



Høringsnotat

Høringsnotat over lovforslag om digital håndhævelse af miljøzoner inklusiv ministerielle svar

Lovforslaget er udarbejdet i forlængelse af den tidligere vedtagne skærpelse af miljøzoner, jf. lov nr. 590 af 13. maj 2019 med henblik på at stramme håndhævelsen. Det foreslås konkret, at kontrolordningen digitaliseres og automatiseres. Efter høringen medtages en ændring af ikrafttrædelse for trinkrav 2, som fremrykkes seks måneder.

Lovforslaget har været i høring fra den 16. januar 2020 til den 13. februar 2020. Der er modtaget 16 høringssvar fra:

- Purefi
- Rådet for Grøn Omstilling
- Københavns Kommune
- BilsynsBranchen
- Dansk PersonTransport
- Dansk Bilbrancheråd
- De Danske Bilimportører
- Dansk Transport og Logistisk
- Dansk Industri
- Frie Danske Lastbilvognmænd
- Forende Danske Motorejere
- Branche Organisationen for Den Danske Vejgodstransport
- Trafikselskaberne
- Autocamper Gruppen
- Datatilsynet
- EasyPark

Følgende høringssvarer havde ingen bemærkninger:

- Banedanmark
- DA, Dansk Arbejdsgiverforening
- DSB

Ministerielle høringssvar:

- Færdselsstyrelsen

Ud over de ændringer af lovforslaget, som høringen har givet anledning til, er der foretaget lovtekniske rettelser af lovforslaget. Der kan komme yderligere tilretninger som følge af Justitsministeriets lovtekniske bemærkninger.

Samtlige høringssvar er vedlagt i deres fulde længde og er ligeledes lagt på høringsportalen. Miljø- og Fødevareministeriet skal indledningsvis takke alle høringssvarer for deres afgivne høringssvar.

Høringsnotatet er opdelt i følgende afsnit:

1. Digital håndhævelse af miljøzonerne, herunder regulering efter registreringsdato
2. Fritagelse for partikelfilterkrav for Euronorm V og EEV køretøjer, herunder samme problematik for Euro VI/6
3. Betinget objektive ansvar
4. Bødeforlæggets størrelse, advarsel, indfasningsperiode mv.
5. Digital håndhævelse af miljøzonerne - udenlandske køretøjer
6. Oplysninger i det digitale motorregister (DMR) og registrering i synshaller
7. Dispensationer, specialkøretøjer og andre tekniske elementer
8. Øvrige elementer i miljøzonen – data, personbiler, nulemissionszoner mv.



1) Digital håndhævelse af miljøzonerne, herunder regulering efter registreringsdato

Dansk PersonTransport, Dansk bilbrancheråd, De Danske bilimportører, DTL, DI, ITD Trafikselskaberne, Rådet for Grøn Omstilling og Københavns Kommune anfører en overordnet tilfredshed med, at håndhævelsen af miljøzonerne automatiseres og digitaliseres. Endvidere refererer enkelte brancheorganisationer til tidligere høringssvar, og at euronormer bør fastholdes som udgangspunktet for miljøkravene i miljøzoner i stedet for datokrav.

Herudover opfordrer Frie Danske Lastvognmænd til, at al kontrol med Euronormer kun skal foregå efter de faktiske registrerede motordata. Danske bilimportører ønsker klargørelse af, hvorvidt miljøzonekravene via køretøjernes registreringsnummer udskydes indtil køretøjernes Euronorm faktisk kan fastslås digitalt via registreringsnummer.

Rådet for Grøn Omstilling peger på, at det er velkendt fra anden lovgivning bl.a. den årlige bilafgift at regulere efter registreringsåret.

Dansk bilbrancheråd bifalder, at digitaliseringen afbøder evt. konsekvenser ved implementering af typegodkendelsesforordningen (858/2018) 1. september 2020, da fabriksnye køretøjer ikke længere står til at skulle via en synshal eller på anden måde anskaffe et fysisk miljøzonomærke.

