

Tillæg til  
Miljøbeskyttelsesloven  
med kommentarer



Gorm Møller

TILLÆG TIL  
Miljøbeskyttelsesloven  
med kommentarer



Djøf Forlag  
2019

*Gorm Møller*  
Tillæg til Miljøbeskyttelsesloven  
med kommentarer

1. udgave, 1. oplag

© 2019 by Djøf Forlag

Alle rettigheder forbeholdes.  
Mekanisk, elektronisk, fotografisk eller anden gengivelse af  
eller kopiering fra denne bog eller dele heraf  
er ifølge gældende dansk lov om ophavsret ikke tilladt  
uden forlagets skriftlige samtykke eller aftale med Copy-Dan.

ebog ISBN 978-87-574-9879-0

Djøf Forlag  
Gothersgade 137  
1123 København K

Telefon: 39 13 55 00  
e-mail: [forlag@djoef.dk](mailto:forlag@djoef.dk)  
[www.djoef-forlag.dk](http://www.djoef-forlag.dk)

# Indholdsfortegnelse

<b>Forord</b> .....	7
<b>Ændringsloven i hovedtræk</b> .....	9
<b>Ændringerne i de enkelte paragraffer</b> .....	11
<b>Kapitel 2. Almindelige bestemmelser</b> .....	13
§ 15 a .....	13
§ 15 b .....	16
§ 15 c .....	19
§ 15 d .....	21
§ 15 e (ophævet) .....	25
<b>Kapitel 10. Administrative bestemmelser</b> .....	27
§ 79 b .....	27
§ 87 .....	29
<b>Kapitel 13. Straf</b> .....	31
§ 110 .....	31
§ 111 b – Ændring der træder i kraft den 1. juli 2019 .....	34
§ 111 b – Ændring der træder i kraft den 1. juli 2020 .....	36
<b>Bilag</b>	
Lov nr. 590 af 13. maj 2019 om ændring af lov om miljøbeskyttelse .....	37



# Forord

Dette tillæg til Miljøbeskyttelsesloven med kommentarer omhandler lov nr. 590 af 13. maj 2019 om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler). Tillægget er udarbejdet, fordi lovændringen er gennemført efter den redaktionelle deadline for den netop udkomne nye udgave af Miljølovskommentaren.

Tillægget omfatter en beskrivelse af ændringsloven i hovedtræk samt en nærmere omtale af ændringerne i de enkelte paragraffer i miljøbeskyttelsesloven. I denne forbindelse er hele den pågældende bestemmelse i miljøbeskyttelsesloven gengivet, idet ændringerne er markeret med kursiv, medmindre tekst er udgået af bestemmelsen.

Der er ved kommentaren taget udgangspunkt i lovændringens motiver, herunder lovforslagets bemærkninger.

Maj 2019

Gorm Møller





# Ændringsloven i hovedtræk

Lov nr. 590 af 13. maj 2019 om ændring af lov om miljøbeskyttelse fastsætter nye skærpede krav til forureningen fra dieseldrevne busser og lastbiler i byer, hvor der findes miljøzoner. Samtidig indføres der med lovændringen miljøkrav til dieseldrevne varebiler i disse miljøzoner.

Der er efter de hidtil gældende regler fastlagt miljøzoner i de fem største danske byer: København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg.

Kommunalbestyrelserne i disse byer bestemmer selv, om de vil indføre de skærpede miljøkrav. Ønsker de ikke dette, har de den mulighed indtil den 1. juli 2019 selvstændigt helt at ophæve den eksisterende miljøzone.

Stramningen af miljøzonereglerne for dieselskøretøjer falder i tre trin: Fra 1. juli 2020 skal busser og lastbiler være registreret den 1. oktober 2009 eller senere, mens varebiler skal være registreret den 1. januar 2007 eller senere. Fra 1. juli 2022 skal busser og lastbiler være registreret den 1. januar 2014 eller senere, mens varebiler skal være registreret den 1. januar 2012 eller senere. Fra 1. juli 2025 skal varebiler være registreret den 1. september 2016 eller senere.

