere fra Miljøstyrelsen inden for tre måneder fra Miljøstyrelsens modtagelse af

en førers erkendelse, pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar, jf. den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 16, (§ 110 c, stk. 4).

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

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

Det bemærkes i den forbindelse, at det med lovforslaget forudsættes, at der i givet fald ikke vil være tale om en overtrædelse af straffelovens § 164, stk. 3, jf. stk. 1, hvis ejeren (brugeren) vedtager og betaler bøden, uanset at vedkommende mener, at en anden var fører af køretøjet på gerningstidspunktet.

Også en juridisk person, der er ejer (bruger) af det køretøj, der anvendes ved overtrædelse af miljøzonereguleringen, vil kunne ifalde strafansvar efter den foreslåede ordning, jf. den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 16 (§ 110 c, stk. 6). Sund og Bælt Holding A/S vil indhente oplysninger om enkeltmandsvirksomheder igennem virk.dk til brug for Miljøstyrelsens vurdering af hvorvidt enkeltmandsvirksomheder skal betragtes som en juridisk person.

## 2.5. Administrative bødeforelæg

### 2.5.1 Gældende ret

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

I dag straffes en overtrædelse af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 2, med bøde, jf. miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1. Det er således belagt med bødestraf ikke at overholde de krav til Euronorm eller partikelfilter, som er fastsat i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, og som ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over

en lastbil eller en bus, har pligt til at sikre sig er opfyldt, når køretøjet færdes i en miljøzone.

Straffen kan i visse tilfælde stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, jf. § 110, stk. 2. Herudover straffes føreren indtil den 1. juli 2020, hvor miljøzonemærkerne afskaffes, selvstændigt med bøde, hvis vedkommende fører en lastbil eller en bus, som ikke er forsynet med et miljøzonemærke. Bødeniveauerne ligger på 15.000 kr. til ejeren (brugeren) for ikke at overholde kravene om Euronorm eller partikelfilter og 5.000 kr. til føreren for ikke at overholde kravet om miljøzonemærke.

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

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

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



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

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

Miljøbeskyttelsesloven § 15 c giver mulighed for at søge om dispensation for miljøzonereglerne. Beføjelsen til at meddele dispensation er delegeret til Miljøstyrelsen, jf. § 12, stk. 1, nr. 9, i bekendtgørelse nr. 95 af 28. januar 2019 om delegation af opgaver og beføjelser til Miljøstyrelsen. I en dispensationsafgørelse vil det fremgå, i hvilket tidsrum disse køretøjer er undtaget for kravene i miljøzonerne.

### 2.5.2. Overvejelser

Med de allerede vedtagne krav til varebiler i miljøzoner vil et væsentligt større antal køretøjer være omfattet af miljøzonereguleringen i forhold til tidligere, hvor kun tunge køretøjer var omfattet, og samtidigt afskaffes kravet om miljøzonemærke. På den baggrund stilles der, jf. afsnit 2.2, forslag om at indføre automatisk nummerpladenkendelse ved kamerakontrol som et led i Miljøstyrelsens håndhævelse af miljøzonekravene. Dette skal være med til at skærpe håndhævelsen, og opdagelsesrisikoen forventes at stige markant i forhold til det nuværende håndhævelsesstryk.

Det er Miljø- og Fødevarerministeriets vurdering, at et automatiseret og digitalt håndhævelsesystem for miljøzonereglerne bør foregå med en enkel, hurtig og effektiv sagsbehandling. Udover at håndhævelsesstrykket forventes at stige, skal køretøjssejeren samtidigt hurtigt gøres bekendt med den pågældende overtrædelse. Med en digital kontrol forventes det, at køretøjssejeren umiddelbart efter forseelsen får tilsendt et bødeforelæg, så vedkommende kan ændre på køretøjet eller sit kørselsmønster, så det pågældende køretøj enten opfylder miljøzonekravene eller ikke anvendes i miljøzonen. I sager, hvor der er bevismæssig tvivl, vil Miljøstyrelsen indgive en politianmeldelse

Det er endvidere Miljø- og Fødevarerministeriets vurdering, at der er tale om ensartede overtrædelser, idet de alle vedrører overholdelsen af kravet om en bestemt første registreringsdato eller kravet om et monteret partikelfilter. Sagerne er ukomplicerede og som altovervejende hovedregel uden bevismæssige spørgsmål, idet en overtrædelse kan konstateres på baggrund af et billede, hvor det er muligt at identificere køretøjet ved dets nummerplade ved opslag i DMR eller tilsvarende udenlandsk register og i den forbindelse kontrollere om køretøjets oplysninger overholder miljøzonereglerne. Da det imidlertid ikke gennemgående fremgår af tilgængelige udenlandske køretøjsregistre, om et køretøj har et partikelfilter, vurderer Miljø- og Fødevarerministeriet, at det vil være hensigtsmæssigt at etablere en supplerende registreringsordning, der som minimum omfatter de udenlandske

køretøjer, der er registreret første gang før de i lovforslaget foreslåede datoafskæringer i § 15 b, stk. 3 og 4, der bliver stk. 1 og 2. I forbindelse med registreringen skal de udenlandske køretøjer oplyse om relevant euronorm eller eftermontering af partikelfilter. Det er herudover hensigten, at dispensationer vil blive registreret elektronisk for både danske som udenlandske køretøjer, så disse køretøjer kan sorteres fra ved den foreslåede nummerpladekontrol og dermed ikke vil modtage et administrativt bødeforelæg, selvom de ikke opfylder de i lovforslagets foreslåede krav (§ 15 b, stk. 1-2).

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

Samtidig vil sanktionsniveauet blive lagt fast i lovgivningen, så der ikke bliver en skønsmæssig fastsættelse af bødens størrelse, se afsnit 2.5.3.

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

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

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

I det omfang et køretøj, der opholder sig i en miljøzone i modstrid med reglerne, observeres flere gange samme døgn af et eller flere kameraer, kan det være vanskeligt at slå fast, om der er tale om separate overtrædelser, eller om der er tale om en enkelt tur igennem miljøzonen, og dermed kun en enkelt overtrædelse. Derfor kan det med fordel fastsættes, at et køretøj kun kan være genstand for én overtrædelse per døgn (løbende 24 timer) inden for samme miljøzone. Samme forhold kendes fra parkeringsbøder, hvor der maksimalt kan gives én parkeringsbøde per døgn for parkering på samme sted.

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

Omvendt kan der opstå situationer, hvor et køretøj overtræder reglerne gentagne gange på grund af manglende kendskab til reglerne. Der kan for eksempel være tale om en person, der køber en brugt bil, flytter til byen eller på anden måde får et behov for at køre i en miljøzone. Det foreslås i lovforslagets § 4, stk. 2, at bestemmelserne vedr. betinget objektivi ansvar og administrativt bødeforelæg træder i kraft 1. oktober 2020, således vil Miljøstyrelsen i perioden efter lovens ikrafttræden til den 1. oktober 2020, som led i den generelle oplysningsindsats vejlede ejeren (brugeren) af lastbiler, busser og varebiler om, at der efter 1. oktober 2020 vil blive udstedt et bødeforelæg for en overtrædelse af reglerne.

Ved fastsættelse af bødestørrelsen for lastbiler og busser, der ikke overholder de tekniske krav gældende i miljøzoner, kan der med fordel tages udgangspunkt i den gældende faste praksis, hvor bøden for overtrædelse af kravet om et partikelfilter ligger på 15.000 kr. Det er imidlertid Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at sanktionsniveauet bør sættes lidt ned, som følge af den foreslåede ordning med automatisk nummerpladegenkendelse og den heraf følgende mere intensive kontrol. Sanktionsniveauet for lastbiler og busser bør således være 12.500 kr. for en ejer af et tungt køretøj.

Såfremt den, der har ført køretøjet, vedkender sig overtrædelsen, bør der fastsættes en lavere bødetakst, jf. Folketings-tidende 2007-08, tillæg A, side 49 (lovforslag nr. L 4), som vedrører strafskærpelse af miljøbeskyttelsesloven, at der ved førstegangstilfælde for overtrædelse af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 3, i almindelighed nedlægges påstand om bøde på 5.000 kr. Dette følger ligeledes af det nuværende bødeniveau til chaufføren på netop 5.000 kr.

Partikelfiltre til lastbiler og busser koster i gennemsnit ca. 50.000 kr. Partikelfiltre til person- og varebiler koster ca. 6.000 til 8.000 kr. og samtidigt forurener varebiler mindre end lastbiler og busser per kørt kilometer. Dette taler for, at der fastsættes et noget lavere sanktionsniveau for varebiler på 1.500 kr.

En overtrædelse, der alene vedrører manglende registrering af et udenlandsk køretøj, er en mindre forseelse, hvor Miljø- og Fødevareministeriet vurderer, at bøden bør ligge på niveau med det, der gives for mindre trafikforseelser, hvilket er 1.000 kr.

Bødestraffen vil, uanset de ovenfor angivne retningslinjer for bødens fastsættelse, fortsat bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af sagens omstændigheder, og det angivne bødeniveau vil således kunne fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpene eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

### 2.5.3. Den foreslåede ordning

Med forslaget vil Miljøstyrelsen kunne foreslå en sag om overtrædelse af miljøzonekravene afgjort ved administrativt bødeforelæg. Dette vil dog kun ske i ukomplicerede sager. Har sagen ikke den fornødne ukomplicerede karakter til at blive afgjort med et administrativt bødeforelæg, foretages i stedet en politianmeldelse.

Miljøstyrelsen vil på baggrund af den indhentede dokumentation få forelagt sagens omstændigheder og på den baggrund beslutte at sende et bødeforelæg til køretøjsejeren for den konstaterede overtrædelse. Dokumentationen vil bestå i et billede af køretøjets front, hvor nummerpladen tydeligt kan aflæses, og med oplysning om tid og sted for registreringen. Samtidigt vil dokumentation bestå af kopi af det pågældende køretøjs registreringsdata. En medarbejder i Miljøstyrelsen bekræfter, at nummerplade og registreringsattest stemmer overens og derefter kontrolleres første registreringsdato i forhold til køretøjstypen. Hvis køretøjet er registreret før skæringsdatoen, kontrolleres det, om køretøjet har eftermonteret partikelfilter eller har fået dispensation. De nævnte kontroller vil foregå i det system, som Sund og Bælt Holding A/S vil udvikle og anvende i forbindelse med nummerpladescanning, og vil kunne tilgås af såvel Sund og Bælt Holding A/S som Miljøstyrelsen.

Ordnningen med administrative bødeforelæg og betinget objektivi ansvar foreslås først at få virkning fra den 1. oktober 2020. I perioden fra ikrafttrædelsen den 1. juli til den 1. oktober 2020 vil Miljøstyrelsen have mulighed for at orientere ejeren (brugeren) af et køretøj, der har overtrådt miljøzonekravene, om, at der har fundet en overtrædelse sted.

Hvis det samme køretøj konstateres at overtræde miljøzonekravene, inden for samme miljøzone flere gange inden for samme døgn, foreslås det at skulle anses som én overtrædelse. Det betyder, at der skal gå mindst 24 timer i mellem observationer af et køretøj før det udløser to bødeforelæg. Det samme køretøj vil med forslaget således ikke akkumulere flere bødeforelæg inden for samme døgn (løbende 24 timer). Dette er for at sikre en ukompliceret bevismæssig stillingtagen i forhold til, om der har fundet flere overtrædelser sted.

På baggrund af overvejelserne i afsnit 2.5.2. bør sanktionsniveau ligge på 12.500 kr. til ejeren (brugeren) af en lastbil eller en bus, der har overtrådt de foreslåede krav i lovforslagets § 1, nr. 3 (§ 15 b, stk. 3, nr. 1, der bliver stk. 1, nr. 1). Såfremt føreren vedgår sig overtrædelsen bør sanktionsniveauet ligge på 5.000 kr. For ejeren (brugeren) af en varebil bør sanktionsniveauet ligge på 1.500 kr. for en overtrædelse af de foreslåede krav i lovforslagets § 1, nr. 4 (§ 15 b, stk. 2). Den foreslåede registreringspligt for ejeren (brugeren) af et udenlandsk køretøj, såvel tunge køretøjer som varebiler, bør selvstændigt sanktioneres med et beløb svarende til mindre trafikforseelser (1.000 kr.).

For de udenlandske køretøjer vil konstateringen af, om de overholder kravene i § 15 b, stk. 3 og 4, der bliver stk. 1 og

2, være baseret på ejeren (brugerens) registrering af et partikelfilter efter bestemmelser fast i medfør af lovforslagets § 1, nr. 8 (§ 15 b, stk. 6).

Hvis det efterfølgende viser sig, f.eks. fordi den udenlandske ejer (bruger) efter modtagelsen af et administrativt bødeforelæg for manglende registrering og manglende overholdelse af de tekniske krav, indsender dokumentation for et partikelfilter på køretøjet, pålægges ejeren (bruger) ikke ansvar. Det administrative bødeforelæg på 12.500 kr. annulleres, hvis der er tale om et tungt køretøj, og i stedet fremsendes et nyt bødeforelæg alene for den manglende registrering på 1.000 kr. For varebiler vil der være tale om et administrativt bødeforelæg på 1.500 kr. og 1.000 kr. for henholdsvis en overtrædelse af partikelfilterkravet, herunder manglende registrering, og en overtrædelse, der alene vedrører manglende registrering.

Den primære kontrol med miljøzonereglernes overholdelse vil fremadrettet finde sted ved den automatiske kontrol ved nummerpladegenkendelse. Udenlandske lastbiler og busser vil fortsat, såvel som de danske, kunne sanktioneres i forbindelse med politiets vejsidekontroller, og i den forbindelse vil politiet, som i dag, kunne udstede bødeforelæg til ejeren eller føreren. Udgangspunktet er et virksomhedsansvar ved erhvervsmæssig anvendelse af køretøjet. Bødeniveauet vil i den forbindelse ligeledes være 5.000 kr. til chaufføren, hvis der konstateres en overtrædelse af det foreslåede partikelfilterkrav i § 15 b, stk. 1, da det i den situation er klart, hvem der førte køretøjet. For varebiler er der i samme situation et bødeniveau på 1.500 kr.

Bestemmelsen om administrative bødeforelæg foreslås at få virkning fra den 1. oktober 2020. Der vil dermed være en periode på tre måneder, hvor den digitale overvågning kan indkøres og køretøjsejere kan modtage information om de nye regler på baggrund af informationer fra kontrolsystemet. Politiet kan håndhæve reglerne fra den 1. juli 2020, og der er dermed ikke tale om en udskydelse af reglernes ikrafttræden, men alene en udskydelse af ordningen vedrørende administrative bødeforelæg.

En overtrædelse af miljøzonereglene skal ikke fremgå af straffeattesten.

Der henvises i øvrigt til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 16.