Miljø- og Fødevarerministeriets svar:

Miljø og Fødevarerministeriet noterer sig den generelle tilfredshed med overgangen til et digitalt kontrolsystem og noterer endvidere, at håndhævelsen af miljøzonereglerne skal styrkes gennem digitaliseringen. Digitaliseringen nødvendiggør et sikkert registreringsgrundlag. Her er det vurderingen, at første registreringsdato er den mest sikre oplysning i det danske motorregister.

Se endvidere afsnit 6 om DMR.

2) Fritagelse for partikelfilterkrav for Euronorm V og EEV, herunder samme problematik for Euro VI/6

Dansk PersonTransport, Dansk bilbrancheråd, De Danske bilimportører, DTL, DI, ITD Trafikselskaberne kvitterer for fritagelsen for Euro V og EEV køretøjer. Ved lov nr. 590 af 13. maj 2019 var alle tunge køretøjer indregistreret før 1. oktober 2009 omfattet af partikelfilterkravet, hvis disse køretøjer skulle ind i miljøzonerne. I lovforslaget lægges der op til en lovændring, hvor alle Euronorm V og EEV køretøjer uanset indregistreringsdato sidestilles, således at Euronorm V og EEV køretøjer indregistreret før skæringsdatoen d. 1. oktober 2009 først skal have monteret partikelfilter ved trin 2, den 1. juli 2022 (som ændres til 1. januar 2021, jf. nedenfor). En række af brancheorganisationerne udtrykker bekymring for, at stramningen ved trin 2 af miljøzonerne pr. 1. juli 2022 giver samme problematik som ved overgangen til trin 1, hvor ejere af Euronorm VI køretøjer vil blive ramt af stramningerne ulige. Dette skyldes, at der ved trin 2-stramningen forsat er lagt op til, at miljøzonekravene reguleres ved indregistreringsdato og ikke Euronorm.

FDM gør opmærksom på, at samme problematik gør sig gældende for varebiler og finder, at det også for varebiler bør være køretøjets Euronorm, der er den reelle afgørende faktor for at opfylde krav i miljøzonen.

Purefi og RGO udtrykker kritik af fritagelsen og den deraf følgende lempelse. De påpeger, at der allerede er vognmænd med en Euro V solgt før 1. oktober 2009, som har eftermonteret partikelfiltre og som nu ved at have gået forrest bliver stillet ulige i konkurrencen med de



vognmænd, som ikke har eftermonteret partikelfiltre på deres Euro V/EEV indregistreret før 1. oktober 2009.

Purefi noterer, at trinkravene og skæringsdatoen understøtter en let overgang til de nye krav, da køretøjerne derved trinvis skal have partikelfiltre. Endvidere anfører Purefi, at lempelen ultimativt kan føre til lukning af virksomheden og mindre udbud af partikelfiltermontører. Purefi foreslår, at trinkravene fremrykkes fra 1. juli 2022 til at gælde fra 1. juli 2021.

Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at formålet med miljøzoner er, at Euro IV og V skal have partikelfiltre så hurtigt som muligt. De er forundrede over, at regeringen ønsker at fritage 900 lastbiler og busser fra reglerne og opfordrer regeringen til helt at droppe fritagelsen.

Københavns Kommune erklærer sig enig i ligebehandlingsprincippet af Euro V-køretøjerne, men er bekymrede over konsekvensen for luftkvaliteten og påpeger, at der for de omfattede køretøjer burde stilles krav om SCRT-filtre, der renser røgen for både partikler og NOx.

Miljø- og Fødevareministeriets svar:

Miljø- og Fødevareministeriet noterer, at nye Euro 6/VI dieselskøretøjer, både varebiler, lastbiler og busser har en kombination af partikelfiltre og SCR, der både fjerner kvælstofoxider (NOx) og partikler. Når kravene i miljøzoner er fuldt indfaset, er der som udgangspunkt kun adgang til køretøjer med en registreringsdato, der flugter med denne norm. I fortolkning af data fra DMR kan der således både ses på om køretøjet er registreret som Euro VI for tunge køretøjer og Euro 5 for varebiler, eller om der er registreret oplysninger om fabriksmonteret partikelfiltre. Begge dele vil give adgang til miljøzonerne, efter trin 2 træder i kraft.