Køretøjernes registreringstidspunkt har betydning for hvilke krav, der efter EU's regler gælder for partikelforureningen fra nye køretøjer – de såkaldte Euronormer. Euronormer er EU miljøstandarder, der fastsætter grænseværdier for udledningen af miljø- og sundhedsskadelige stoffer fra udstødningen fra nye motorer og køretøjer, der skal markedsføres i EU. Når loven er fuldt implementeret, svarer kravene til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i miljøzonerne til Euronorm 6, der er EU's strengeste norm i dag.

Køretøjer, der ikke lever op til kravene til registreringstidspunktet, kan ligesom efter de gældende regler få adgang til miljøzoner, hvis de har monteret et partikelfilter. Varebiler med partikelfilter vil samtidig undgå den årlige partikelfilterafgift, der opkræves i henhold til Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bekendtgørelse nr. 1474 af 21. december 2009 om fritagelse for partikeludledningsafgift ved eftermontering af partikelfilter.

Som hidtil vil andre kommunalbestyrelser end i de fem byer – med ministerens tilladelse – kunne beslutte at oprette en miljøzone.

Skærpelse af miljøzonekravene til de tunge køretøjer og varebiler forventes at reducere den samlede partikelforurening fra bilernes udstødning med 25 procent og reducere NO<sub>x</sub>-udledningen fra udstødningen med fem procent.

Kontrollen med indførelsen af de nye skærpede krav pr. 1. juli 2020 forventes digitaliseret og automatiseret, hvilket vil nødvendiggøre et særskilt lovforslag, som (ifølge den skriftlige fremsættelse af lovforslaget) forventes fremsat i folketingsåret 2019/20. Digitaliseringen af håndhævelsen skal erstatte det hidtidige krav om miljøzonemærke, hvorfor dette krav forudsættes ophævet med virkning fra 1. juli 2020.

Ved lovændringen fastsættes endvidere bestemmelser, der bemyndiger miljø- og fødevareministeren til at udstede regler, der dels sikrer, at der fortsat kan fastsættes regler om det nuværende miljøzonemærkesystem frem til den 1. juli 2020, dels bemyndiger ministeren til at fastsætte de nødvendige regler vedrørende en ny godkendelses- og registreringsmodel af de omfattede køretøjer, der skal indføres frem mod – og træde i kraft – den 1. juli 2020, hvor de skærpede miljøzonekrav træder i kraft, og hvor mærkekravet bortfalder.

## Ændringerne i de enkelte paragraffer



## Almindelige bestemmelser

### § 15 a

Kommunalbestyrelsen i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg eller Odense Kommuner kan træffe bestemmelse om etablering af miljøzoner i større sammenhængende byområder, hvor der er betydelig trafik med de i § 15 b, stk. 1, nævnte køretøjer.

*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.*

*Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan inden den 1. juli 2019 ophæve en etableret miljøzone. En ophævelse skal samtidig meddeles miljø- og fødevareministeren. Fra den 1. juli 2019 til den 1. juli 2020 kan kommunalbestyrelsen ikke ophæve en etableret miljøzone.*

*Stk. 4. Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om den geografiske afgrænsning af større sammenhængende byområder, herunder om undtagelse af visse veje. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen efter stk. 2, herunder om kommunalbestyrelsens pligt til for egen regning at lade miljømålinger udføre af akkrediterede virksomheder, sagkyndige personer, laboratorier m.v., og om indsendelse af oplysninger i bestemt form.*

*Stk. 5. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1-3 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.*

*Stk. 6. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en miljøzone. Der skal gå mindst en periode på 14 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbe-*

styrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone til det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning.

**Stk. 7. Ministeren fastsætter regler om offentlighedens inddragelse, herunder om udelukkende digital annoncering, når kommunalbestyrelsen træffer afgørelse efter stk. 1-3.**

## § 15 a

...

**Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan ikke uden tilladelse fra miljø- og fødevareministeren ophæve en etableret miljøzone.**

...