### *3. Forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven*

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

Som en del af varetagelsen af den generelle tilsynsopgave med miljøzonereguleringen foreslås det med § 15 e, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 11, at Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzoner. Det drejer sig efter den foreslåede § 17 a, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, om opgaver vedrørende indsamling af data, herunder sammenstilling af data, administrere registre og tv-overvågning, til brug for håndhævelse over for køretøjer, der ikke lever op til miljøzonekravene.

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

Med lovforslagets § 15 e, stk. 2, er det hensigten at fastsætte nærmere regler om Miljøstyrelsens mulighed for at udveksle data med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data. Se nærmere de specielle bemærkninger til § 15 e for ordningens udformning, jf. § 1, nr. 11.

Efter databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 1, 1. led, forstås ved personoplysninger enhver form for information om en identificeret eller identificerbar fysisk person. Almindelige personoplysninger omfatter bl.a. oplysninger om en fysisk persons navn, adresse, personnummer og nummerplade. Behandling af personoplysninger er defineret i artikel 4, nr. 2.

Efter den foreslåede § 15 e, stk. 2, vil Miljøstyrelsen kunne behandle, herunder videregive data til Sund og Bælt Holding A/S i overensstemmelse med artikel 6. Sund og Bælt Holding A/S vil tilsvarende med hjemmel i den foreslåede § 17 a kunne behandle, herunder videregive data til Miljøstyrelsen i overensstemmelse med forordningens artikel 6. Med denne hjemmel forventes der f.eks. fastsat regler, der pålægger Miljøstyrelsen at sende oplysninger til Sund og Bælt Holding A/S om, hvilke køretøjer (registreringsnummer og køretøjets nationalitet), der har modtaget dispensation, samt oplysninger om, hvilke miljøzoner og hvilke perioder dispensationen gælder i.

I databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, findes de relevante bestemmelser om, hvornår almindelige personoplysninger må behandles, herunder indsamles, sammenstilles og videregives. I forordningens artikel 6, stk. 1, litra e, angives det, at behandling af personoplysninger er lovlig, hvis behandling er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse, som den dataansvarlige har fået pålagt.

Efter forordningens artikel 6, stk. 2, kan medlemsstaterne opretholde eller indføre mere specifikke bestemmelser for at tilpasse anvendelsen af forordningens bestemmelser om behandling med henblik på overholdelse af stk. 1, litra c og e, ved at fastsætte mere specifikke krav til behandling og andre foranstaltninger for at sikre lovlig og rimelig behandling,

herunder for andre specifikke databehandlingssituationer som omhandlet i forordningens kapitel IX (artikel 85-91).

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

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

For så vidt angår lovforslagets § 15 e, stk. 2, som er en bemyndigelsesbestemmelse til at fastsætte nærmere regler om Miljøstyrelsens mulighed for at udveksle data med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data, er det Miljø- og Fødevarerministeriets vurdering, at disse regler er inden for rammerne af forordningens artikel 6.

For så vidt angår den foreslåede § 17 a, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, om, at Sund og Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen, er det vurderingen, at denne regel ligger inden for rammerne af forordningens artikel 6. Det bemærkes, at ANPR-systemet automatisk vil sløre evt. billeder af fører eller passagerer, som måtte være kommet med på billedet af køretøjets nummerplade. Det vil ikke være muligt at genskabe et evt. billede af fører eller passagerer.

Det vurderes endvidere, at de foreslåede § 17 a, stk. 2 og 3, der indebærer, at Sund og Bælt Holding A/S kan behandle, herunder indsamle, sammenstille og videregive, personoplysninger, der er nødvendige for, at selskabet kan administrere ordningen, holder sig inden for forordningens artikel 6. Det er endvidere vurderingen, at den foreslåede ordning holder sig inden for forordningens artikel 5, herunder kravet om dataminimering. Det bemærkes i denne forbindelse, at billederne af nummerpladerne ikke opbevares længere end nødvendigt for at kunne konstatere, om køretøjet overholder kravene til kørsel i miljøzonen. I de tilfælde, hvor køretøjet ikke overholder kravene, vil billederne blive opbevaret til brug for en efterfølgende sag om overtrædelse af reglerne. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 17 a, stk. 2.

Det følger af databeskyttelsesforordningens artikel 10, 1. pkt., sidste led, at private alene kan behandle oplysninger om strafbare forhold, hvis behandlingen har hjemmel i EU-retten eller medlemsstaternes nationale ret, som giver pas-

sende garantier for registreredes rettigheder og frihedsrettigheder.

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

Sund og Bælt Holding A/S vil behandle oplysningerne efter de foreslåede § 17 a, stk. 1-3. De foreslåede bestemmelser i § 17 a, stk. 1-3, vil derfor udgøre national hjemmel til at behandle oplysninger om strafbare forhold i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens artikel 10, 1. pkt., sidste led.

Sund og Bælt Holding A/S' behandling af oplysninger om overtrædelse af reglerne sker af hensyn til håndhævelse af ordningen. Behandlingen af disse oplysninger skal sikre, at ordningen efterleves og er effektiv. Sund og Bælt Holding A/S vil alene behandle de oplysninger om strafbare forhold, som er nødvendige, for at selskabet kan kontrollere og administrere ordningen. Selskabets behandling af oplysningerne vil endvidere have hjemmel i national ret.

Hjemlen indebærer kun behandling af oplysninger om strafbare forhold til snævre formål. Det er derfor vurderingen, at de snævre betingelser for, hvornår Sund og Bælt Holding A/S kan behandle oplysninger om strafbare forhold efter lovforslaget, må antages at udgøre passende garantier for registreredes rettigheder og frihedsrettigheder i overensstemmelse med kravet til nationale regler i forordningens artikel 10, 1. pkt., sidste led.

Det er derfor vurderingen, at Sund og Bælt Holding A/S' behandling af oplysninger om strafbare forhold vil være inden for rammerne af forordningens artikel 10, 1. pkt.

Lovforslagets § 17 a, stk. 1-3, vil udgøre specifikke bestemmelser om anvendelsen af forordningen efter databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 1, litra e, jf. artikel 6, stk. 2 og 3. Sund og Bælt Holding A/S pålægges efter den foreslåede bestemmelse i § 15 e, stk. 1, opgaven med at varetage kontrol af køretøjer i miljøzoner, der medfører en behandling, der er nødvendig af hensyn til udførelse af en opgave i samfundets interesse, eller som henhører under offentlig myndighedsudøvelse efter forordningens artikel 6, stk. 1, litra e.

Den foreslåede § 17 a, stk. 1, og § 17 a, stk. 2, 2. pkt., indebærer, at der fastsættes specifikke bestemmelser om indsamling af oplysninger, idet det bestemmes, at indsamling af oplysninger kan ske via automatisk nummerpladegenkendelse, og at indsamling af oplysninger kan ske fra Køretøjsregisteret. Det følger samtidig af den foreslåede § 17 a, stk. 2, 1.

pkt., og stk. 3, at indsamling, behandling og videregivelse af oplysninger skal være nødvendig af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' og kontrolmyndighedens opgaver.

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

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

På ovenstående baggrund er det vurderingen, at de foreslåede § 17 a, stk. 4 og 5, ligeledes holder sig inden for ramme af forordningens artikel 6.

Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S vil få forskellige opgaver i relation til håndhævelse af reglerne om miljøzoner. Sund og Bælt Holding A/S' opgaver vil bl.a. bestå i at indsamle en række oplysninger, bl.a. billeder af nummerplader via automatisk nummerpladegenkendelse og oplysninger fra Køretøjsregisteret, herunder både almindeligt tilgængelige oplysninger i registeret og oplysninger om CPR-nummer og beskyttet navn og adresse. Selskabet vil endvidere modtage oplysninger fra Miljøstyrelsen i form af oplysninger om klagesager og oplysninger om køretøjsejere, der har opnået dispensation fra ordningen. Selskabet vil skulle sammenstille de indsamlede billeder af nummerplader og oplysninger modtaget fra Miljøstyrelsen med oplysninger fra Køretøjsregisteret for at vurdere, om en køretøjsejer har overtrådt reglerne. Selskabet vil på baggrund af de indsamlede og sammenstillede oplysninger forberede administrative bødeforelæg til brug for Miljøstyrelsens endelige beslutning om at udsende bødeforelæg til køretøjsejerne.

En dataansvarlig defineres efter databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 7, 1. led, som en fysisk eller juridisk person, en offentlig myndighed, en institution eller et andet organ, der alene eller sammen med andre afgør, til hvilke formål og med hvilke hjælpemidler der må foretages behandling af personoplysninger. Efter forordningens artikel 4, nr. 8, er en databehandler en fysisk eller juridisk person, en of-

fentlig myndighed, en institution eller et andet organ, der behandler personoplysninger på den dataansvarliges vegne.

Sund og Bælt Holding A/S vil være selvstændig dataansvarlig for de oplysninger selskabet indsamler og behandler i forbindelse med ordningen. Dataansvaret for oplysningerne vil overgå til Miljøstyrelsen, når den samlede dokumentation, som bl.a. indeholder tid og sted for observationen, et billede af køretøjet, hvor føreren og evt. passagerer er sløret, samt det administrative bødeforelæg, som Sund og Bælt Holding A/S har udsendt, oversendes fra selskabet til Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen vil skulle stå for at behandle ansøgninger om dispensation fra ordningen og behandle klagesager. Miljøstyrelsen vil være selvstændig dataansvarlig for behandlingen af dispensationsansøgninger og klagesager. Dataansvaret vil overgå til Sund og Bælt Holding A/S, for de oplysninger selskabet modtager om gyldig tidsperiode og sted for en dispensation, til brug for selskabets sagsbehandling.

#### *4. Økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

Statens udgifter vil primært være knyttet til den skærpede kontrol. Der forventes udgifter til Miljøstyrelsen på i alt 14,5 mio. kr. i perioden 2020-23 til opfølgning på lov nr. 590 af 13. maj 2019 og dette lovforslag. Hertil kommer, at der på Miljøstyrelsen budget afsættes 58,5 mio. kr. til indsamling af kontrol data udført af Sund og Bælt Holding A/S i perioden 2020 til 2023. Dette svarer til årlige driftsomkostninger, inkl. afskrivninger af opsat kameraudstyr og system platform på ca. 14,5 mio. kr. Der afsættes et mindre beløb på 0,4 mio. kr. til administration i Skatteministeriet i 2020 til systemtilretninger af DMR.

Udgifterne afholdes inden for de respektive ministeriers rammer.

Lovforslaget ventes ikke at medføre andre provenuforskydninger for staten.

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

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

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

retøjet igen inden for en femårs periode passerer et kontrolpunkt. Dette er nærmere beskrevet i de specielle bemærkninger til § 2, nr. 3.

Lovforslaget gør brug af data, som allerede er tilgængelige i DMR. Der skal således ikke indsamles nye data for at føre tilsyn og kontrol med reglerne, og aktørerne skal heller ikke melde ekstra data ind. I de tilfælde hvor køretøjets oplysninger ikke er opdaterede i DMR, kan køretøjets ejer gøre dette ved næstkommende syn og inden 1. juli 2020. Der benyttes samme begreber i lovforslaget som i den øvrige lovgivning og DMR. Der benyttes samme krav til partikelfiltre i miljøzoneordningen, som også anvendes hos SKAT.

Der gøres med lovforslaget brug af det allerede eksisterende offentlige register i DMR. Her findes de data, som lovforslaget vedrører. Politiet, som i dag står for håndhævelsen af reglerne, har i dag adgang til DMR og kan indhente og behandle de relevante oplysninger fra DMR.

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

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

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

Det administrative sagsbehandlingssystem, som Sund og Bælt Holding A/S vil udvikle, vil være udformet, så det er i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens regler herom, herunder databeskyttelsesforordningens artikel 25 om databeskyttelse gennem design, hvorefter den dataansvarlige allerede fra tidspunktet, hvor midlerne for behandlingen fastlægges, skal gennemføre passende tekniske og or-

ganisatoriske foranstaltninger, som er designet med henblik på at sikre en effektiv implementering af de grundlæggende databeskyttelsesprincipper.

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

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

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

##### *5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Forslaget forventes at medføre en lempelse på ca. 6 mio. kr. for erhvervslivet som følge af undtagelsen af Euro V lastbiler og busser solgt før skæringsdatoen i trin 1, der træder i kraft den 1. juli 2020. Besparelsen opstår som følge af, at ca. 900 Euro V køretøjer omfattes af kravene den 1. januar 2022 i stedet for den 1. juli 2020. Ca. 150 køretøjer forventes udskiftet naturligt i perioden, og for dem bortfalder udgiften forbundet med miljøzoner helt. Fremrykning af trin 2 med et halvt år skønnes at berøre ca. 3.200-3.300 køretøjer og medfører skønsmæssigt udgifter på ca. 9 mio. kr.

Der er ingen erhvervsøkonomiske konsekvenser i øvrigt.

Det er Miljø- og Fødevarerministeriets vurdering, at lovforslagets indhold er udtryk for agil erhvervsrettet regulering. Lovforslaget berører ikke erhvervets mulighed for at teste, udvikle eller anvende digitale teknologier og forretningsmodeller. Lovforslaget begrænser muligheden for at benytte de mest forurenende dieselskøretøjer i de mest befolkningstætte områder i Danmark.

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

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

Den digitale kontrol betyder, at langt de fleste erhvervsdrivende ikke skal foretage sig noget i forbindelse med de nye regler. Det vil automatisk blive registreret, hvem der over-

holder kravene. Digitaliseringen vurderes at lempe byrder for erhvervslivet med i alt ca. 65 mio. kr. frem til 2030 i forhold til en model, hvor køretøjsejere fremadrettet fortsat skulle købe et fysisk miljøzonermærke. For de køretøjer, som vælger at få eftermonteret et partikelfilter, kan dette ske i forbindelse med de lovpligtige syn. Synshallen vil være forpligtiget til at registrere partikelfilteret i DMR.

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

#### 6. Administrative konsekvenser for borgerne

Der vurderes ikke at være administrative konsekvenser for borgerne.

#### 7. Miljømæssige konsekvenser

Fremrykningen af trinkrav for tunge køretøjer til 1. januar 2022 vil have en positiv effekt på luftkvaliteten og skønnes samlet at reducere udledningen af NOx med 40 tons og partikler 0,5 tons. Det skønnes hermed en miljøgevinst på ca. 14 mio. kr. Dog skal undtagelsen for Euro V/EEV modregnes i dette overslag. Der forelægger ikke en specifik vurdering af reduktionen i udledning af luftforurening som følge af undtagelsen. Det er Miljø- og Fødevareministeriets skøn, at undtagelsen stort set udligner effekten af fremrykningen af trinkravene, dog, at der er en mindre positiv miljøeffekt som følge af lovforslaget.

Herudover antages, at den automatiske kontrol understøtter, at de kommende skærper af kravene i miljøzoner får fuld effekt.