Miljø- og Fødevareministeriet noterer sig, at fritagelsen for Euronorm V og EEV køretøjer kritiseres for at lempe reglerne. Af hensyn til sikring af renere luft i byerne, men samtidig imødesee behovet for ligebehandling ændres reglerne på baggrund af høringssvarene og et politisk ønske om at sikre den miljømæssige balance ved at fremrykke trinkrav 2 for tunge køretøjer til 1. januar 2022 (i stedet for 1. juli 2022). Desuden ændres skæringsdatoen i trinkrav 2 til, at alle tunge køretøjer skal være indregistreret første gang 1. januar 2015 eller derefter (tidligere var skæringsdatoen 1. januar 2014). Dermed omfattes Euro V køretøjer indregistreret i perioden 1. januar 2014 til 1. januar 2015 af partikelfilterkravet. Dette er de køretøjer, som er solgt på dispensation.

Miljø- og Fødevareministeriet finder ikke samme problematik ved overgangen til øvrige trinkrav i reglerne.

Med Euronorm VI fastsættes grænseværdier til partikeludledning for tunge dieseldrevne køretøjer så lavt, at køretøjerne har fabriksmonterede partikelfiltre for at opfylde kravet. Derfor kan Euronorm VI køretøjer indregistreret før trin 2 skæringsdatoen den 1. januar 2015 køre i miljøzonerne uden yderligere tiltag. Intentionen er, at senest pr. 1. januar 2022 skal alle tunge køretøjer have partikelfiltre i en miljøzone uanset Euronorm. Har et Euronorm VI køretøj indregistreret før 1. januar 2015 undtagelsesvist ikke et fabriksmonteret partikelfiltre, da kan dette køretøj ikke køre i miljøzonen, før køretøjet får eftermonteret et partikelfiltre. Miljø- og Fødevareministeriet finder på den baggrund ikke, at den samme problematik gør sig gældende ved overgang til trin 2 kravet.

Nyere varebiler har i hovedreglen et effektivt partikelfiltre fra fabrikken allerede fra Euronorm 5, som følge af de skærpede emissionsgrænseværdier for partikler ved typegodkendelsen. Med partikelfilterafgiften for varebiler er der krav om, at eftermonterede partikelfiltre skal have en renseeffektivitet på 30-50 %. Miljøzonekravene lægger sig op ad disse regler af hensyn til nationalt ens krav. Således vil eftermontering af partikelfiltre til varebiler betyde, at bilejeren ikke skal betale partikelfilterafgiften og give adgang til miljøzoner.



Høringssvarene giver ikke anledning til yderligere ændringer af lovforslaget.

3) Betinget objektivt ansvar

DI, DTL, Dansk Bilbrancheråd, ITD og FDM: Ytrer bekymring for, at bøder udstedes til ejeren af køretøjet og ikke føreren. Dette skyldes bl.a., at det vil medføre, at der kan opstå problemer ved udlejningskøretøjer og ved leasing aftaler, hvor der kan opstå uoverensstemmelser i forhold til, hvem der laver lovovertrædelsen, og hvem der ejer bilen. Problemet kan opstå i tilfælde, hvor føreren ikke betinger sig ansvaret for overtrædelsen, og ejeren af køretøjet derved de facto vil blive pålagt bøden. Dette vurderes at ville føre til forøgede administrationsomkostninger for udlejningsselskaber mm.

Miljø- og Fødevareministeriets svar:

Der er normalt et virksomhedsansvar efter miljøbeskyttelsesloven. Der gælder i dag et rent objektivt ansvar for ejeren af køretøjet, hvis et køretøj (Euronorm I-III) stoppes i miljøzonen uden partikelfilter eller dispensation. Således er det i dag altid ejeren af køretøjet, som pålægges sanktion for manglende partikelfilter, og chaufføren pålægges alene sanktion for manglende miljøzonemærke.

Lovforslaget vil på baggrund af de indkomne høringssvar blive præciseret i forhold til, hvad der vil gælde for udlejede og leasede køretøjer. Det er dog Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at det er en problemstilling, som er et privatretligt anliggende mellem de kontraherende parter.