Ændringerne i § 15 a træder i kraft den 1. juli 2020, bortset fra ændringerne af stk. 3, der sker i to tempi – den første med ikrafttræden den 15. maj 2019 og den anden med ikrafttræden den 1. juli 2020, jf. nærmere nedenfor

Bestemmelsen i § 15 a fastlægger reglerne om oprettelse, ændring og ophævelse af miljøzoner. Med hensyn til de tekniske krav, der skal gælde for køretøjer i miljøzonerne, henvises til § 15 b og kommentaren hertil.

Der er efter de hidtidige regler oprettet miljøzoner i de fem største byer: København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg. Efter lovændringen er det fortsat kommunalbestyrelserne i disse byer, der selv kan fastlægge en miljøzone efter reglerne i § 15 a, mens andre kommunalbestyrelser skal have ministerens tilladelse hertil, jf. stk. 2, som dette stykke fremstår efter lovændringen. Betingelserne for at få ministerens tilladelse er de samme som efter den hidtil gældende bestemmelse, jf. dennes stk. 1, 2.-4. punktum.

Af lovforslagets bemærkninger til stk. 2 fremgår, at baggrunden for tilladelseskrauet er, at det bør sikres, at nye miljøzoner kun indføres, når der er overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet (partikler). Ved vurderingen af, om der foreligger overskridelser, vil det blive taget i betragtning, om overskridelsen skyldes særlige forhold af enkeltstående varighed (større brande eller lignende), eller om den må forventes også at forekomme i efterfølgende kalenderår. Der vil ved afgørelsen desuden blive taget hensyn til de tekniske og økonomiske forhold, en miljøzones egnethed som styringsmiddel i den

pågældende situation samt proportionalitet og lignende hensyn. Der er ifølge disse motiver ikke tale om, at en miljøzone skal ophæves, hvis der i et eller flere år ikke er overskridelser af grænseværdierne.

Første trin i skærpelsen af kravene i miljøzonerne gælder fra 1. juli 2020, jf. § 15 b, stk. 3 og 4. Hvis en kommunalbestyrelse i en af de fem eksisterende miljøzoner ønsker, at de nye krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler ikke skal gælde i miljøzonen fra den 1. juli 2020, kan kommunalbestyrelsen inden den 1. juli 2019 træffe beslutning om at ophæve den eksisterende miljøzone. Dette fremgår af den ovenfor først gengivne ændring af stk. 3, der træder i kraft den 15. maj 2019, jf. ændringslovens § 2, stk. 2.

At beslutningen skal være truffet inden den 1. juli 2019 skyldes hensynet til ejerne af de berørte køretøjer, der hermed får 1 år til at forberede sig på de skærpede regler.

De nye og skærpede krav til lastbiler, busser og varebiler i miljøzoner vil således få virkning i de fem eksisterende miljøzoner i København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense Kommuner, medmindre kommunalbestyrelsen inden den 1. juli 2019 har ophævet den eksisterende miljøzone.

Ophævelse af miljøzoner efter reglerne i bestemmelsen forudsætter – i modsætning til en ophævelse efter de hidtil gældende regler – ikke en tilladelse fra ministeren men skal alene meddeles denne. Derimod er det ifølge lovændringens motiver ikke hensigten at ændre de gældende regler om krav til forudgående høring af en beslutning om ophævelse af en eksisterende miljøzone, jf. bkg. nr. 1323 af 21. december 2011 (miljøzonebekendtgørelsen). Reglen om at kommunalbestyrelsens beslutning ikke kan påklages, er heller ikke ændret, jf. stk. 5, der svarer til det hidtidige stk. 6.

Fra den 1. juli 2020 vil det ifølge den næste ændring af bestemmelsen i stk. 3, der træder i kraft den 1. juli 2020, jf. ændringslovens § 2, stk. 1, på ny være muligt for en kommune at søge om ministerens tilladelse til at ophæve en miljøzone. Som efter de tidligere regler vil betingelsen for at meddele tilladelse ifølge lovændringens motiver være, at miljøzonen reelt ingen miljømæssig effekt har længere, fordi alle køretøjer opfylder de fastsatte udledningskrav til køretøjernes motorer.

Miljøzonerne gælder som hidtil for al anvendelse af de omfattede køretøjer, herunder parkering.