#### 8. Forholdet til EU-retten

Euronormerne er sekundære EU-retsakter, som er vedtaget med hjemmel i hhv. art. 114 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivninger vedr. det indre markeds funktion; miljøgarantien, og artikel 122 om vedtagelse af foranstaltninger i tilfælde af vanskeligheder i en medlemsstat.

Under henvisning til lovforslagets bestemmelser om partikeludledning er lovforslaget notificeret over for Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU, af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester), EU-Tidende 2015, L 241, s. 1–15.

Status quo perioden er endnu ikke udløbet. Miljø- og Fødevareudvalget vil blive orienteret, hvis der modtages bemærkninger.

I forbindelse med Sund og Bælt Holding A/S' indkøb af udbudspligtige tjenesteydelser og varer, til brug for driften af

miljøzoneordningen, skal Sund og Bælt Holding A/S selvstændigt overholde udbudspligten i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (forsyningsvirksomhedsdirektivet).

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

Et udkast til lovforslag har været i høring fra den 16. januar 2020 til den 13. februar 2020 hos følgende myndigheder, organisationer m.v. Lovforslaget har været offentliggjort på Høringsportalen ([www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk)) og er sendt til nedenstående høringsparter.

Ankers Tivolipark ApS, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchen Danmark, Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Bilbranchen (DI), Bygherreforeningen, Centralorganisationen af industriansatte i Danmark (CO-industri), Cirkus Arena, Cirkus Baldoni, Cirkus Mascot, DAKOFA, Danmarks Arbejdsgiverforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri, Dansk Miljøteknologi, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Persontransport, Dansk Veteranbil Klub, Dansk Vintage Motor Club, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, DCE (Center for Miljø og Energi), De Danske Bilimportører, Det Miljøøkonomiske Råd, Det Økologiske Råd, Drivkraft Danmark, DSB, DTU Transport, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund 3F, FDL, FDM, Forbrugerrådet, FORCE, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen Biogasbranchen, Frederiksberg Kommune, Fynbus, Færdselsstyrelsen, Greenpeace, Herning Tivolipark ApS, International Transport Danmark (ITD), Kim Larsens Tivoli, KL (Kommunernes Landsforening), Københavns Kommune, Køretøjsbygger- Autorskadebranchen i Danmark, LO, Midttrafik, Miljøstyrelsen, Motorhistorisk Samråd, Mover, Movia, Noah, Nordjyllands, Trafikselskab, Odense Kommune, Olie Gas Danmark, Post Nord, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rejsearrangører i Danmark, Rigspolitiet, Rudolfs Tivoli, Skandinavisk Tivoli Park, SMVdanmark (håndværksrådet), Specialforeningen for Kurér- og Varebiltransportører, Sund og Bælt Holding A/S, , Sydtrafik, Team Effektiv Regulering, Teknologisk Institut, Tivoliland ApS, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Trafikselskaberne i Danmark, Vejdirektoratet, Vognmandslauget, Aalborg Kommune, Aarhus Kommune, DI Transport, Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SLD og Datatilsynet.

## 10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Kommunerne og regionerne ventes ikke at have omkostninger af betydning som følge af forslaget.  Statens udgifter forventes at udgøre ca. 73 mio. kr. i perioden 2020-23 til digitalhåndhævelse, øgede dispensationer, information om reglerne for udenlandske vognmænd samt evaluering.
Implementerings- konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udarbejdelse og tilpasning af administrative forskrifter.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	6 mio. kr. i lempelse i erhvervsøkonomiske omkostninger som følge af undtagelse for Euro V. Herudover vurderes fremrykning af trinkrav nr. 2 med seks måneder at medføre erhvervsøkonomiske omkostninger på ca. 9 mio. kr.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Kravet om fysisk miljøzonermærke er ophævet og der vurderes en samlet besparelse ved den digitale ordning på ca. 65 mio. kr. i forhold til en ordning med miljøzonermærker som hidtil.  Visse eller alle udenlandske køretøjer skal registreres.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Fremrykning af trinkrav nr. 2 for tunge køretøjer skønnes at medføre miljøgevinster for ca. 14 mio. kr. Dog skal Euro V undtagelsen modregnes, hvilket ikke er medtaget på grund af manglende tal. Skønsmæssigt vurderes tiltagene stort set at udligne hinanden, så der samlet set er tale om en lille positiv miljøeffekt.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Loven er som udkast notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/1535/EU om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation). Status quo perioden er endnu ikke udløbet. Miljø- og Fødevareudvalget vil blive orienteret, hvis der modtages bemærkninger.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej  X



## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

### Til § 1

#### Til nr. 1

Den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 1, 2.-4. pkt., medfører, at kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner end Frederiksberg, København, Odense, Aalborg og Aarhus, kan beslutte at etablere miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med dieseldrevne lastbiler og busser, der vejer over 3.500 kg, forudsat at miljøministeren forinden har givet tilladelse hertil. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Grænseværdier for partikelforurening fremgår af bekendtgørelse nr. 1472 af 12. december 2017 om vurdering og styring af luftkvaliteten (luftkvalitetsbekendtgørelsen). Meddelelsen af tilladelse forudsætter yderligere, at der er foretaget en vurdering af de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af etablering af en miljøzone.

Efter den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 2, kan kommunalbestyrelsen i alle kommuner, hvor grænseværdien for partikelforurening er overskredet, efter forudgående tilladelse fra miljøministeren træffe bestemmelse om at etablere en miljøzone, hvor der er betydelig trafik med varebiler, såvel diesel- som benzindrevne. En yderligere betingelse for, at en miljøzone for varebiler kan etableres er, at miljøministeren har udstedt regler om varebiler i miljøzoner efter miljøbeskyttelseslovens § 15 e.

Det følger af den foreslåede ændring i bestemmelsen i § 15 a, stk. 2, at kommunalbestyrelsen i andre kommuner end dem, der er nævnt i stk. 1, efter forudgående tilladelse fra miljøministeren kan træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de køretøjer, der er nævnt i § 15 b, stk. 1 og 2. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 15 a, stk. 2, vil medføre, at den gældende regel om etablering af miljøzoner for varebiler ophæves, idet miljøzoner fremadrettet vil omfatte både lastbiler, busser og varebiler. Den foreslåede ændring medfører samtidigt, at reglerne for etablering af miljøzoner i øvrige kommuner end de fem kommuner, nævnt i stk. 1, samles i stk. 2.

Adgangen til at etablere miljøzoner i de øvrige kommuner foreslås som hidtil at være betinget af, at der skal være tale om større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med dieseldrevne lastbiler og busser - og som noget nyt dieseldrevne varebiler. Betydelig trafik er defineret som "en årsdøgnstrafik på en eller flere veje på omkring 500 tunge køretøjer eller 1.500 varebiler", jf. § 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 1323 af 21. december 2011 om miljøzoner (miljøzonebekendtgørelsen). Bekendtgørelsen vil blive revi-

deret som opfølgning på lovforslaget, og i den forbindelse vil definitionen af betydelig trafik udvides til også at omfatte varebiler.

De øvrige betingelser i den foreslåede § 15 a, stk. 2, svarer til de gældende betingelser efter § 15 a, stk. 1. Det vil sige, at det fortsat skal være et krav, at miljøministeren skal give sin forudgående tilladelse. Tilladelsen skal fortsat være betinget af, at der skal være en overskridelse af grænseværdier for partikelforurening, ligesom de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen skal indgå i vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles.

Baggrunden for tilladelseskravet er, at det bør sikres, at nye miljøzoner kun kan indføres, når partikelgrænseværdien i bekendtgørelse nr. 1472 af 12. december 2017 om vurdering og styring af luftkvaliteten (luftkvalitetsbekendtgørelsen) er overskredet. Der vil desuden blive taget hensyn til de tekniske og økonomiske forhold, en miljøzones egnethed som styringsmiddel i den pågældende situation, proportionalitet og lignende hensyn. Vurderingen af, om der kan gives tilladelse til etablering af en miljøzone, sker ved modelberegninger, baseret på detaljerede lokale trafiktællinger, eller ved at der gennemføres faktiske målinger af luftforureningen af kortere varighed, typisk ca. fire uger. Ved vurderingen af, om der er overskridelser af grænseværdier for partikelforurening, vil det blive taget i betragtning, om overskridelsen skyldes særlige forhold af enkeltstående varighed (større brande eller lignende), eller om overskridelsen må forventes også at forekomme i efterfølgende kalenderår. Ministerens beføjelse til at tillade etablering af miljøzoner forventes fortsat at blive delegeret til Miljøstyrelsen.

#### Til nr. 2

I den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, fremgår de indtil den 1. juli 2020 gældende miljøzonekrav til lastbiler og busser, hvor lastbiler og busser skal have monteret et effektivt partikelfilter eller som minimum være Euro IV. Samtidigt fremgår det af bestemmelsen, at lastbiler og busser skal være forsynet med et miljøzonenmærke.

Efter den gældende § 15 b, stk. 2, påhviler det ejeren (brugeren) at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1-3, dvs. kravet om en bestemt mindste Euronorm eller et partikelfilter og kravet om miljøzonenmærke. Føreren af køretøjet er pålagt at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone har et miljøzonenmærke.

Det foreslås, at § 15 b, stk. 1 og 2, ophæves.

Ophævelsen af § 15 b, stk. 1, er begrundet i, at der pr. 1. juli 2020 træder nye miljøzoneregler i kraft, og at kravene dermed vil være forældede.

Ansvarsfordelingsreglen i § 15 b, stk. 2, foreslås ophævet, da der i stedet fremadrettet påtænkes en ansvarsfordeling

med et betinget objektivt ansvar, se nærmere herom under bemærkningerne til lovforslaget § 1, nr. 16.

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

Til nr. 3

Den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 1, nr. 2, medfører, at dieseldrevne lastbiler og busser i en miljøzone indtil den 1. juli 2020 skal have monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder Euro IV. Den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 1, nr. 3, medfører krav om, at lastbiler og busser skal være forsynet med et miljøzonenemærke for, at de lovligt kan opholde sig i en miljøzone. Dette krav gælder ligeledes indtil den 1. juli 2020.

Den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 2, 1. pkt., medfører, at det påhviler ejeren eller den varige bruger af et køretøj omfattet af kravene i miljøzonen at sikre sig, at det pågældende køretøj opfylder kravene i miljøzonen. Efter § 15 b, stk. 2, 2. pkt., påhviler det føreren af et køretøj omfattet af miljøzonereglerne at sikre sig, at køretøjet opfylder miljøzonenemærkekravet. Bestemmelsen henviser til de gældende krav i § 15 b, stk. 1, hvorfor bestemmelsen ikke har virkning efter den 1. juli 2020.

Med lovforslagets § 1, nr. 2, foreslås bestemmelserne i § 15 b, stk. 1 og 2, ophævet, da de ikke længere vil være relevante efter den 1. juli 2020.

Den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, medfører, at lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en totalvægt på mere end 3.500 kg, fra og med den 1. juli 2020 skal være monteret med et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere, for at det lovligt kan opholde sig i en miljøzone. Fra og med den 1. juli 2022 skærpes kravet, således at lastbiler og busser fra dette tidspunkt skal være monteret med et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2014 eller senere, for at køretøjet lovligt kan opholde sig i en miljøzone.

Den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 3, nr. 3, medfører krav om, at lastbiler og busser registreret med eftermonterede partikelfiltre skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d som forudsætning for, at lastbiler og busser må være i en miljøzone. Der er endvidere i § 15 b, stk. 8, som bliver stk. 6, i dag fastsat regler om, at godkendelsespligten ikke skal gælde for udenlandske køretøjer, der er op til 30 år gamle.

Den foreslåede bestemmelse i § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, vil medføre, at for lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt total vægt på mere end 3.500 kg, vil kravene i stk. 1, nr. 1-4, jf. dog stk. 4 og 5, gælde i en miljøzone.

I den foreslåede § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, er henvisningen til undtagelserne i stk. 6-8 blevet ændret til en henvisning til stk. 4 og 5. Ændringen skal ses i sammenhæng med den foreslåede ophævelse af de gældende stk. 1 og 2 i § 15 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, samt den foreslåede § 15 b,

stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, hvor undtagelsen i den gældende § 15 b, stk. 8, ikke foreslås videreført.

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

Den foreslåede bestemmelse i § 15 b, stk. 1, nr. 1, vil medføre, at fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere, eller køretøjet skal som minimum opfylde udstødningsnormerne Euro V eller EEV.

Det betyder i forhold til de gældende regler, at Euro IV køretøjer fortsat skal have et eftermonteret partikelfilter for at få adgang til en miljøzone efter den 1. juli 2020. Lovforslaget vil derimod være en lempelse i forhold til de gældende regler, hvor Euro V køretøjer indregistreret første gang før den 1. oktober 2009 også skal have eftermonteret et partikelfilter for at få adgang til en miljøzone efter den 1. juli 2020.

Den foreslåede bestemmelse i § 15 b, stk. 1, nr. 2, vil medføre, at fra og med den 1. januar 2022 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2015 eller senere.

Ændringen vil betyde en tidligere indførelse af andet trinkrav, som efter den gældende § 15 b, stk., 3, nr. 2, ellers skulle ske den 1. juli 2022. Den tidligere indførelse af andet trinkrav er begrundet i, at det vil få en bedre miljøeffekt, at trinkravet indføres tidligere.

Endvidere vil den foreslåede bestemmelse i § 15 b, stk. 1, nr. 2, medføre, at tunge køretøjer registreret første gang før den 1. januar 2015 vil blive omfattet. Efter de gældende regler er tunge køretøjer registreret første gang før den 1. januar 2014 omfattet af miljøzonereglerne.

Ændringen vil betyde, at Euro V køretøjer solgt på dispensation (restsalg) i perioden den 1. januar 2014 til den 1. januar 2015 også er omfattet af andet trinkrav og dermed krav om partikelfilter, hvilket vil medføre, at alle Euro V køretøjer skal have et eftermonteret partikelfilter for at få adgang til en miljøzone efter den 1. januar 2022.

Den foreslåede bestemmelse i § 15 b, stk. 1, nr. 3, vil medføre, at køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i medfør af § 15.

Bestemmelsen er en videreførelse af kravet i den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 3, nr. 3, om, at lastbiler og busser registreret i Danmark med eftermonterede partikelfiltre skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d som forudsætning for, at køretøjet må være i en miljøzone. I lyset af, at undtagelse for godkendelsespligten i den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 8, foreslås ophævet, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås det endvidere at foretage en afgrænsning i § 15 b, stk. 3, nr. 3, der bliver stk. 1, nr. 3, således at det kommer til at fremgå direkte af denne bestemmelse, at den kun finder anvendelse i forhold til lastbiler og busser registreret i Danmark. For lastbiler og busser registreret i udlandet, foreslås i stedet indført et registreringskrav, jf. ne-

denfor. De tekniske krav til partikelfiltre påtænkes at følge de nuværende regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 5, som bliver stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse i § 15 b, stk. 1, nr. 4, vil medføre, at køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat efter § 15 b, stk. 6, fra den 1. juli 2020 skal være registreret.