4) Bødeforlæggets størrelse, advarsel, karensperiode mv.

ITD og Dansk Bilbrancheråd støtter 24 timers karensperiode. *Dansk Bilbrancheråd* finder det uklart beskrevet, hvorvidt karensperioden gælder inden for fortløbende 24 timer, eller inden for samme døgn, og opfordrer til, at dette defineres tydeligt. *FDM og ITD* anfører vigtigheden af, at information omkring lovovertrædelsen sendes hurtigt og effektivt. Dette gøres for at minimere risikoen for, at et køretøj laver en gentagende lovovertrædelse uden at være bevidst om lovbruddet.

Dansk PersonTransport, Dansk Bilbrancheråd og ITD anfører tilfredshed med den foreslåede ordning, hvor der sendes oplysning om overtrædelsen i stedet for et administrativt bødeforlæg i en indfasningsperiode. Dette vil give en passende mulighed for, at det digitale håndhævningsystem fungerer efter hensigten. *Dansk Bilbrancheråd* opfordrer til, at advarslen ændres til at gælde alle førstegangstilfælde, da det ikke længere er muligt at konstatere, om køretøjet opfylder miljøzonekravene ved det fysiske miljøzonemærke i forruden.

Størrelsen på bødeforlægget kommenteres af *DI*, som støtter, at bødeniveauet nedsættes til 12.500 kr. Det anføres samtidigt, at bøden dog stadig er omkostningsfuld i forhold til overtrædelser af færdselsloven. *ITD* noterer, at bødetakster ikke stiger som følge af overgang til administrative bødeforlæg, og at der ikke sker skærpelser ved gentagelsestilfælde. Ved gentagelsestilfælde bemærkes det, at overtrædelser kan ske i samme køretøj, men med forskellige førere.

Miljø- og Fødevareministeriets svar:

Bødeniveauet i lovforslagets foreslåede ordning er sat i forhold til det nuværende bødeniveau på 15.000 kr. til ejeren af en lastbil eller bus og set i forhold til den gennemsnitlige pris for montering af et partikelfilter på 50.000 kr. sammenholdt med miljøeffekten.

Lovforslaget ændres ift. bødeniveau i tilfælde, hvor en fører vedkender sig ansvaret og dermed erklærer sig rede til at betale bøden. I tilfælde, hvor en fører vedkender sig ansvaret, nedsættes bødeniveauet til 5.000,- kr. til personen, som vedkender sig ansvaret. I tilfælde, hvor ingen



vedkender sig ansvaret, er ansvarssubjektet uændret og bødeniveauet fastholdes på 12.500,- kr. til køretøjsejeren for lastbiler og busser.

Lovforslaget ændres, således at bestemmelserne om administrative bødeforelæg først træder i kraft den 1. oktober 2020. Hermed foreslås en lovbestemt indfasningsperiode på tre måneder, hvor køretøjets ejer bliver oplyst om reglerne – også i tilfælde hvor samme køretøj bliver fotograferet flere gange i perioden. Den 1. oktober 2020, når reglerne om administrative bødeforelæg træder i kraft, vil Miljøstyrelsen påbegynde udstedelse af administrative bødeforelæg. Indfasningsperioden vil således være en overgangsordning for kameraernes indførsel og opsætning, og en meddelelse til køretøjsejeren vil være en oplysning om reglerens indhold. Det skal dog her bemærkes, at politiet stadig vil have mulighed for at stoppe et køretøj og udstede et bødeforelæg ved en konstateret overtrædelse også i perioden fra 1. juli til 1. oktober 2020 efter de gældende regler. Så indfasningsperioden vil kun gælde, hvor køretøjet er taget af den automatiske kontrol, og det er dermed ikke en udsættelse af ikrafttrædelsesdatoen.

I gentagelsestilfælde foreslås det, at bødeniveauet ikke stiger. Det har derfor ikke betydning, hvem der er føreren eller ejeren. Desuden bemærkes det, at det afgørende er, hvem der er ejeren, da det som den klare hovedregel er ejeren, som er ansvarssubjektet, medmindre en anden vedkender sig ansvaret.