Med ændringen af det hidtidige stk. 2 ophæves de særlige miljøzoneregler for varebiler. Disse regler har ikke været udnyttet, idet grænseværdierne for partikelforurening ikke har været overskredet, jf. reglerne om grænseværdier i bkg. nr. 1472 af 12. december 2017 (luftkvalitetsbekendtgørelsen). Efter de nye bestemmelser i § 15 b, vil kravene i miljøzoner fremover gælde for såvel dieseldrevne lastbiler og busser som for – nu også – dieseldrevne varebiler, jf.

§ 15 b, stk. 4. Og i modsætning til tidligere er reglerne om kravene til kommunalbestyrelsens offentliggørelse af afgørelser om etablering eller geografisk udvidelse af en miljøzone de samme for varebiler som for lastbiler og busser, jf. stk. 6, 2. punktum, hvorefter sådanne beslutninger skal offentliggøres mindst 14 måneder før det tidspunkt, hvor miljøzonen har virkning.

## § 15 b

**For lastbiler eller busser, der er drevet af en motor med kompressions-tænding, 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 miljøzonenmærke 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 kompressions-tænding, og som er indregistreret med en 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. Miljø- og fødevarerministeren 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. Miljø- og fødevarerministeren 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.*

Med ændringen af § 15 b skærpes de hidtidige krav til lastbiler og busser i miljøzoner, og der indføres nu også krav til varebiler i sådanne miljøzoner. De skærpede nye regler fremgår af stk. 3 og 4 i den ændrede § 15 b og får

## *Kapitel 2. Almindelige bestemmelser*

ifølge bestemmelsen virkning fra og med den 1. juli 2020. Samtidig vil miljøzonomærkeordningen blive afløst af en godkendelses- og registreringsordning, jf. den ændrede § 15 d.

De hidtidige krav i § 15 b, stk. 1, til lastbiler og busser skal ifølge ændringen af stk. 1 gælde indtil den 1. juli 2020.

De skærpede krav indføres trinvist: Fra 1. juli 2020 skal busser og lastbiler i miljøzonerne være registreret den 1. oktober 2009 eller senere, mens varebiler skal være registreret den 1. januar 2007 eller senere. Fra 1. juli 2022 skal busser og lastbiler være registreret den 1. januar 2014 eller senere, mens varebiler skal være registreret den 1. januar 2012 eller senere. Fra 1. juli 2025 skal varebiler være registreret den 1. september 2016 eller senere.

Hvis ikke køretøjerne overholder disse registreringskrav, skal de være monteret med et partikelfilter. Partikelfilterkravet vil ifølge lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen både kunne opfyldes med et fabriksmonteret og med et eftermonteret partikelfilter.

Køretøjer med eftermonterede partikelfiltre skal godkendes efter regler fastsat i medfør af bemyndigelsen i § 15 d, jf. § 15 b, stk. 3, nr. 3, og stk. 4, nr. 4. Godkendelsespligten gælder ifølge stk. 8 ikke for udenlandske køretøjer, der er op til 30 år gamle.

De hidtidige undtagelser fra miljøzonekravene i de tidligere bestemmelser i § 15 b, stk. 4-5, videreføres uændret som stk. 6-7.

I modsætning til de hidtidige regler er reguleringen i stk. 3-4 baseret på registreringstidspunktet og ikke direkte på, hvilken Euronorm, køretøjet overholder. Dette skyldes ifølge motiverne bl.a. et hensyn til muligheden for at digitalisere håndhævelsen, hvilket mest hensigtsmæssigt vurderes at kunne ske gennem en regulering efter køretøjets første registreringsdato og valg af datoer, der flugter med ikrafttrædelsen af den norm, det er hensigten at stille krav om. Der henvises med hensyn til håndhævelsen i øvrigt til kommentaren til § 15 d.

Bestemmelserne omfatter køretøjer, der er drevet af en motor med kompressionstænding, hvorved som i den hidtil gældende bestemmelse forstås køretøjer drevet af diesel, biodiesel, koldpresset rapsolie, affaldsfritureolie og lignende.