Der vil dermed gælde en registreringspligt for visse eller alle udenlandske lastbiler og busser afhængigt af de regler der vil blive fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 b, stk. 6. Manglende registrering af et udenlandsk køretøj vil kunne sanktioneres med et administrativt bødeforelæg efter de foreslåede bestemmelser i § 110 d, jf. § 110 c, hvortil der henvises, jf. de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 16.

Partikelfilterkravet påtænkes at kunne opfyldes med et fabriksmonteret og med et eftermonteret partikelfilter. Som de gældende partikelfilterkrav, vil de nærmere krav til et eftermonteret partikelfilter blive fastsat med hjemmel i den foreslåede bemyndigelse i § 15 b, stk. 3 (gældende stk. 5). Reglerne vil bestå af samme krav, som der gælder i dag, hvilket bl.a. vil medføre krav om, at det effektive partikelfilter maksimalt yder et modtryk på 20 kPa ved motorens maksimale effekt, at det reducerer mindst 80 % af partikelemissionen målt ifølge anerkendte EU-metoder, og at røggastætheden efter filteret målt ved fri acceleration ikke overstiger en K-værdi på 0,2 m-1.

Til nr. 4

Den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 4, medfører, at for varebiler, der er drevet af en motor med kompressions-tænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav i nr. 1-4, jf. dog stk. 6-8. Af bestemmelsens nr. 1-3, fremgår de trinkrav, som gælder for varebiler, og som indføres trinvis den 1. juli 2020, den 1. juli 2022 og den 1. juli 2025. Nr. 4 medfører, at køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.

I § 15 b, stk. 6-8, fremgår undtagelserne til miljøzonekravene nævnt i § 15 b, stk. 1, 3 og 4. Stk. 6, medfører, at miljøzonekravene ikke gælder for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed. Stk. 7, medfører, at miljøzonekravene ikke gælder for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle. Ministeren fastsætter regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at betingelserne i 1. pkt. er opfyldt. Stk. 8, medfører, at kravet om godkendelse i stk. 3, nr. 3, og stk. 4, nr. 4, ikke gælder for køretøjer, der er registreret i udlandet og er op til 30 år gamle. Miljøministeren kan fastsætte regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at kravene i stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, er opfyldt.

Den foreslåede ændring i § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 2, vil medføre, at »stk. 6-8« ændres til »stk. 4 og 5«.

Med den foreslåede ændring af bestemmelsen videreføres de nuværende undtagelser i stk. 6 og 7, således at partikelfilterkrav og krav til første registreringsdato for varebiler ikke vil gælde for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed, og ej heller vil gælde for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle. Derimod vil den foreslåede ændring medføre, at bestemmelsen i § 15 b, stk. 8, ikke vil blive videreført som en undtagelse til miljøzonekravene.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at de gældende § 15 b, stk. 1 og 2, foreslås ophævet, jf. lovforslagets nr. § 1, nr. 2, og samtidigt en konsekvens af nyaffattelsen af § 15 b, stk. 8, som bliver stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 8.

Til nr. 5

Den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 4, nr. 4, medfører, at køretøjer med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d. Godkendelseskravet gælder dog ikke for varebiler, der er registreret i udlandet, og som er op til 30 år gamle, jf. det gældende § 15 b, stk. 8.

Den foreslåede ændring i bestemmelsen § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, vil medføre, at der efter »Køretøjer« vil blive indsat »registreret i Danmark«. Ændringen vil medføre, at det fremgår af bestemmelsen, at det kun er køretøjer med eftermonteret partikelfilter registreret i Danmark, som skal godkendes efter regler fastsat i medfør af § 15 d.

På baggrund af den foreslåede ændring i § 1, nr. 6 og 8, foreslås det, at foretage en afgrænsning af bestemmelsen i § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, således at det vil fremgå af bestemmelsen, at den kun finder anvendelse i forhold til varebiler registreret i Danmark.

Til nr. 6

De gældende registreringskrav for udenlandske varebiler i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 8, 2. pkt., medfører, at miljøministeren kan fastsætte regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at kravene i § 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, er opfyldt. Bestemmelsen medfører, at ministeren kan fastsætte regler om, at føreren af et køretøj, registreret i udlandet, skal kunne fremvise dokumentation for, at køretøjet lever op til kravene om partikelfilter eller til første registreringsdato. Kravet er ikke implementeret i den gældende bekendtgørelse nr. 1059 af 22. oktober 2019 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (den tekniske miljøzonebekendtgørelse), da det vedrører miljøzonekrav, som træder i

kraft den 1. juli 2020, og der indtil dette tidspunkt fortsat vil være krav om, at køretøjet er forsynet med miljøzonermærke.

Den foreslåede bestemmelse § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 5, vil medføre, at køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat efter § 15 b, stk. 6, fra den 1. juli 2020 skal være registreret.

Med indsættelse af den foreslåede bestemmelse vil der blive mulighed for at fastsætte regler om registreringskrav for udenlandske varebiler, der færdes i danske miljøzoner. Kravene til hvilke køretøjer, der skal registreres og hvilke dokumentationskrav, der vil gælde i forbindelse med registreringen, vil blive fastsat med hjemmel i § 15 b, stk. 6, jf. de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 8.

Manglende registrering vil kunne sanktioneres med et administrativt bødeforelæg efter den foreslåede bestemmelse i § 110 d, jf. § 110 c, hvortil der henvises, jf. de specielle bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 16.

Til nr. 7

De gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 6 og 7, medfører, at miljøzonekravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1-3, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4, ikke omfatter køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed, samt køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle.

Den foreslåede ændring i § 15 b, stk. 6, der bliver stk. 4, og § 15 b, stk. 7, der bliver stk. 5, vil medføre, at undtagelserne vil gælde for kravene nævnt i § 15 b, stk. 1, nr. 1-4, og stk. 2, nr. 1-5. Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ophævelse af de gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

De foreslåede ændringer vil samtidigt medføre, at bestemmelserne tilpasses således, at køretøjer undtaget fra miljøzonekravene efter de gældende bestemmelser i § 15 b, stk. 6 og 7, også vil blive undtaget fra de foreslåede krav om registrering for udenlandske køretøjer i henholdsvis § 15 b, stk. 1, nr. 4 og stk. 2, nr. 5. Baggrunden herfor er, at de køretøjer, som er undtaget miljøzonekravene, skal være undtaget alle krav i forbindelse med miljøzoner, det vil sige både kravet om første registreringsdato eller partikelfilter, og kravet om registrering.

Til nr. 8

Miljøministeren kan efter den gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 8, 2. pkt., fastsætte regler om, at føreren af et køretøj registreret i udlandet, skal kunne fremvise dokumentation for, at køretøjet lever op til kravet til første registreringsdato, eller har et partikelfilter for lovligt at kunne færdes i en miljøzone.

Der er på nuværende tidspunkt ikke fastsat nærmere krav som følge af bemyndigelsesbestemmelsen, da udenlandske

køretøjer omfattet af miljøzonekravene indtil den 1. juli 2020, også er omfattet af miljøzonermærkekravet.

Den foreslåede bestemmelse i § 15 b, stk. 8, som bliver stk. 6, vil medføre, at miljøministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal registreres og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet registreringspligt.

Den foreslåede bemyndigelse i § 15 b, stk. 8, der bliver stk. 6, vil give miljøministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om den dokumentation, der vil være påkrævet i forhold til at godtgøre, at et dansk eller udenlandsk registreret køretøj, omfattet af miljøzonekravene i § 15 b, stk. 1 og 2, opfylder de fastsatte betingelser.

Det er hensigten at fastsætte krav om, at udenlandsk registrerede køretøjer skal registrere sig for lovligt at kunne køre i miljøzonen. Der kan fastsættes regler om, at alle udenlandske køretøjer skal registrere sig, således at Sund og Bælt Holding A/S og Miljøstyrelsen vil have adgang til oplysninger om alle køretøjer, der passerer kontrolpunkterne i miljøzonen. Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte regler om, at registreringspligten alene gælder for visse køretøjer, f.eks. at udenlandske køretøjer, der ikke opfylder kravene til første registreringsdato i § 15 b, stk. 1 eller 2, enten skal dokumentere, at de har fået eftermonteret partikelfilter, eller at de opfylder Euronorm V eller EEV. For lastbiler og busser gælder, at Euro VI opfylder kravet om partikelfilter. For varebiler vil Euro 5 skulle være opfyldt. Dokumentationen vil kunne bestå af fremlæggelse af en registreringsattest, hvor Euronormen fremgår eller af en erklæring fra en sagkyndig virksomhed, hvoraf det fremgår, at der er eftermonteret et partikelfilter. Registreringspligten vil også kunne fastsættes således, at alle udenlandske lastbiler og busser skal registrere sig, mens varebiler alene skal registrere sig, hvis køretøjet ikke overholder datokravene i § 1, stk. 1, nr. 1-2, og stk. 2, nr. 1-3.

Det er hensigten at kræve, at registreringen skal ske elektronisk, se nærmere herom i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 12.

Det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S skal stå for at udvikle og vedligeholde et digitalt system, der kan håndtere registreringen af de udenlandske køretøjer. Det er hensigten, at Miljøstyrelsen vil gennemføre stikprøvekontrol af de registrerede oplysninger. Det er endvidere hensigten at fastsætte krav om, at registreringen af køretøjet skal være sket senest samme dag, som køretøjet første gang opholder sig i en miljøzone. Denne tidsforskydning giver mulighed for, at udenlandske køretøjer, der bliver opmærksom på reglerne, når de er kommet til en dansk miljøzone, har mulighed for at lave en registrering, hvis de i øvrigt opfylder de tekniske krav. Et krav om registrering senest samme dag, som man kører ind i en dansk miljøzone, vil kunne indarbejdes i Sund & Bælt Holding A/S' rutine for sagsforberedende arbejde. På den måde vil der også kunne tages hensyn til eventuelle opdateringer i DMR for danske køretøjer. Se også afsnit 2.2 herom.

Til nr. 9

Miljøministeren kan i dag i særlige tilfælde dispensere fra kravene om partikelfilter for køretøjer, der færdes i miljøzoner. Miljøministeren kan endvidere fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation. Den nuværende dispensationsadgang i § 15 c, stk. 1, er anvendt i tilfælde, hvor det er godtgjort, at der foreligger sikkerhedsmæssige årsager til at fravige kravet om montering af partikelfiltre, at det ikke er teknisk muligt at montere et partikelfilter, eller at der foreligger en anden anerkendelsesværdig begrundelse for ikke at kræve montering af et partikelfilter. Ansøgeren har efter de gældende regler et krav på en dispensation i de særlige tilfælde, hvor opfyldelsen af kravene i en miljøzone belaster en virksomhed eller en privatperson på en sådan måde, at opfyldelse af filter- og mærkekravene ville indebære ekspropriation i grundlovens § 73's forstand.

Det vil fortsat bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde kan eller skal tildeles en dispensation. De foreslåede skærpede krav til lastbiler og busser i miljøzoner vurderes ikke i almindelighed at rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene vil kunne ramme enkelte ejere/registrerede brugere af køretøjer omfattet af kravene i en miljøzone atypisk hårdt, og i disse tilfælde skal ansøgeren fortsat have et krav på en dispensation fra partikelfilterkravet. I vurderingen af, om der foreligger ekspropriation, vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene om partikelfilter. Det bemærkes i den forbindelse, at en virksomhed efter omstændighederne vil kunne blive atypisk hårdt ramt økonomisk, fordi virksomheden har forretningssted inden for miljøzonen og vil skulle montere partikelfiltre på alle virksomhedens køretøjer, eller fordi virksomheden har et specialkøretøj, hvor det vil være særligt omkostningsfuldt at skulle montere et partikelfilter. Et specialkøretøj defineres ved, at den samlede pris for køretøjet overstiger det dobbelte af prisen for chassiset.

Som hidtil vil der også fremadrettet kunne tildeles en dispensation ud fra en konkret vurdering, også i tilfælde, hvor der ikke ville være tale om ekspropriation, men ud fra en vurdering af, at der er tale om et særligt tilfælde. Hovedprincipperne i den gældende dispensationspraksis forventes at blive videreført i forhold til de skærpede krav til lastbiler og busser. Miljøministerens beføjelser til at meddele dispensation forventes fortsat delegeret til Miljøstyrelsen. Det forventes ligesom i dag fastsat, at Miljøstyrelsens afgørelse om dispensation ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Særligt for rutebusser gælder Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2019/1161 af 20. juni 2019 om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport, EU-Tidende 2009, L 188, s. 116-130. Direktivet opstiller blandt andet mål for andelen af busser, der skal være renere teknologi-busser (primært gasbusser) og nul-emissions køretøjer (primært el-busser). I perioden den 2. august 2021 til den 31. december

2025 skal 45 % af nye kontrakter omfatte renere busser, hvoraf mindst halvdelen skal være nulemissionsbusser.

De regional- og kommunalt ejede trafiksselskaber står således foran en større omstilling af deres busflåder. Miljø- og Fødevareministeriet vurderer på den baggrund, at det bør inddrages i dispensationspraksis, at der skal være mulighed for at opnå en tidsbegrænset dispensation i forhold til at eftermontere partikelfiltre på busser, som med direktivet skal udskiftes inden for den nærmeste fremtid, bl.a. på betingelse af, at der opstilles en plan for omstilling af busdrift omfattet af offentlige tjenesteydelseskontrakter som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej.

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

Der er således ingen indholdsmæssig ændring af bestemmelsen. Det er henvisningerne der ændres i § 15 c, på baggrund af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 2 og nr. 3.

Til nr. 10

Efter den gældende § 15 d, stk. 1, har miljøministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om en miljøzonenærkeordning. Denne mærkeordning ophæves den 1. juli 2020, hvor den automatiske kontrol foreslås at træde i kraft. Herudover kan ministeren efter § 15 d, stk. 2, fastsætte regler om godkendelse og registrering af køretøjer med eftermonteret partikelfilter. Efter det gældende § 15 d, stk. 3 kan ministeren endvidere henlægge en række beføjelser i forbindelse med mærkeordningen og godkendelses- og registreringsordningen til en privat organisation eller virksomhed.