Det vil være ejerens ansvar at sikre, at køretøjet opfylder kravene. Men for en fører (og ejeren) er det nemt at finde oplysningerne i DMR om køretøjets første registreringsdato. Via SKAT's hjemmeside¹ kan køretøjet slås op ved hjælp af enten nummerpladen, stelnummer eller køretøjsid.

Ministeriet deler opfattelsen af, at karensperioden bør beskrives nærmere i lovbemærkningerne og det vil blive præciseret til at være 24 timer fortløbende. Der skal således gå mindst 24 timer mellem to observationer, før det giver anledning til to bødeforelæg.

Ministeriet deler opfattelsen af vigtigheden af hurtig information om lovovertrædelse, og Miljøstyrelsen vil i hvert tilfælde hurtigst muligt sende den pågældende køretøjsejer det administrative bødeforelæg. I samme henseende bemærkes dog, at uvidenhed om reglerne ikke fritager for ansvar.

Høringssvarene giver ikke yderligere anledning til ændringer af lovforslaget.

5) Digitalhåndhævelse af miljøzonerne - udenlandske køretøjer

Dansk PersonTransport, DI og ITD anfører bekymring for ensartet håndhævelse af miljøzonerne for danske og udenlandske køretøjer. En sikret ensartet kontrol er afgørende for parterne. Dansk PersonTransport foreslår, at kravet om udenlandske transportvirksomheders registrering af oplysninger om dokumentation for et fabriksmonteret eller eftermonteret partikelfilter tilføjes det register, der er ved at blive oprettet som konsekvens af den tværpolitiske Aftale om Vejtransport fra 15. januar 2020. Dette vil reducere omkostningerne for håndhævelsen, samtidig med at flere køretøjer vil blive kontrolleret.

ITD opfordrer til, at regelændringerne fremgår og kommunikeres klart og tydeligt til udenlandske transport- og logistikvirksomheder. ITD nævner konkret en problematik i lovforslaget på side 10, hvor det nævnes, at det vil være op til det enkelte land, hvor køretøjet er registreret, om der skal udleveres oplysninger om køretøjets ejer/bruger. ITD finder dette bekymrende, da det før har vist sig at være udfordrende at få udleveret disse oplysninger. En løsning på dette kunne ifølge ITD være, at der påbegyndes et tværgående samarbejde i EU.

¹ https://motorregister.skat.dk/dmr-front/dmr.portal?nfpb=true&nfpb=true&pageLabel=vis_koeretoer_side&nfls=false



Miljø- og Fødevareministeriets svar:

Reglerne vil blive kommunikeret i god tid til danske og udenlandske transport- og logistikvirksomheder. Miljøstyrelsen vil stå for en informationskampagne omkring reglerne i så god tid, som det er muligt.

Miljø- og Fødevareministeriet er klar over udfordringen med visse landes køretøjsoplysninger. Der arbejdes på EU-niveau angående dette i forbindelse med bl.a. systemet Eucaris. Desværre er dette system endnu ikke tilgængeligt, og det vides ikke på nuværende tidspunkt, hvornår dette er fuldt tilgængeligt. Indtil da vil den bedste løsning blive søgt, så danske og udenlandske virksomheder stilles ens i konkurrencen og i forhold til den automatiske kontrol, hvilket kan være med udvidet mulighed for registreringskrav til udenlandske køretøjer. Det skal i øvrigt bemærkes, at det er hensigten at bede om oplysninger om eftermonteret partikelfilter i forbindelse med, at udenlandske køretøjer registrerer sig.

Miljø- og Fødevareministeriet har for så vidt angår Dansk PersonTransports bemærkning indhentet bidrag fra Transport- og Boligministeriet, som svarer følgende: Regeringen og et bredt flertal i Folketinget indgik den 15. januar 2020 Aftale om Vejtransport. Aftalen er et udtryk for regeringens ønske om at sikre ordnede lønforhold på erhvervskørselsområdet. Det følger bl.a. af aftalen, at udenlandske transportvirksomheder skal anmelde deres kørsler, så de danske myndigheder har mulighed for at kontrollere, om virksomhederne overholder de danske krav om aflønning. Registeret har ikke til formål at give et overblik over udenlandske køretøjers overholdelse af kravene om partikelfilter.