I medfør af stk. 5, vil der kunne fastsættes regler om partikelfiltre, herunder om krav til filtrenes effektivitet, samt regler om dokumentation for udledning og om kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre. Bestemmelsen omfatter krav til partikelfiltre for såvel varebiler som lastbiler og busser.

Med hensyn til dokumentation for udledning, kan der fastsættes regler om, hvornår et køretøj uden eftermonteret partikelfilter opfylder betingelserne i

§ 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, og stk. 4, nr. 1-3, om at have et monteret partikelfilter (fabriksmonterede partikelfiltre) ud fra dokumentation om partikeludledning i deres EU-typegodkendelse.

Med hensyn til kontrolværdi for partikeludledningen for eftermonterede partikelfiltre, er det ifølge lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes til at fastsætte grænser for partikeludledning (kontrolværdi) og metode til måling af denne, mens reglerne om pligten til at kontrollere partikeludledning vil blive fastsat i medfør af § 15 d, stk. 1 og 2. Reglerne om grænser for partikeludledningen (kontrolværdi) fra partikelfiltre til lastbiler og busser forventes fastholdt på samme niveau som i dag.

Bemyndigelsen i stk. 5, 2. punktum, til at stille krav om, at partikelfiltre skal være af godkendt type, vil kunne bruges til at stille krav om, at eftermonterede partikelfiltre skal være godkendt efter Færdselsstyrelsens Principgodkendelses ordning eller en lignende ordning.

Det er hensigten, at regler udstedt i medfør af stk. 5 ligesom i dag skal fastsættes i en teknisk bekendtgørelse, jf. den gældende bkg. nr. 700 af 24. juni 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (teknisk miljøzonebekendtgørelse), hvis regler opretholdes, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af stk. 5 og stk. 7, jf. ændringslovens § 2, stk. 4.

Bemyndigelsen i stk. 8 vil ifølge lovforslagets bemærkninger blive anvendt til at fastsætte regler, hvorefter opfyldelse af kravet om første registreringsdato for udenlandske køretøjer, der er op til 30 år gamle, kan ske ved fremvisning af køretøjets registreringsattest. Det er endvidere hensigten at fastsætte regler, hvorefter overholdelsen af kravet om partikelfilter kan dokumenteres ved fremvisning af en erklæring fra en sagkyndig virksomhed om, at der er monteret et partikelfilter på køretøjet. Der kan fastsættes andre krav til dokumentation, hvis dette i praksis viser sig hensigtsmæssigt.

I forhold til politiets kontrol forudsættes det, at der udarbejdes en vejledning i forhold til udenlandske køretøjer om, hvad der skal lægges til grund for at vurdere, om dokumentationen godtgør, at køretøjet er retmæssigt i miljøzonen.

## § 15 c

**Miljø- og fødevarerministeren 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.**

**Stk. 2. Miljø- og fødevarerministeren kan fastsætte regler om adgangen til at meddele dispensation, herunder om vilkår, tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation.**

Ved lovændringen er den hidtidige adgang til at dispensere fra miljøzonekravene udvidet til at omfatte de nye krav til lastbiler og busser i § 15 b, stk. 3, samt kravene til varebiler i § 15 b, stk. 4.

Det fremgår af ændringslovens motiver, at det er ikke er hensigten at ændre betingelserne for at meddele dispensation, men at det er sigtet at videreføre den linje for dispensationspraksis som har været fulgt af Miljøstyrelsen ved behandling af ansøgninger efter den hidtidige bestemmelse i § 15 c. Denne praksis har været baseret på retningslinjerne i lovforslagets bemærkninger til den hidtidige bestemmelse i § 15 c, stk. 1, jf. Folketingstidende 2006-07, tillæg A, side 1302, således som disse har været udmøntet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse (bkg. nr. 700 af 24. juni 2011) §§ 26-30.