I bekendtgørelse nr. 1059 af 22. oktober 2019 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (den tekniske miljøzonebekendtgørelse) er det således i § 10 henlagt til synsvirksomhederne at udføre opgaverne om miljøzonekontrol og udstedelse af miljøzonemærker. Bekendtgørelsen indeholder i §§ 11-16 de nærmere regler om udstedelse, opretholdelse og fjernelse af miljøzonemærker, herunder reglen i § 13, stk. 1, om kontrol af, at et køretøj med eftermonteret partikelfilter overholder kravet om maksimal røggastæthed efter filteret ved fri acceleration. Bekendtgørelsen indeholder i §§ 27-29 regler om godkendelse og registrering af køretøjer med eftermonteret partikelfilter, som fra den 1. juli 2020 helt afløser miljøzonenærkeordningen.

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

For varebiler vil bemyndigelsen i den foreslåede stk. 1, fortsat blive anvendt til at fastsætte regler om, at varebiler der opfylder betingelserne for afgiftsfritagelse og er god-

kendt efter bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter, også anses for at være godkendt i overensstemmelse med den foreslåede ordning om skærpede krav i miljøzoner.

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

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

Der forventes også fastsat regler om de dokumentationskrav, der skal fremlægges i forbindelse med, at et eftermonteret partikelfilter skal registreres i DMR.

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

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

Det foreslås med bestemmelsen i *stk. 2*, at miljøministeren til en privat organisation eller virksomhed kan henlægge beføjelser, som er opremset i nr. 1-3.

Med det foreslåede *stk. 2* er det hensigten, at henlægge de opgaver, der følger af kravet om godkendelse og registrering til synsvirksomhederne.

Efter det foreslåede *stk. 2, nr. 1*, kan det henlægges til en privat organisation eller virksomhed at vurdere, om kravene efter § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og *stk. 2, nr. 1-3*, er opfyldt i forhold til eftermonteret partikelfilter.

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

Efter det foreslåede *stk. 2, nr. 2*, kan det henlægges til en privat organisation eller virksomhed at kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter. Bestemmelsen svarer til det gældende § 15 d, stk. 3, nr. 5.

Det er fortsat hensigten med bestemmelsen, at synsvirksomhederne, skal kontrollere røggastætheden på de køretøjer, der har et eftermonteret partikelfilter, og hvor ejeren eller den varige bruger ønsker at være godkendt og registreret i DMR med henblik på at kunne anvendes i en miljøzone efter den 1. juli 2020.

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

Efter det foreslåede *stk. 2, nr. 3*, kan det henlægges til en privat organisation eller virksomhed at godkende køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddrage godkendelser og registrere godkendte køretøjer samt kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter.

Den foreslåede bestemmelse giver hjemmel til, at godkendelses- og registreringsordningen kan henlægges til synsvirksomhederne, ligesom miljøzonomærkeordningen er henlagt til synsvirksomhederne i dag. Bestemmelsen svarer til det gældende § 15 d, stk. 3, nr. 6. Som i dag er det hensigten at pålægge synsvirksomheder en pligt til efter køretøjs ejerens eller den varige brugers anmodning at godkende de køretøjer, der opfylder kravene og til at registrere de godkendte køretøjer med eftermonteret partikelfilter i DMR. Tilsvarende skal synsvirksomhederne inddrage godkendelser til køretøjer, der ikke længere opfylder kravene, ligesom sådanne køretøjer skal afregistreres i DMR, medmindre manglerne udbedres.

Indholdet af ordningen er nærmere beskrevet ovenfor til det foreslåede § 15 d, stk. 1, hvortil der henvises.

Det foreslåede *stk. 3* fastsætter, at regler om henlæggelse af beføjelser efter *stk. 2* til synsvirksomheder sker efter forhandling med transportministeren. Det forudsættes, at opgaven med godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter fortsat vil blive delegeret til synshaller, og at henlæggelsen af opgaver til synshaller og den nærmere udmøntning af § 15 d, stk. 2, derfor vil blive fastsat efter forhandling med transportministeren.

Det foreslåede *stk. 4* fastsætter, at afgørelser om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og om inddragelse af godkendelse, der er truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan påklages af den, afgørelsen retter sig mod, til miljøministeren, at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt, at klagen skal være skriftlig og skal indgives til miljøministeren, og at en klage ikke har opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.

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

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

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

Til nr. 11

Da det foreslås, at en opgave vedrørende bistand med kontrol af de danske miljøzoner henlægges til Sund og Bælt Holding A/S ved lov, er det således en helt ny ordning, der etableres.

Det foreslås med § 15 e, stk. 1, at Sund og Bælt Holding A/S skal varetage opgaver vedrørende kontrol af køretøjer i miljøzoner.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at det statsejede Sund og Bælt Holding A/S varetager opgaven med indsamling af data til brug for Miljøstyrelsens håndhævelse af miljøzonerreglerne. Sund og Bælt Holding A/S vil endvidere have til opgave at bistå med sagshåndtering, systemer til registrering af udenlandske køretøjer, kontrol med indbetalinger og informationsindsats i forhold til reglerne både overfor danske og udenlandske køretøjer. Sund og Bælt Holding A/S kan ikke med den foreslåede bestemmelse træffe afgørelser i forvaltningslovens forstand eller udstede administrative bødeforelæg efter lovforslagets § 1, nr. 16. Sund og Bælt Holding A/S vil også skulle informere offentligheden om ordningen.

Ved henlæggelse af kontrolopgaven til Sund og Bælt Holding A/S ved lov vil Miljø- og Fødevarerministeriet ikke have pligt til at sætte opgaven i udbud. Derimod vil Sund og Bælt Holding A/S skulle iagttage udbudsreguleringen, eksempelvis når de indkøber det nødvendige kameraudstyr i forhold til at foretage nummerpladescanning. Se også afsnit 8 om forholdet til EU-retten.

Det følger af forvaltningslovens § 1, stk. 1 og 2, at forvaltningsloven gælder for alle dele af den offentlige forvaltning og for al virksomhed, der udøves af selvejende institutioner, foreninger, fonde m.v., der er oprettet ved lov eller i henhold til lov, eller oprettet på privatretligt grundlag, og som udøver offentlig virksomhed af mere omfattende karakter og er undergivet intensiv offentlig regulering, intensivt offentlig tilsyn og intensiv offentlig kontrol. Forvaltningslovens § 1, stk. 2, omfatter ikke organer, der er oprettet ved det offentlige foranstaltning, hvis organet er organiseret i selskabsform. Det gælder, uanset karakteren af organets virksomhed, og uanset om organet er 100 pct. ejet af det offentlige. Sund og Bælt Holding A/S er derfor som et offentligt ejet aktie-

selskab ikke omfattet af forvaltningslovens bestemmelser. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 15 e, stk. 3.

Det foreslås med § 15 e, stk. 2, at miljøministeren kan fastsætte regler om udveksling af oplysninger om køretøjer i miljøzoner mellem den relevante kontrolmyndighed og Sund og Bælt Holding A/S.

Med den foreslåede § 15 e, stk. 2, er det hensigten at fastsætte nærmere regler om Miljøstyrelsens mulighed for at udveksle data med Sund og Bælt Holding A/S og behandle disse data, jf. kapitel 3 i de almindelige bemærkninger om forholdet til databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.

Miljøstyrelsen påtænkes udpeget som relevant kontrolmyndighed.

Med denne hjemmel forventes fastsat regler ved en bekendtgørelse, der pålægger Miljøstyrelsen at sende oplysninger til Sund og Bælt Holding A/S om, hvilke køretøjer (registreringsnummer og køretøjets nationalitet) der har modtaget dispensation, samt oplysninger om, hvilke miljøzoner og hvilke perioder dispensationen gælder i. Dette sker med henblik på, at Sund og Bælt Holding A/S kan slette registreringer af disse køretøjer. Tilsvarende vil det fremgå af de nærmere regler, at Miljøstyrelsen skal kunne modtage og behandle oplysninger fra Sund og Bælt Holding A/S. Det gælder f.eks. oplysninger om observationer af køretøjer, der ikke overholder reglerne og deres ejerforhold, samt registreringer af udenlandske køretøjer med henblik på stikprøvekontrol.

Herudover foreslås det med § 15 e, stk. 3, at miljøministeren efter forhandling med transportministeren kan fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæggelse, godkendelse af kontrolstrategi og behandling af data, herunder om tavshedspligt.

Det er hensigten om nødvendigt at fastsætte regler om bl.a., at der skal aflægges regnskab til Miljøstyrelsen for anvendelsen af bevillingen, at Miljøstyrelsen skal godkende budgetter, at Miljøstyrelsen skal godkende procedure for behandling af data i det omfang, at det har betydning for vurderingen af, om et køretøj har overtrådt reglerne, og at Miljøstyrelsen kan anmode om relevant statistik for overvågningen.

Efter den foreslåede bemyndigelse vil det endvidere være muligt at fastsætte regler om tavshedspligt, herunder at fastsætte regler om, at forvaltningslovens § 27 finder anvendelse for Sund og Bælt Holding A/S for de oplysninger, selskabet behandler i forbindelse med selskabets opgaver i relation til miljøzoneordningen. Det bemærkes i denne forbindelse, at personoplysninger, som selskabet behandler i forbindelse med miljøzoneordningen, i øvrigt vil være omfattet af databeskyttelseslovgivningens regler om videregivelse af personoplysninger. Hvis Sund og Bælt Holding A/S efter lovforslagets § 2, nr. 1, jf. den foreslåede § 1, stk. 5, overlader opgaver til datterselskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte, vil regler fastsat

efter den foreslåede § 15 e, stk. 3, om tavshedspligt gælde tilsvarende for disse selskaber

Samarbejdet mellem Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S kan også ske igennem en samarbejdsaftale.

Det foreslås endvidere med § 15 e, stk. 4, at kommunalbestyrelser, der er omfattet af lovens § 15 a, stk. 1, om etablering af en miljøzone, kan tilkøbe yderligere kontrol igennem en aftale med Miljøstyrelsen.

Bestemmelsen giver kommunerne mulighed for at indgå en aftale med Miljøstyrelsen om, at der opsættes yderligere kameraer. Sund og Bælt Holding A/S vil stå for opsætningen af kameraerne. Kameraer kan placeres således, at flere indfaldsveje til de enkelte miljøzoner dækkes. Betalingen vil dække de merudgifter, som Sund og Bælt Holding A/S får ved opsætning af flere kameraer.

Til nr. 12

Miljøbeskyttelsesloven indeholder ikke hjemmel i dag til at fastsætte regler om anvendelse af digital kommunikation i forbindelse med ansøgning og afgørelse om dispensation fra kravet om partikelfilter.

Det foreslås at indsætte et nyt *nr. 6* i § 79 b, stk. 1, hvorefter der vil kunne fastsættes regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur eller lignende ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1. Miljøbeskyttelsesloven indeholder i § 15 c, stk. 1, hjemmel til, at miljøministeren i særlige tilfælde kan dispensere fra partikelfilterkravet i § 15 b.

Bemyndigelsen vil dække krav om anvendelse af digital kommunikation i forbindelse med ansøgningen og korrespondance mellem myndigheden og ansøgeren i forbindelse hermed og myndighedens afgørelse om dispensation.

Med den foreslåede indsættelse af nyt *nr. 7* i § 79 b, stk. 1, gives der mulighed for at miljøministeren kan fastsætte regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur eller lignende, i sager om indsendelse af dokumentation for overholdelse af miljøzonekravene i § 15 b, stk. 1, nr. 4 og stk. 2, nr. 5, efter regler udstedt i henhold til det foreslåede § 15 b, stk. 6.

Det drejer sig således om dokumentation for, at udenlandsk registrerede køretøjer overholder kravet om et fabriksmonteret eller eftermonteret partikelfilter for lovligt at kunne færdes i en miljøzone, jf. § 15 b, stk. 1 og 2.

Det foreslås at indsætte et nyt *nr. 8* i § 79 b, stk. 1, hvorefter der vil kunne fastsættes regler om, at der skal ske anvendelse af digital kommunikation, herunder bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur eller lignende i sager omfattet af de foreslåede bestemmelser i § 110 c, stk. 1, og § 110 d, stk. 1.

Sigtet med den foreslåede bestemmelse i nr. 8 er, at kommunikationen, hvis det er muligt og rentabelt, vil foregå digitalt, og at der skal være så få postgange som muligt.

Det forudsættes i den forbindelse, at det fastsættes, at den digitale meddelelse anses for at være kommet frem til ejeren (brugeren), når den digitalt er tilgængelig for den pågældende. Digitale meddelelser anses for at være kommet frem til ejeren (brugeren), når den digitalt er tilgængelig for den pågældende, jf. lov om Digital Post fra offentlige afsendere (lovbekendtgørelse nr. 801 af den 13. juni 2016). Fremkomsttidspunktet er afgørende for, hvornår den frist på 30 dage, som følger af det foreslåede § 110 c, stk. 2, løber fra. Det forudsættes herudover, at det skal være muligt at dispensere fra fastsatte krav om digital kommunikation i særlige tilfælde. Det er hensigten, at al kommunikation skal ske digitalt, medmindre borgeren er fritaget det obligatoriske krav om modtagelse af digital post, jf. bekendtgørelse nr. 1553 af 18. december 2013 om fritagelse af fysiske personer fra tilslutning af Offentlig Digital Post m.v. Det er hensigten, at kun ved denne fritagelse sker kommunikation pr. post. Fritagelsen omfatter ikke juridiske personer.

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

Nr. 6-14 bliver herefter nr. 9-17.

Til nr. 13

Miljøbeskyttelseslovens § 79 b, stk. 1, nr. 14, giver miljøministeren hjemmel til at fastsætte regler om digital kommunikation med myndigheder i forbindelse med de forhold, som er nævnt i lovens § 79 b, stk. 1, nr. 1-13.

Det foreslås at udvide bemyndigelsen i § 79 b, stk. 1, nr. 14, til også at omfatte digital kommunikation med myndigheder om forhold som nævnt i det nye § 79 b, stk. 1, nr. 6-8. Som følge heraf foreslås det, at nyaffatte § 79 b, stk. 1, nr. 14, der bliver nr. 17.

Det er ikke hensigten, at der skal kunne fastsættes krav om anvendelse af et digitalt system over for myndigheder, som ikke i øvrigt skal anvende det pågældende digitale system. Tilsvarende er det heller ikke hensigten, at der skal kunne fastsættes krav til private om anvendelse af et digitalt system, hvis de ikke i øvrigt skal anvende det, eksempelvis naboer til en virksomhed i forbindelse med en høring.

Til nr. 14

Det indgår i dag som en del af politiets kontrol med overholdelsen af miljøzonekravene, at politiet efter miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, 2. pkt., kan standse og undersøge et køretøj, dvs. lastbiler, busser og varebiler, med henblik på at konstatere, om gældende lovgivning om miljøzoner er overholdt. Ud over overholdelse af krav til partikeludledning og partikelfilter kan politiet også med hjemmel i bestemmelsen kontrollere, om køretøjer har et miljøzonomærke.