6) Oplysninger i det digitale motorregister (DMR) og registrering i synshaller

Dansk PersonTransport, Dansk Bilbrancheråd, DI, ITD udtrykker bekymring for, at data i det digitale motorregister i nogle tilfælde ikke er fuldstændigt. Fejl kan opstå ift., om køretøjet har monteret partikelfilter eller ej. Denne datafejl kan føre til uberettigede bøder. Dette kan føre til øgede administrationsomkostninger for virksomhederne. Høringsparterne opfordrer til, at man sikrer sig en hurtig og effektiv opdatering af det digitale motorregister. DI anfører det som værende afgørende, at der etableres et effektivt samarbejde mellem Miljøstyrelsen og Sund og Bælt Holding A/S om håndtering af bøder udstedt pga. fejl i DMR.

DTL og DI fremhæver ligeledes, at synsvirksomhederne har en vigtig opgave med at foretage korrekt registrering af eftermonterede partikelfiltre i DMR.

Autocampergruppen gør opmærksom på, at lovbemærkningerne bør være tydeligere i forhold til, om autocampere er omfattet af miljøzonereglerne eller ej – set i forhold til om de defineres som en personbil eller bus.

Miljø- og Fødevareministeriets svar:

Ministeriet er klar over, at der kan være usikkerheder i DMR. Netop derfor anvendes første registreringsdato som krav, da det er vurderet, at den oplysning som altovervejende hovedregel er korrekt og mere sikker end køretøjets Euronorm. Tilsvarende kan der være usikkerhed om registrering af fabriksmonterede og eftermonterede partikelfiltre. For Euro VI lastbiler og busser og Euro 5 varebiler antages at være fabriksmonteret partikelfilter. Miljø- og Fødevareministeriet vil være i løbende dialog med Færdselsstyrelsen og Motorstyrelsen om at sikre de bedst mulige data i DMR.



Fejl skal minimeres, særligt når det gælder administrative bødeforlæg. Det er dog Miljø- og Fødevareministeriets vurdering, at det også er køretøjs ejerens ansvar, at oplysningerne er korrekte, og at dette relativt enkelt kan kontrolleres.

I forhold til Euronorm V og EEV køretøjer registreret før 1. oktober 2009, da opfordres den enkelte ejer til at kontrollere dette i DMR for sine køretøjer. Det er samtidigt et opmærksomhedspunkt, som ministeriet og Miljøstyrelsen har. Dette gælder også i forhold til generelt at sikre, at der er god information om reglerne, herunder muligheden for og adgangen til at få rettet oplysninger i DMR, hvis ejeren eller brugeren konstaterer fejl i de tekniske data, der er noteret om et givet køretøj.

Der forventes et tæt samarbejde mellem Miljøstyrelsen og Sund & Bælt Holding A/S generelt og særligt vedr. rigtigheden af oplysningerne, som bliver brugt. I den henseende forventes det, at hvis en køretøjs ejer uberettiget er blevet tilsendt et administrativt bødeforlæg, at dette køretøj bliver registreret i systemet som værende 'lovligt'.

Dieseldrevne autocampere på over 3,5 tons med mere end 9 siddepladser er omfattet, da disse sidestilles med en bus. Miljø- og Fødevareministeriet vil sikre, at data i DMR anvendes korrekt. Det kan i øvrigt bemærkes, at meget få autocampere har 9 siddepladser eller mere.

7) Dispensationer, specialkøretøjer og andre tekniske elementer

Københavns Kommune gør opmærksom på, at teknik- og miljøforvaltningen i kommunen har vurderet, at der mindst skal bruges 13 fastmonterede kameraer for at sikre en nogenlunde dækning af ind- og udfaldsveje. Yderligere gør kommunen opmærksom på, at skiltedesign skal foreligge senest 1. april 2020.