Af afsnit 2.5.1. i de almindelige bemærkninger til forslaget til ændringsloven fremgår, at Miljøstyrelsens dispensationer kan fordeles på følgende tre hovedkategorier:

- Der er tale om et unikt specialkøretøj, der kun kører i miljøzonerne få dage om året, samt hvor prisen for at montere et filter er væsentligt højere end den gennemsnitlige filterpris, der antages at være ca. 50.000 kr.
- Montering af et filter er teknisk umuligt på grund af køretøjets særlige konstruktion eller anvendelse, og der foreligger andre særlige omstændigheder, herunder bl.a. at køretøjet kun anvendes i begrænset omfang inden for miljøzonerne.
- En offentlig aktivitet af samfundsmæssig interesse kan ikke gennemføres, fordi ansøgeren ikke har mulighed for at overholde miljøzonekravene. Det kan f.eks. være på grund af ansøgerens aktuelle økonomiske situation.

Opsamlingen af dispensationspraksis i hovedkategorier er ifølge motiverne ikke en udtømmende liste over tilfælde, hvor Miljøstyrelsen meddeler dispensation. Der vil således efter et konkret skøn kunne være andre særlige omstændigheder, som kan begrunde en dispensation. Som eksempel nævnes i lovbemærkningerne tilfælde, hvor der er givet et antal dispensationer af midlertidig karakter primært til virksomheder med forretningsadresse inden for en miljøzone, samt til køretøjer, hvor der havde været bestilt et partikelfilter, som ikke kunne leveres på grund af stor efterspørgsel.

For varebiler registreret til hel eller delvis privat anvendelse (på gul/hvide plader også kaldet papegøjeplader), vil der være behov for at udvikle en selvstændig praksis, men hovedhensynene forudsættes at være de samme, som har fundet anvendelse i forhold til lastbiler og busser.

Som hidtil har ansøgeren har et krav på en dispensation i de særlige tilfælde, hvor opfyldelsen af kravene i en miljøzone belaster en virksomhed eller en privat person på en sådan måde, at det ville indebære ekspropriation i grundlovens § 73's forstand. Ifølge lovforslagets bemærkninger vurderes de nye krav ikke i almindelighed at rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det udelukkes imidlertid ikke, 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.

De nærmere regler om dispensationsadgangen, og hvad en dispensationsansøgning skal indeholde, vil blive fastsat i en ny bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler i kommunalt fastsatte miljøzoner efter de samme principper, som i den hidtil gældende tekniske miljøzonebekendtgørelse. Der forventes endvidere fastsat krav om, at en dispensation ligesom hidtil vil skulle medbringes ved kørsel i miljøzonen. Dette er blandt andet begrundet i, at en dispensation kan indeholde særlige vilkår om for eksempel geografisk, tidsmæssig eller anvendelsesmæssig afgrænsning. Det gælder både for danske og udenlandske køretøjer.

Bemyndigelsen i det ændrede stk. 2 giver ministeren adgang til at fastsætte regler om, at det skal registreres et bestemt sted, at et køretøj har fået dispensation fra kravene i en miljøzone.

Ministerens beføjelser til at meddele dispensation forventes ifølge motiverne fortsat delegeret til Miljøstyrelsen, hvis afgørelse som hidtil vil være endelig, jf. delegationsbekendtgørelsens § 12, nr. 9, og § 48, ligesom styrelsen forventes pålagt pligten til at registrere dispensationer.

Se endvidere § 79 b om krav om anvendelse af digital kommunikation ved ansøgning om og meddelelse af dispensation fra partikelfilterkravet.

## § 15 d

***Miljø- og fødevareministeren fastsætter regler om en miljøzonemærkeordning. 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. Miljø- og fødevarerministeren 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. Miljø- og fødevarerministeren 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 miljøzonermærker,
- 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 miljøzonermærker, 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 miljø- og fødevarerministeren. 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.**

Bestemmelsens stk. 1 er indholdsmæssigt identisk med det hidtidige stk. 1 og har til formål at sikre, at der fortsat kan fastsættes regler om det oprindelige miljøzonermærkesystem, der efter lovændringen skal gælde frem til den 1. juli 2020.

I den hidtidige tekniske miljøzonebekendtgørelse (bkg. nr. 700 af 24. juni 2011) er opgaverne om miljøzonekontrol og udstedelse af miljøzonermærker for så vidt angår dansk indregistrerede køretøjer henlagt til synsvirksomhederne, medens Mærkesekretariatet varetager opgaverne vedrørende udenlandsk indregistrerede køretøjer. Reglerne er fastlagt med hjemmel i bestemmelsens tidligere stk. 2 – nu stk. 3.