Da kravet om et miljøzonomærke ophæves den 1. juli 2020, foreslås det, at § 87, stk. 3, 2. pkt., ændres således, at den herefter ikke længere indeholder mulighed for, at politi-



et kan standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere, om køretøjet har et miljøzonomærke.

#### Til nr. 15

I miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, fastsættes, hvilke overtrædelser af loven der kan medføre bødestraf.

Efter den gældende bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 2, påhviler det ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over et køretøj omfattet af miljøzonekravene, at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravene, mens det påhviler føreren af et omfattet køretøj at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder miljøzonomærkekravet.

Da miljøzonomærkekravet ophæves den 1. juli 2020, og der med lovforslaget foreslås indført et betinget objektivi ansvar for ejeren (brugeren) af et køretøj omfattet af miljøzonereguleringen, er der ikke længere behov for at sondre mellem ansvar for overholdelse af miljøzonekrav og mærkekravet.

Manglende registrering efter § 15 b, stk. 6, er allerede i dag omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 3, hvoraf det blandt andet fremgår, at der for regler og forskrifter, der udstedes i medfør af §§ 12-16 kan udstedes straf i form af bøde. Ansvarssubjektet for manglende registrering er som udgangspunkt ejeren af køretøjet, men kan vedkendes af føreren af køretøjet.

Det foreslås på denne baggrund, at § 110, stk. 1, nr. 1, ændres således, at en overtrædelse af de foreslåede krav til lastbiler, busser og varebiler i miljøzoner, jf. forslagens § 15 b, stk. 1 og 2, kan straffes med bøde.

På baggrund af overvejelser i afsnit 2.5.2. i de almindelige bemærkninger foreslås følgende bødetakster anvendt:

Køretøjstype/forseelse	Bødetakst
Lastbiler og busser (ejer)	12.500 kr.
Lastbiler og busser (chauffør)	5.000 kr.
Varebiler	1.500 kr.
Manglende registrering (udenlandske køretøjer)	1.000 kr.

Overtrædelse af de tekniske krav og kravet om registrering regnes for én forseelse, da et køretøj uden partikelfilter ikke har mulighed for at foretage en sådan registrering. Så et køretøj, der ikke opfylder miljøzonekravene og ikke har registreret sig, vil få en samlet bøde for de to forseelser på 12.500 kr./5.000 kr. for tungekøretøjer og 1.500 kr. for varebiler.

Bødestraffen vil, uanset de ovenfor angivne retningslinjer for bødens fastsættelse, fortsat bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af sagens omstændigheder, og det angivne bødeniveau vil således kunne fraviges i både op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

#### Til nr. 16

Den foreslåede bestemmelse i § 110 c, stk. 1 indebærer, at det som udgangspunkt vil være ejeren (brugeren) af et køretøj, der vil blive pålagt bødeansvar efter miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1, for overtrædelse af de foreslåede krav i § 15 b, stk. 1 eller 2, eller regler fastsat i medfør af stk. 6, selv om den pågældende ikke var fører på gerningstidspunktet, og selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom, jf. dog nedenfor om forslaget til stk. 2 og stk. 5.

Definitionen af ejeren (brugeren) følger færdselslovens bestemmelser, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018. Det fremgår af Køretøjsregisteret (DMR), hvem der ejer de registrerede køretøjer. Der kan også være registreret en bruger, som er en person (brugeren), der har varig rådighed over et motordrevet køretøj. Det er for eksempel tilfældet, når køretøjet ejes af et finansieringsselskab. Når der er registreret en bruger, træder denne ind i stedet for ejeren i forhold til strafansvar. Med det foreslåede stk. 1 skabes der således hjemmel til, at ejeren (brugeren) som udgangspunkt kan pålægges administrativt bødeforelæg ved betinget objektivi ansvar.

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

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

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 110 c, stk. 1, at en person, som f.eks. låner sit køretøj ud, vil kunne straffes (med bøde) for en overtrædelse af miljøzonereguleringen konstateret ved den automatiske og digitale kontrol i miljøzonerne, mens køretøjet var udlånt, medmindre betingelserne i forslaget til stk. 2 er opfyldt. Det samme gælder, hvis f.eks. et ægtepar har en bil, som alene er registreret i hustruens navn, og manden begår en forseelse omfattet af bestemmelsen.

En leasingtager vil i almindelighed opfylde betingelserne for at skulle registreres som bruger af det leasede køretøj, således at ansvaret for overtrædelser efter den foreslåede ordning vil pålægges leasingtager.

Derimod vil biludlejningsvirksomheder og delebilorganisationer være strafansvarlige for overtrædelser af miljøzonereglerne omfattet af forslaget til stk. 1 begået med lejede køretøjer (hvis ikke en anden end ejeren erkender at have ført køretøjet, jf. herved det foreslåede stk. 2), jf. herved også forslaget til stk. 6 om juridiske personers strafansvar.

Vedtager ejeren (brugeren) ikke udenretligt bødeforelægget, overgår sagen til indenretlig prøvelse på politiets foran-

ledning. Her vil ejeren (brugeren), kunne gøre indsigelser over for f.eks. observationen af køretøjets rigtighed i sidste instans ved indenretlig prøvelse.

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

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

Indførelsen af et betinget objektivi ansvar for ejeren (brugeren) indebærer, at det ikke skal konstateres, hvem der rent faktisk førte køretøjet på gerningstidspunktet, idet ejeren (brugeren) af køretøjet ifalder ansvar for overtrædelsen af miljøzonereguleringen, medmindre en anden end ejeren erkender at have været fører på gerningstidspunktet. Hvis en anden person ikke over for myndighederne erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, vil man falde tilbage på ansvaret efter den foreslåede bestemmelse i § 110 c, *stk. 1*, uanset om ejeren (brugeren) enten ikke ønsker at oplyse, hvem føreren på gerningstidspunktet var, ikke er bekendt med førerens identitet, eller ikke kan udvirke, at føreren erkender ansvaret. I den situation, hvor en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet, vil denne overtage strafansvaret fra ejeren.

I forbindelse med udstedelse af et bødeforelæg til ejeren (brugeren) vil der skulle vejledes om indsigelsesmuligheder, hvorledes en fører kan afgive sin eventuelle erkendelse, regler om pålæggelse af ansvar samt eventuelt omgørelse heraf og reglerne om domstolsbehandling uden retsmøde i medfør af retsplejelovens regler herom.

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

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

Det bemærkes i den forbindelse, at det for ejeren (brugeren) efter omstændighederne vil være strafbart efter straffelovens § 164, *stk. 1*, over for Miljøstyrelsen med urette at

udpege en anden person som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at denne sigtes, dømmes eller undergives strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold. Dette gælder også, hvis den anden person har samtykket til at blive angivet som fører, jf. straffelovens § 164, *stk. 3*. Det vil endvidere efter straffelovens § 164, *stk. 3*, kunne være strafbart over for Miljøstyrelsen urigtigt at angive sig selv som fører af køretøjet på gerningstidspunktet med forsæt til, at man selv derved bliver sigtet, dømt eller undergivet strafferetlig retsfølge for et strafbart forhold, som man ikke har begået.

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

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

Straf efter denne bestemmelse vil – ligesom i dag – forudsætte, at den pågældende enten selv erkender forholdet, eller at politiet kan føre bevis for, at den pågældende var fører på gerningstidspunktet, og at forseelsen var begået forsætligt eller uagtsomt. Det forudsættes, at oplysning herom vil indgå i den vejledning, som gives til ejeren (brugeren) i forbindelse med, at bødeforelægget udstedes. Hvis der efter straffelovens § 164, *stk. 3*, jf. *stk. 1*, rejses tiltale mod en person, der har trukket en erkendelse af at have været fører på gerningstidspunktet tilbage, forudsættes det, at politiet alene søger ejeren (brugeren) straffet for overtrædelsen af miljøzonereguleringen, hvis særlige omstændigheder gør sig gældende. Det kunne eksempelvis være sager, hvor der er lavet ulovlige konstruktive ændringer eller tilretningen på køretøjets forureningsbegrænsende udstyr, så det ikke længere opfylder kravene om partikelfilter og dettes effektivitet, og at disse forhold ikke er mulige for en fører at være bekendt med, jf. færdselslovens regler herom.

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

stolene, hvornår der efter bestemmelsen i det foreslåede stk. 5 vil kunne fritages for ansvar efter stk. 1.

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

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

Den foreslåede bestemmelse i stk. 6 indebærer, at også en juridisk person, der er ejer af det køretøj, der anvendes til overtrædelsen af miljøzonereglerne, vil kunne ifalde strafansvar efter forslaget til stk. 1 (hvis ikke en udpeget fører erkender at have ført køretøjet, jf. herved det foreslåede stk. 2). Det følger af reglerne i straffelovens 5. kapitel, at bestemmelser om strafansvar for selskaber m.v. omfatter, medmindre andet er bestemt, enhver juridisk person, herunder aktie-, anparts- og andelsselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde, boer, kommuner og statslige myndigheder, jf. straffelovens § 26, stk. 1.

Endvidere omfatter sådanne bestemmelser enkeltmandsvirksomheder, for så vidt disse navnlig under hensyn til deres størrelse og organisation kan sidestilles med de ovenfor nævnte selskaber, jf. straffelovens § 26, stk. 2. Sund og Bælt Holding A/S vil indhente oplysning om enkeltmandsvirksomheder igennem virk.dk til brug for Miljøstyrelsens vurdering af hvorvidt enkeltmandsvirksomheder skal betragtes som en juridisk person.

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

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

Det foreslås med *stk. 8*, at straffelovens almindelige bestemmelse i § 50, stk. 3, om, at den bødefældte ikke kan kræve bøden betalt eller erstattet af andre, ikke skal finde anvendelse i forhold til bødeforelæg efter stk. 1.

Hvis en ejer eller bruger på objektivt grundlag er pålagt ansvar i medfør af stk. 1, er retsforholdet mellem den pågældende og føreren af civilretlig karakter.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 9* indebærer, at miljøministeren kan fastsætte regler om at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandles på den måde, der er nævnt i § 110 c, stk. 1-8. Med bestemmelsen vil de regler

som fastsættes som følge af lovforslagets § 1, nr. 8 (§ 15 b, stk. 8, der bliver stk. 6) ligeledes skulle iagttage bestemmelserne i § 110 c, stk. 1-7.

En overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven § 15 b, stk. 2, straffes i dag med bøde, jf. miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 1, nr. 1. Straffen kan i visse tilfælde stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, jf. § 110, stk. 2. De gældende bødestørrelser for lastbiler og busser ligger efter fast praksis på 5.000 kr. til føreren for manglende miljøzonemærke og 15.000 kr. til ejeren af det køretøj, der ikke opfylder miljøzonekravene. Hvis overtrædelsen alene gælder manglende miljøzonemærke, har bøden hidtil været på 5.000 kr. til føreren.

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

Med lovforslagets § 110 d, *stk. 1*, foreslås det, at Miljøstyrelsen kan udstede administrative bødeforelæg for overtrædelser af kravene i de foreslåede § 15 b, stk. 1 eller 2. Hermed vil sagen kunne afgøres uden retssag, såfremt bødeforelægget vedtages. Retsstillingen vil efter forslaget være, at Miljøstyrelsen i ukomplicerede sager frem over selv fremsender bødeforelæg. Har sagen ikke den fornødne ukomplicerede karakter til at blive afgjort med et administrativt bødeforelæg, foretages i stedet politianmeldelse.

Efter lovforslaget vil den primære kontrol med miljøzonereglernes overholdelse fremadrettet finde sted ved den automatiske kontrol ved nummerpladegenkendelse.

Det er hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S ved hjælp af nummerpladescanning vil indsamle kontroldata i form af oplysninger om køretøjets nummerplade i forhold til at fastslå ejerforhold, og om køretøjet overholder de foreslåede krav i § 15 b, stk. 1 og 2. For danske køretøjer er disse oplysninger offentligt tilgængelige i DMR. For et udenlandsk køretøj vil nummerpladescanningen give oplysning om, hvorvidt køretøjet er registreret i henhold til det foreslåede registreringskrav i § 15 b, stk. 1, nr. 4 og 5, og stk. 2, nr. 4 og 5, og regler udstedt efter det foreslåede § 15 b, stk. 6. Herudover vil oplysninger om tid og sted for en overtrædelse indgå.

Sund og Bælt Holding A/S vil udarbejde et sagsbehandlingssystem, som Miljøstyrelsen vil have adgang til, og hvori hver enkelt sag vil blive gennemgået og godkendt af Miljøstyrelsen, inden der udstedes et bødeforelæg.

Spørgsmål og klager over konkrete bødeforelæg vil skulle rettes til Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen vil kunne behandle indsigelser om faktuelle forhold vedrørende sagen. Der kan

for eksempel være tale om forkert registrering af et køretøj i DMR eller dokumentation for, at køretøjet var stjålet på gerningstidspunktet.

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

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

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

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

Det foreslås med § 110 d, stk. 5, at flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået af samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse. Det betyder, at der skal gå mindst 24 timer mellem to observationer af det samme køretøj, før det vil udløse to administrative bødeforelæg. Hvis to forskellige køretøjer med samme ejer opholder sig ulovligt i en miljøzone samme dag vil det fortsat udløse to bøder.

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

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 6*, kan miljøministeren i sager om overtrædelse efter regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandle disse på den måde, der er nævnt i § 110 d, stk. 1-5. Med bestemmelsen vil de regler som fastsættes som følge af lovforslagets § 1, nr. 8 (§ 15 b, stk. 8, der bliver stk. 6) ligeledes skulle iagttage bestemmelserne i § 110 d, stk. 1-5.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* skabes der hjemmel til, at miljøministeren kan fastsætte nærmere regler for behandling af sager omfattet af stk. 1. Sigtede med disse regler er bl.a., at der kan fastsættes nærmere rammer for Miljøstyrelsens håndtering af administrative bødeforelæg, herunder behandling af sager, hvor gentagne overskridelser er indtruffet, inden der er udsendt et bødeforelæg. Formålet med disse regler skal være at sikre en rimelig og ensartet behandling af borgere og erhverv, hvis det viser sig nødvendigt, når systemet med digital håndhævelse er fuldt udviklet, og der er opnået driftserfaringer.

#### Til nr. 17

Politiet kan i dag tilbageholde transportmidler i sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 2-4, og regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5, 7 og 8 og § 15 e. Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun, indtil de nævnte beløb er betalt eller der er stillet sikkerhed herfor. Sker dette ikke inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i transportmidlet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af det.

Det foreslås af lovtekniske årsager, at nyaffatte § 111 b, stk. 1, nr. 1, således at overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 6, kan føre til tilbageholdelse.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den tidligere bestemmelse og tilsigter fortsat at give politiet beføjelser i forhold til håndhævelsen over for danske og udenlandske køretøjer i miljøzonesager.