DTL anfører bekymring vedr. specialkøretøjer og opfordrer til undtagelse af disse. Specialkøretøjer kører markant færre kilometer om året end almindelig transportkøretøjer. Dette giver specialkøretøjerne en lang levetid på 20 år eller mere, hvilket giver ejeren af specialkøretøjet store økonomisk udgifter ved løbende at skulle leve op til miljøzonekravene. Disse løbende opdateringer af køretøjet har dog ingen betydelig miljøeffekt, fordi køretøjerne kører få kilometer. Derfor mener DTL, at specialkøretøjer skal fritages.

Trafikselskaberne bakker op om, at der laves en dispensationspraksis, der muliggør, at busser, der planlagt skal udskiftes inden for nærmest fremtid, fritages for miljøzonekrav. Uden en sådan dispensationspraksis vil trafikselskaberne være tvunget til at opdatere køretøjer, der hurtigt herefter vil blive udfaset igen.

Miljø- og Fødevareministeriets svar:

Københavns Kommunes oplysninger tages til efterretning. Høringssvaret giver anledning til en ændring af lovforslaget, idet der ønskes skabt sikker hjemmel til, at en kommune kan tilkøbe ekstra kameraer i tilfælde, hvor den enkelte kommune ønsker et højere håndhævelsesstryk og bedre kontrol ved at dække flere ind- og udfaldsveje.

Som i dag vil det være muligt i visse tilfælde at opnå dispensation fra partikelfilterkravet. En generel fritagelse ønskes ikke, da der er meget stor spredning i feltet af specialkøretøjer. Nogle er standard opbygninger med høj anvendelse i miljøzonerne, fx skraldebiler, mens andre er unikke køretøjer, der kun meget sjældent kommer i miljøzonerne.

Høringssvaret giver ikke anledning til yderligere ændring af lovforslaget.

8) Øvrige elementer i miljøzonen – data, personbiler, nulemissionszoner mv.



Purefi opfordrer til at omfatte mobile generatorer og dieseldrevne arbejdsmaskiner af reglerne.

Københavns Kommune og Rådet for Grøn Omstilling opfordrer yderligere til, at alle personbiler omfattes af miljøzonekraverne eventuelt i forbindelse med trin 2 kravene i 2022. Københavns Kommune opfordrer yderligere til, at der skabes mulighed for at indføre nulemissionszoner og nulemissionsbaner i miljøzonerne.

Miljø- og Fødevarerministeriets svar:

Personbiler eller arbejdsmaskiner omfattes ikke på nuværende tidspunkt. Det samme gælder muligheden for at skabe nulemissionszoner.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer.

Datatilsynet:

Høringsparten bemærker, at enhver behandling af personoplysninger skal ske i overensstemmelse med de grundlæggende principper i databeskyttelsesforordningens artikel 5, herunder principperne om dataminimering og opbevaringsbegrænsning.

Det er ikke klart for høringsparten, om de billeder, der tages af køretøjernes nummerplader, tillige omfatter personer, som f.eks. fører og evt. passagerer. I givet fald går høringsparten ud fra, at eventuelle billeder af passagerer vil blive sløret. Dette bør efter høringspartens opfattelse præciseres i lovbemærkningerne.

Høringsparten henleder opmærksomheden på, at det bør overvejes, om der ønskes fastsat nationale regler efter databeskyttelsesforordningens artikel 6, stk. 2 og 3, eller om behandlingen af personoplysninger alene skal ske efter behandlingsreglerne i databeskyttelsesforordningen og i databeskyttelsesloven.

Høringsparten bemærker, at det ikke fremgår, hvorfor oplysningerne i køretøjsdatabasen opbevares i en 5 års-periode, hvilket bør præciseres. Det er endvidere ikke klart, om der vil blive opbevaret oplysninger i køretøjsdatabasen i 5 år, uanset at oplysningerne efter bemærkningerne til § 17 a burde være slettet inden for en periode på op til 60 dage.

Høringsparten peger desuden på reglerne om de registreredes rettigheder, herunder den dataansvarliges oplysningspligt, og på reglerne om databeskyttelse gennem design og overførelse af personoplysninger til tredjelande.

Høringsparten bemærker herudover, at forskellige begreber, regelhenvisninger m.v. bør ændres.

Miljø- og Fødevarerministeriets svar:

Miljø og Fødeministeriet samt Transport- og Boligministeriet tager Datatilsynets bemærkninger til efterretning og retter til og præciserer, hvor Datatilsynet har ønsket dette. Det bemærkes i den forbindelse, at beskrivelsen af dataansvaret og lovforslagets forhold til tv-overvågningsloven i bemærkningerne til lovforslaget er blevet udvidet i forhold til den version, der har været i høring.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at de retningslinjer om opbevaring af oplysninger, der beskrives i lovbemærkningerne, opfylder databeskyttelsesforordningens principper om dataminimering og opbevaringsbegrænsning.

Billeder af køretøjernes nummerplader vil kunne omfatte billeder af personer i køretøjet. ANPR-systemet vil automatisk sløre evt. billeder af fører eller passagerer, som måtte være kommet med



på billedet. Det vil ikke være muligt at genskabe et evt. billede af fører eller passagerer. Dette præciseres i lovforslagets bemærkninger.

Det er Transport- og Boligministeriets opfattelse, at det er hensigtsmæssigt at fastsætte nationale særregler om behandling af personoplysninger i relation til miljøzoneordningen. Det præciseres i lovforslagets bemærkninger, at lovforslagets § 17 a, stk. 1-3 til lov om Sund og Bælt Holding A/S og § 15 e, stk. 2, til Miljøbeskyttelsesloven, vil udgøre specifikke bestemmelser om anvendelsen af databeskyttelsesforordningen.

For så vidt angår opbevaring af oplysninger i køretøjsdatabasen i 5 år, tilføjes det i lovforslagets bemærkninger, at opbevaringsperioden er fastsat efter, i hvor lang tid et køretøj må antages at kunne blive genkendt af systemet. Hvis køretøjssejeren anskaffer sig et nyt køretøj, er oplysningerne i køretøjsdatabasen således ikke længere relevante.

Det vil være to forskellige typer af data, der gemmes efter henholdsvis lovforslagets § 17 a, stk. 2, og lovforslagets § 17 a, stk. 4, (køretøjsdatabasen). Køretøjsdatabasen indeholder teknisk data, der gør det muligt at læse en nummerplade. Billeder af nummerplader og oversigtsbilleder af køretøjer, som skal kontrolleres for, om køretøjerne må være i miljøzonerne, gemmes i op til 60 dage, eller indtil en evt. sag om overtrædelse af reglerne er afsluttet. Det præciseres i lovbemærkningerne, at billeder af nummerplader ikke gemmes i køretøjsdatabasen.

Det bemærkes endvidere, at det administrative sagsbehandlingssystem, som Sund og Bælt Holding A/S vil udvikle, vil opfylde de krav, som stilles i databeskyttelsesforordningens bestemmelse om databeskyttelse gennem design. Dette tilføjes i lovforslagets bemærkninger.

EasyPark:

Høringsparten erklærer sig enig i intentionen om at bruge ny teknologi, såsom ANPR (nummerpladeskanning) til håndtering af vejtrafik, i dette tilfælde miljøzoner, samt bemærker, at når der opbygges et sådant system med nummerpladeskanning til kontrol af miljøzoner, skabes der i realiteten også et system, som ville kunne bruges til opkrævning af (periodebaserede) vejafgifter, hvis/når en sådan model vil blive besluttet politisk.

Miljø- og Fødevarerministeriets svar:

Høringssvaret vedrører Sund & Bælt Holding A/S og Transport- og Boligministeriet, som svarer følgende:

Indholdet af høringssvaret vedrører ikke forhold, der relaterer sig til den foreslåede regulering i forbindelse med implementering af miljøzoner. Høringssvaret har derfor ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen har en række kommentarer til de regler, der vedrører de tekniske krav til køretøjerne.

Miljø- og Fødevarerministeriets svar:

Miljø og Fødevarerministeriet noterer sig, at Færdselsstyrelsens høringssvar primært retter sig mod lovbestemmelser, der allerede er gældende ret. Ministeriet vil indgå i en nærmere dialog med Færdselsstyrelsen i forbindelse med revision af den tekniske bekendtgørelse, som skal træde i kraft 1. juli 2020. Høringssvaret har givet anledning til enkelte præciseringer i lovbemærkningerne.