I medfør af den foreslåede bestemmelse kan politiet - også før dom er afsagt (eller det administrative bødeforelæg vedtaget) - tilbageholde et transportmiddel, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentlige krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v. eller at sikre tilstedeværelsen af bevismidler. Ved tilbageholdelse i forbindelse med sager om overtrædelse af miljøzonereglerne er alene tilbageholdelse af lastbiler, busser og varebiler relevant, idet disse er omfattet af bestemmelserne i § 15 b, stk. 3 og stk. 4, der bliver stk. 1 og 2.

Tilbageholdelsen kan ske, selv om den mistænkte ikke ejer eller er varig bruger af køretøjet. Tilbageholdelsen skal ophøre, når det skyldige beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.

Det foreslås, at der kan søges fyldestgørelse i et transportmiddel, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder og sagsomkostninger eller er stillet sikkerhed. Spørgsmålet om fyldestgørelse skal ifølge U 1969.353 H afgøres under hensyntagen til øvrige rettigheder over transportmidlet. Tilbageholdelse kan efter den foreslåede bestemmelse ske i videre omfang, idet tilbageholdelse af et transportmiddel ikke er betinget af, at den person eller det selskab, der ejer transportmidlet kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen. Det er dog en betingelse, at den strafferetligt ansvarlige har retmæssig rådighed over transportmidlet.

Tilbageholdelse forudsætter, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for lovovertrædelsen, jf. retsplejelovens § 802, stk. 2, nr. 1. Det er ikke en forudsætning for tilbageholdelse af køretøjet, at føreren er sigtet eller tiltalt i en straffesag. Det må som hidtil anses for tilstrækkeligt, at der ved kontrol af køretøjet er opstået en begrundet mistan-

ke om en overtrædelse af loven m.v., som kan retsforfølges her i landet. Reglen adskiller sig fra retsplejeloven ved, at en tilbageholdelse kan ske, uanset at føreren ikke selv er ejer eller medejer af køretøjet.

Henvisningen til retsplejelovens kapitel 74 indebærer endvidere, at afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806. Det forventes, at dette næsten altid vil være tilfældet, da transportmidlerne ellers bare kan forlade stedet og unddrage sig retsforfølgning.

Er tilbageholdelsen foretaget uden forudgående retskendelse, skal sagen forelægges for retten, hvis den person, tilbageholdelsen retter sig imod, anmoder om det, jf. retsplejelovens § 806, stk. 3.

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet kan opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, kan der indgås skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Princippet fremgår af retsplejelovens § 805 og vil også være gældende for tilbageholdelse efter miljøbeskyttelsesloven.

## Til § 2

### Til nr. 1

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

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

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

Bestemmelsen betyder, at Sund og Bælt Holding A/S – udover at gennemføre forberedende aktiviteter – også vil kunne varetage aktiviteter i relation til selve opgaven, såfremt opgaven bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov. Med forslaget vil Sund og Bælt Holding A/S endvidere få hjemmel til at informere om de ordninger, selskabet får opgaver i forhold til.

Ved regulering af vejtrafik forstås bl.a. opgaver vedrørende vejafgiftsordninger, miljøzoneordninger eller betalingshåndteringsopgaver i øvrigt, hvor Sund og Bælt Holding

A/S' kompetencer kan udnyttes. Bestemmelsen er ikke begrænset hertil, og selskabet vil således også kunne varetage andre opgaver i relation til regulering af vejtrafik, såfremt en sådan opgave bliver henlagt til selskabet ved lov eller i henhold til lov.

Sund og Bælt Holding A/S får mulighed for at overlade opgaven til et eller flere datterselskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte, hvilket er i overensstemmelse med den almindelige selskabsret. En dattervirksomhed er i § 5, nr. 3, i lov om aktie- og anpartsselskaber (selskabsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 763 af 23. juli 2019, defineret som en virksomhed, der er underlagt bestemmende indflydelse af et moderselskab, jf. selskabslovens §§ 6 og 7. Datterselskab skal i lovforslaget forstås på samme måde som dattervirksomhed i selskabsloven. Sund og Bælt Holding A/S vil således få kompetence til selv at overlade opgaven til de datterselskaber i koncernen, som Sund og Bælt Holding A/S vurderer bedst til at varetage de pålagte opgaver.

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

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

### Til nr. 2

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

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

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

### Til nr. 3

Ifølge den gældende bestemmelse i § 17, stk. 3, i lov om Sund og Bælt Holding A/S kan A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet I/S

foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævning.

Med den foreslåede § 17 a, stk. 1, kan Sund og Bælt Holding A/S foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver efter reglerne om miljøzoneordningen i miljøbeskyttelsesloven.

Selskabets varetagelse af opgaver vedrørende miljøzoneordningen vil ske via automatisk registrering af nummerplader (ANPR). ANPR er et elektronisk system, som kan aflæse køretøjers nummerplader og sammenstille oplysningerne med oplysninger om køretøjet. Konkret gennemføres selskabets kontrol af køretøjerne 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 indsamlet fra Køretøjsregisteret, jf. nærmere bemærkningerne til den foreslåede § 17 a, stk. 2. Placeringen af kameraerne aftales med Miljøstyrelsen og de berørte kommuner. Det er hensigten, at der også vil ske indsamling af nummerpladedata via enkelte mobile kameraer inden for zonerne.

ANPR-systemet vil automatisk sløre evt. billeder af fører eller passagerer, som måtte være kommet med på billedet af køretøjets nummerplade. Det vil ikke være muligt at genskabe et evt. billede af fører eller passagerer.

Det er hensigten, at der ved indkørslen til miljøzonen vil blive skiltet eller på anden tydelig måde blive givet oplysninger om nummerpladeaflysninger.

Den foreslåede § 17 a, stk. 1, udgør en undtagelse til § 1, stk. 1, i lov om tv-overvågning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1190 af 11. oktober 2007 (herefter tv-overvågningsloven), hvorefter private ikke må foretage tv-overvågning af gade, vej, plads eller lignende område, som benyttes til almindelig færdsel. Den foreslåede § 17 a, stk. 1, medfører således, at et selskab oprettet på privatretligt grundlag tv-overvåger gader, veje eller pladser, som benyttes til almindelig færdsel med henblik på at håndhæve reglerne om miljøzoner.

Det skal bemærkes, at bestemmelsen betyder, at selskabet kan indsamle personoplysninger. Registreringsnumre på køretøjer tilhørende fysiske personer anses for personoplysninger. Selskabet vil være selvstændig dataansvarlig for de indsamlede oplysninger og vil behandle oplysningerne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen. Selskabet vil, i nødvendigt omfang, til brug for løsning af opgaver i relation til ordningen kunne overlade oplysninger til relevante underleverandører.

Efter databeskyttelseslovens § 11, stk. 2, nr. 1, må private behandle oplysninger om personnummer, når det følger af lovgivningen. Efter § 34, stk. 1, i lov om Det Centrale Personregister, jf. lovbekendtgørelse nr. 646 af 2. juni 2017 (herefter CPR-loven), må en myndighed kun videregive oplysninger, herunder beskyttede navne og adresser modtaget efter lovens §§ 31-33, til andre offentlige myndigheder eller private, hvis videregivelsen følger af lov eller bestemmelser

fastsat i henhold til lov, eller hvis Økonomi- og Indenrigsministeriet har givet tilladelse hertil.

Efter den foreslåede § 17 a, stk. 2, 1. pkt., vil Sund og Bælt Holding A/S kunne indsamle og behandle personoplysninger, når det er nødvendigt af hensyn til udførelsen af Sund og Bælt Holding A/S' opgaver i forbindelse med miljøzoneordningen.

Den foreslåede stk. 2, 1. pkt., indebærer, at Sund og Bælt Holding A/S kan behandle oplysninger om nummerplader, som er indsamlet efter den foreslåede stk. 1. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 17 a, stk. 1.

Nummerpladegenkendelsessystemet 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.

Det følger af tv-overvågningslovens § 4 c, stk. 4, jf. stk. 1, at billed- og lydoptagelser med personoplysninger, der optages i forbindelse med tv-overvågning i kriminalitetsforebyggende øjemed, skal slettes, senest 30 dage efter at optagelserne er foretaget.

Ifølge bemærkningerne til tv-overvågningslovens § 4 c, jf. Folketingstidende 2017-2018, A, L 205 som fremsat, vil tv-overvågningsoptagelser i kriminalitetsforebyggende øjemed bl.a. sige tv-overvågning, som foretages med henblik på at forebygge kriminalitet, sikre tryghed for personer, der befinder sig i området, samt sikring af bevismateriale og dermed oplysninger til brug for politiets efterforskning i tilfælde af kriminalitet. Det følger endvidere af lovbemærkningerne, at der med billed- og lydoptagelser forstås såvel stillbilleder som levende billeder med tilhørende optagelse af lyd, og at

bestemmelsen også vil omfatte billeder uden lyd og efter omstændighederne lyd uden billeder optaget med tv-overvågning.

Den automatiske registrering af nummerplader vil indebære, at der ved tv-overvågning tages stillbilleder uden lyd af køretøjernes nummerplader. Formålet med at foretage automatisk registrering af nummerplader er at kontrollere, om køretøjerne overholder reglerne om miljøzoner. Manglende overholdelse af miljøzonereglerne kan medføre en strafbar sanktion i form af en bøde. Det er på denne baggrund vurderingen, at den automatiske nummerpladeregistrering foretages for at opklare og forebygge kriminalitet.

Billeder af nummerplader indsamlet efter den foreslåede § 17 a, stk. 1, vil dermed som udgangspunkt være omfattet af slettefristen på 30 dage i tv-overvågningslovens § 4 c, stk. 4. Som beskrevet ovenfor vil det dog i nogle tilfælde af hensyn til sagsbehandlingen være nødvendigt at beholde billederne i op til 60 dage. I de tilfælde, hvor køretøjet ikke overholder reglerne, vil billederne endvidere blive opbevaret til brug for en efterfølgende sag om overtrædelse af reglerne. Den foreslåede § 17 a, stk. 2, udgør derfor en undtagelse til tv-overvågningslovens § 4 c, stk. 4.

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

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

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

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

Den foreslåede stk. 2, 1. pkt., vil udgøre hjemmel til at indsamle og behandle oplysninger om personnummer i henhold til databeskyttelseslovens § 11, stk. 2, nr. 1.

Efter CPR-lovens § 34, stk. 1, må myndigheder videregive oplysninger, herunder beskyttede navne og adresser modta-

get efter lovens §§ 31-33, til private, hvis videregivelsen følger af lov. Den foreslåede stk. 2, 1. pkt., giver hjemmel til, at Sund og Bælt Holding A/S kan indsamle oplysninger om beskyttet adresse fra myndigheder og behandle disse oplysninger.

Sund og Bælt Holding A/S kan således anvende bestemmelsen til at indsamle oplysninger om personnummer og beskyttede adresseoplysninger i f.eks. CVR-registeret og behandle disse oplysninger.

Med den foreslåede stk. 2, 1. pkt., vil Sund og Bælt Holding A/S desuden kunne opbevare dagligt opdaterede tekniske data i lister uden billeder og uden navn og adresse til brug for filtrering (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. Data vil blive opbevaret i op til 2 år, bl.a. med henblik på at data vil være tilgængelige på et senere tidspunkt bl.a. til brug for afgørelse af evt. klagesager.

Det er endvidere hensigten, at Sund og Bælt Holding A/S vil opbygge en database, der indeholder information om de registreringer, som udenlandske køretøjer skal foretage efter de foreslåede bestemmelser i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, nr. 4, og § 15 b, stk. 2, nr. 5. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, 6 og 8. Registreringerne vil blive opbevaret i 5 år. Køretøjssejeren vil blive oplyst om, at registreringen slettes, 3 måneder før de 5 år er gået, så der kan ske genregistrering, såfremt dette er relevant.

I § 17, stk. 2, i lov om registrering af køretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 223 af 27. februar 2019 (herefter køretøjsregistreringsloven), fremgår det, at skatteministeren for offentlige myndigheder og følgende virksomhedstyper m.v. kan fastsætte regler om terminaladgang til oplysninger i Køretøjsregistret om identiteten af et køretøjs ejer eller bruger:

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

Bestemmelsen er udmøntet i § 102 i bekendtgørelse nr. 1643 af 17. december 2018 om registrering af køretøjer (herefter køretøjsregistreringsbekendtgørelsen). Det følger af denne bestemmelses stk. 1, at terminaladgang til de i køretøjsregistreringslovens § 17, stk. 2, nævnte virksomhedstyper m.v. gives til oplysninger om navn og adresse på den registrerede primære ejer og primære bruger af køretøjet.

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

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

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

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

Sund og Bælt Holding A/S vil tilgå tekniske oplysninger i Køretøjsregisteret med henblik på at fastslå, om det pågældende køretøj overholder de fastsatte krav til at køre i miljøzonen, jf. nærmere bemærkningerne til de foreslåede bestemmelser i § 17 a, stk. 1 og 2. Indsamling og anvendelse af disse oplysninger kræver imidlertid ikke særlig adgang til Køretøjsregisteret, da disse oplysninger er offentligt tilgængelige i Køretøjsregisteret.

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

Den foreslåede stk. 2, 2. pkt., skal sikre, at Sund og Bælt Holding A/S har adgang til alle relevante adresseoplysninger, personnumre og ejeroplysninger (cvr-numre), hvis der er tale om virksomheder, når selskabet skal forberede udsendelse af administrative bødeforelæg til køretøjs ejere, jf. afsnit 2.5. i de almindelige bemærkninger. Personnummer skal anvendes af Miljøstyrelsen til at sende det administrative bødeforelæg som digital post, og til brug for anklagemyndighedens behandling af sagen, såfremt sagen overdrages hertil.

Sund og Bælt Holding A/S vil varetage opgaver i relation til miljøzoneordningen på vegne af en offentlig myndighed, og det er nødvendigt, at selskabet har adgang til de samme oplysninger i Køretøjsregisteret som denne offentlige myn-

dighed, herunder personnumre og beskyttede adresseoplysninger, i det omfang det er nødvendigt, for at selskabet kan varetage opgaverne i relation til ordningen.

Selskabet vil være selvstændig dataansvarlig for de indsamlede oplysninger og vil administrere oplysningerne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen.

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

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

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

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

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



Da Miljøstyrelsen således har samme adgang til at indsamle oplysninger i Køretøjsregisteret som Sund og Bælt Holding A/S, vil selskabet med hjemmel i den foreslåede § 17 a, stk. 3, kunne videregive oplysninger indsamlet fra Køretøjsregisteret til Miljøstyrelsen.

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

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

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

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

Sund og Bælt Holding A/S vil, i nødvendigt omfang, til brug for løsning af opgaver i relation til ordningen kunne overlade oplysninger til relevante underleverandører.

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

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

På vejafgiftsområdet er der internationalt en praksis for at opbygge en køretøjsdatabase indeholdende køretøjsdata og registreringsnummer med henblik på at forbedre ANPR-udstyrets genkendelse af køretøjer ved passage af kontrolpunkterne. Køretøjsdatabase fungerer på den måde, at der indsamles oplysninger om de køretøjer, hvor nummerpladen ikke kunne læses korrekt automatisk. Disse sager gennemgås i første omgang manuelt. Data fra den manuelle håndtering vil blive gemt og vil over tid muliggøre automatisk behandling af nye observationer af det samme køretøj og dermed reducere antallet af manuelle processer og herved også resourceforbruget, der er forbundet hermed.

Oplysningerne i databasen opbevares i en 5 års periode fra seneste observation af køretøjet. Opbevaringsperioden fastsættes efter, i hvor lang tid et køretøj må antages at kunne blive genkendt af systemet. Hvis køretøjsejeren anskaffer sig et nyt køretøj, er oplysningerne i køretøjsdatabase således ikke længere relevante. Det bemærkes, at billede af køretøjet og oplysninger om sted og tidspunkt for passager ikke opbevares i køretøjsdatabase, dog gemmes den tidsperiode, hvori køretøjet er registreret, f.eks. kvartal eller årstal, for at sikre, at køretøjsdata slettes efter udløbet af en 5 års periode. Køretøjets registreringsnummer bruges som den primære identifikationsnøgle.

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

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

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

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

litiets 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 blive givet oplysning om, at vejarealerne og de tekniske anlæg er tv-overvåget. Tv-overvågningen skal begrænses mest muligt. Den kan udstrækkes til op til 50 meter, såfremt særlige forhold gør sig gældende.

Det skal bemærkes, at bestemmelsen betyder, at Sund og Bælt Holding A/S kan indsamle, behandle og videregive personoplysninger.

Den foreslåede § 17 a, stk. 5, udgør en undtagelse til tv-overvågningslovens § 1, stk. 1, hvorefter private ikke må foretage tv-overvågning af gade, vej, plads eller lignende område, som benyttes til almindelig færdsel. Den foreslåede § 17 a, stk. 5, medfører således, at et selskab oprettet på privatretligt grundlag tv-overvåger gader, veje eller pladser, som benyttes til almindelig færdsel med henblik på håndhævelse.

Sund og Bælt Holding A/S vil som selvstændig dataansvarlig behandle optagelserne i overensstemmelse med de databeskyttelsesretlige regler, herunder databeskyttelsesforordningen og reglerne i tv-overvågningsloven.

#### *Til § 3*

Til nr. 1 (§ 1, nr. 2, 17-19, 21 og 23 i lov om nr. 590 af 13. maj 2019).

I § 1 i lov nr. 590 af 13. maj 2019 ophæves nr. 2, 17-19, 21 og 23, som endnu ikke er trådt i kraft.

Det foreslåede er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 1, 12, 13 og 18, hvor der af lovtekniske årsager foreslås foretaget en nyaffattelse.

#### *Til § 4*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2020, jf. dog stk. 2.

I *stk. 2* foreslås det af lovtekniske årsager, at lovforslagets § 3 træder i kraft ved bekendtgørelse i Lovtidende.

I *stk. 3* foreslås det, at lovforslagets § 1, nr. 16, har virkning for overtrædelser begået fra og med den 1. oktober 2020. I § 1, nr. 16, foreslås indført et betinget objektivi ansvar for overtrædelser af miljøzonereglene, og der foreslås indført mulighed for, at den relevante kontrolmyndighed kan udstede administrative bødeforlæg. Udskydelsen af disse to bestemmelser er begrundet i, at der er tale om et nyt system og et højere kontroltryk. I perioden vil der i stedet blive tilsendt oplysning om reglerne til rette vedkommende, om hvorvidt der mangler partikelfilter for fortsat færden i miljøzonerne, eller om at køretøjet skal være rigtig registreret i DMR. Det vil dog være strafbart at færdes i miljøzonerne, hvis et køretøj, som ikke lever op til miljøzonereglene, stoppes af politiet i perioden mellem 1. juli og 1. oktober 2020. Perioden er altså ikke en udskydelse af reglerne i § 15 b.

I *stk. 4*, foreslås det, at regler fastsat i medfør af 15 b, stk. 5, jf. lovebekendtgørelse nr. 1288 af 25. november 2019, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 15 b, stk. 3. Denne bestemmelse er lovteknisk nødvendig af hensyn til nyaffattelsen i lovforslaget § 1, nr. 3.

Loven finder ikke anvendelse for Grønland og Færøerne, idet hovedlovene ikke gælder for Grønland og Færøerne, jf. miljøbeskyttelseslovens § 118.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

## § 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019, som ændret ved § 1 i lov nr. 45 af 23. januar 2018, lov nr. 590 af 13. maj 2019 og lov nr. 61 af 28. januar 2020, foretages følgende ændringer:

## § 15 a. ---

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner, hvor der er betydelig trafik med varebiler. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforening være overskredet, og der skal være udstedt regler i medfør af § 15 e. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.

§ 15 b. For lastbiler eller busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, indtil den 1. juli 2020 følgende krav, jf. dog stk. 6 og 7:

1) Efter 1. juli 2008 skal der på køretøjer være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) a) (Euro 3).

2) Efter 1. juli 2010 skal der på køretøjer være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) b) (Euro 4).

3) Efter 1. juli 2008 skal køretøjer være forsynet med et miljøzonenemærke i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 15 d, stk. 1.

Stk. 2. Det påhviler ejeren eller den person (brugeren), som har varig rådighed over et køretøj omfattet af stk. 1, at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravene i stk. 1, nr. 1-3, jf. dog stk. 6 og 7. Det påhviler føreren af et køretøj omfattet af stk. 1 at sikre sig, at køretøjet i en miljøzone opfylder kravet i stk. 1, nr. 3, jf. dog stk. 6 og 7.

Stk. 3. For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en

## 1. § 15 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen i andre kommuner end dem, der er nævnt i stk. 1, kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de køretøjer, der er nævnt i § 15 b, stk. 1 og 2. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

## 2. § 15 b, stk. 1 og 2, ophæves.

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

## 3. § 15 b, stk. 3, der bliver stk. 1, affattes således:

tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 6-8:

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

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

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

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

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

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

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

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

Stk. 5. Miljøministeren fastsætter regler om partikelfiltre, herunder om krav til effektivitet, dokumentation for udledning og fastsættelse af kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om, at partikelfiltre skal være af godkendt type.

Stk. 6. Kravene i stk. 1, nr. 1-3, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Stk. 7. Kravene i stk. 1, nr. 1-3, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4, gælder ikke for køretøjer, der er registreret her i landet til veterankørsel, eller som er registreret i udlandet og er mere end 30 år gamle. Ministeren fastsætter regler om førerens fremlæggelse af dokumentation for, at betingelserne i 1. pkt. er opfyldt.

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

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

»For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 4 og 5:

1) Fra og med den 1. juli 2020 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. oktober 2009 eller senere, eller køretøjet skal som minimum opfylde udstødningsnormerne Euro V eller EEV i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

2) Fra og med den 1. januar 2022 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang den 1. januar 2015 eller senere.

3) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i medfør af § 15 d.

4) Køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, skal fra den 1. juli 2020 være registreret.«

4. I § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 2, ændres »stk. 6-8« til: »stk. 4 og 5«.

5. I § 15 b, stk. 4, nr. 4, der bliver stk. 2, nr. 4, indsættes efter »Køretøjer«: »registreret i Danmark«.

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

»5) Køretøjer registreret i udlandet, der er omfattet af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, skal fra den 1. juli 2020 være registreret.«

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

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

»Stk. 6. Miljøministeren fastsætter regler om, hvilke køretøjer der skal registreres og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt«.

9. I § 15 c, stk. 1, ændres »§ 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4« til: »§ 15 b, stk. 1, nr. 1-2 og 4, og stk. 2, nr. 1-3 og 5«.

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

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

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

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

*Stk. 4.* Afgørelser om miljøzonemærker truffet af den private organisation eller virksomhed kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til ministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil. Klagefristen er fire uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.

*Stk. 5.* Afgørelser om miljøzonemærker, godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og inddragelse af godkendelse, der er truffet af en privat organisation eller virksomhed, kan af den, afgørelsen retter sig mod, påklages til miljøministeren. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klagen skal være skriftlig og skal indgives til ministeren. En klage har ikke opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet.

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

**10. § 15 d** affattes således:

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

*Stk. 2.* Miljøministeren kan til en privat organisation eller virksomhed henlægge følgende beføjelser:

- 1) vurdere om kravene efter § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, og stk. 2, nr. 1-3, er opfyldt i forhold til eftermonteret partikelfilter.
- 2) kontrollere effektiviteten af et eftermonteret partikelfilter.
- 3) godkende køretøjer med eftermonteret partikelfilter, inddrage godkendelser og registrere godkendte køretøjer.

*Stk. 3.* Fastsættelse af regler om henlæggelse af beføjelser efter stk. 2 til synsvirksomheder sker efter forhandling med transportministeren.

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

**11. § 15 e** affattes således:

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

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

*Stk. 3.* Miljøministeren kan efter forhandling med transportministeren fastsætte regler for Sund og Bælt Holding A/S om opgavevaretagelsen, herunder om regnskabsaflæg-

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

1-4) ---

5) afgørelser truffet i medfør af § 19 og kapitel 4, 5, 9 og 9 a samt regler udstedt i medfør heraf og i medfør af § 7,

**§ 79 b.** ---

1-13) ---

14) kommunikation med myndigheder i forbindelse med de forhold, som er nævnt i nr. 1-13.

**§ 87.** ---

*Stk. 2.* ---

*Stk. 3.* Politiet kan, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge transportmidler med henblik på at kontrollere affaldstransporters overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensyn. Politiet kan under tilsvarende betingelser standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner, herunder krav om miljøzonemærke samt partikeludledning og partikelfilter. Politiet kan indkalde køretøjet til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner. Politiet yder i øvrigt bistand ved tilsynsmyndighedernes udøvelse af beføjelser efter stk. 1. Justitsministeren kan efter forhandling med ministeren fastsætte nærmere regler om politiets udøvelse af ovenstående beføjelser.

**§ 110.** Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 9 j, stk. 4, § 15 b, stk. 2, § 17 a, stk. 1, § 19, stk. 1 eller 2, § 20, § 21 b, § 21 c, stk. 1-3, § 22, § 23, § 27, stk. 1 eller 2, § 28, stk. 4, § 43, § 45, stk. 3, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 72 a eller § 89 c,

**§ 110 b.** ---

gelse, godkendelse af kontrolstrategi og behandling af data, herunder om tavshedspligt.

*Stk. 4.* Kommunalbestyrelser, der i medfør af § 15 e kan træffe beslutning om etablering af miljøzone, kan ved aftale med den relevante kontrolmyndighed tilkøbe ekstra kontrol.«

**12.** I § 79 b, *stk. 1*, indsættes efter nr. 5 som nye numre:

»6) ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1,

7) indsendelse af dokumentation for overholdelse af kravene om registrering i § 15 b, stk. 1, nr. 4 og stk. 2, nr. 5,

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

Nr. 6-14 bliver herefter nr. 9-17.

**13.** § 79 b, *stk. 1, nr. 14*, der bliver nr. 17 affattes således:

»17) kommunikation med myndigheder i forbindelse med de forhold, som er nævnt i nr. 1-16.«

**14.** I § 87, *stk. 3, 2. pkt.*, udgår:

»miljøzonemærke samt«.

**15.** I § 110, *stk. 1, nr. 1*, ændres »§ 15 b, stk. 2« til:»§ 15 b, stk. 1 og 2«.

**16.** Efter § 110 b indsættes:

§ 110 c. For overtrædelser af § 15 b, stk. 1 eller 2, konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 110, stk. 1, nr. 1, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædel-

sen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

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

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

Stk. 4. Er der ikke inden for tre måneder fra den relevante kontrolmyndigheds modtagelse af en førers erkendelse efter stk. 2 tilkendegivet andet over for ejeren (brugeren), pålægges ejeren (brugeren) ikke ansvar efter stk. 1.

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

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

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

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

Stk. 9. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandles efter reglerne i stk. 1-8.

## § 110 c. ---

Efter § 110 c indsættes:

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

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

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

Stk. 4. Bødens størrelse stiger ikke i gentagelsestilfælde.

Stk. 5. Flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået af samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse.

Stk. 6. Miljøministeren kan i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 6, behandle sagerne på den måde, der er nævnt i stk. 1-5.

Stk. 7. Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om behandlingen af sager omfattet af stk. 1 og stk. 6.«

§ 111 b. Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om

1) overtrædelse af § 15 b, stk. 2-4, og regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5, 7 og 8 og § 15 e, og

§ 1. ---

Stk. 2-4. ---

Tv-overvågning

§ 17. ---

17. § 111 b, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»1) overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 6, og«

## § 2

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

1. I § 1 indsættes som stk. 5:

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

2. Overskriften før § 17 affattes således:

»Automatisk nummerpladegenkendelse og tv-overvågning«

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

»§ 17 a. Sund og Bælt Holding A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader i relation til selskabets opgaver efter reglerne om miljøzoneordningen i lov om miljøbeskyttelse.

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

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

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

Stk. 5. Sund og Bælt Holding A/S kan foretage tv-overvågning af vejarealer og tekniske anlæg i forbindelse med



selskabets opgaver vedrørende miljøzoneordningen og foretage registrering og opbevaring af billeder. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysninger herom.«

### § 3

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

1. § 1, nr. 2, 17-19, 21 og 23, ophæves.

### § 1

1. ---

2. § 15 a, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen i øvrige kommuner kan efter forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de i § 15 b, stk. 3 og 4, nævnte køretøjer. For at en tilladelse kan meddeles, skal grænseværdier for partikelforurening være overskredet. Ved vurderingen af, om en tilladelse kan meddeles, skal endvidere indgå de samlede miljø- og samfundsmæssige konsekvenser af miljøzonen.«

3.-16. ---

17. § 15 e ophæves.

18. I § 79 b, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

»6) ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1,«.

Nr. 6-14 bliver herefter nr. 7-15.

19. I § 79 b, stk. 1, nr. 14, der bliver nr. 15, ændres »nr. 1-13« til: »nr. 1-14«.

20. ---

21. I § 110, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 2, 3 eller 4«.

22. ---

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

### § 4

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

Stk. 2. Lovens § 3 træder i kraft ved bekendtgørelse i Lovtidende.

Stk. 3. Lovens § 1, nr. 16, har virkning for overtrædelser begået fra og med den 1. oktober 2020.

Stk. 4. Regler fastsat i medfør af 15 b, stk. 5, jf. lovbeholdtgørelse nr. 1288 af 25. november 2019, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 15 b, stk. 3.