Stk. 1 indeholder som hidtil en bemyndigelse til at fastsætte regler om tilsyn med ordningen. Det er fortsat hensigten, at Miljøstyrelsen på denne måde skal have mulighed for at føre tilsyn med miljøzonermærkeordningen, indtil den afløses af det nye digitale håndhævelses- og kontrolsystem, der forventes indført den 1. juli 2020. Der kan ligeledes fastsættes regler om digital indberetning af oplysninger til tilsynsmyndigheden, herunder om indberetning i et bestemt elektronisk program.

Det er hensigten, at ministeren fastsætter regler om, at køretøjer, der efter de gældende regler har eftermonteret et partikelfilter og på den baggrund har fået udstedt et miljøzonomærke, fremover vil skulle registreres i Køretøjsregistret (DMR) med oplysning om, at de har et eftermonteret partikelfilter og dermed stadig vil have adgang til at være i en miljøzone efter den 1. juli 2020. Registermyndighed for DMR er Motorstyrelsen.

Det nye håndhævelsessystem, der skal afløse miljøzonomærkesystemet, vil blive baseret på oplysningerne i DMR og automatisk digital aflæsning af nummerplader. Et selvstændigt lovforslag herom forventes ifølge lovændringens motiver fremsat i folketingssamlingen 2019/20. For så vidt angår udenlandsk indregistrerede køretøjer vil der i medfør af § 15 b, stk. 8, blive tilrettelagt en anden form for kontrol baseret på dokumentationskrav, idet disse køretøjer ikke er omfattet af DMR.

Bestemmelsen i stk. 2 indeholder en ny bemyndigelse for ministeren til at fastsætte de nødvendige regler vedrørende den nye godkendelses- og registreringsmodel, der skal indføres frem mod – og træde i kraft – den 1. juli 2020, hvor de skærpede miljøzonekrav træder i kraft, og hvor mærkekravet bortfalder.

For varebiler vil bemyndigelsen i stk. 2 ifølge lovforslagets bemærkninger bl.a. blive anvendt til at fastsætte regler om, at varebiler, der opfylder betingelserne for afgiftsfritagelse og er godkendt efter bekendtgørelse om fritagelse for partikeludledningsafgift, jf. Transport- Bygnings og Boligministeriets bkg. nr. 1474 af 21. december 2009, også anses for at være godkendt i overensstemmelse med den fastlagte ordning om skærpede krav i miljøzoner.

For lastbiler og busser vil bemyndigelsen i stk. 2 bl.a. blive brugt til at fastsætte regler om, at køretøjer, der har eftermonteret et partikelfilter, og som 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 fastsættes med hjemmel i § 15 b, stk. 5.

Der forventes endvidere ifølge lovbemærkningerne fastsat regler, der sikrer, at godkendelse og registrering kan finde sted allerede i perioden efter den 1. juli 2019, dvs. inden de nye krav skal overholdes. De køretøjer, der efter de gældende miljøzoneregler skal have eftermonteret et partikelfilter for at have adgang til en miljøzone, vil med den nye ordning – udover at have krav på at få påsat et miljøzonomærke frem til den 1. juli 2020, når der er monteret et effektivt partikelfilter – også blive registreret i DMR, således at disse køretøjer fortsat lovligt kan køre i en miljøzone efter den 30. juni 2020.

Hermed vil såvel de køretøjer, der i dag har et miljøzonomærke som de tunge køretøjer, der først med de nye regler bliver omfattet af miljøzonekrav,

## Kapitel 2. Almindelige bestemmelser

i god tid kunne sikre sig, at deres køretøjer har lovlig adgang til en miljøzone den 1. juli 2020.

Bemyndigelsen i stk. 2 vil herudover bl.a. 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 i forbindelse med et regelmæssigt syn konstaterer, at det eftermonterede partikelfilter ikke længere lever op til kravet.

For så vidt angår Forsvarets køretøjer er det hensigten også i relation til den nye godkendelses- og registreringsordning at fastsætte regler om, at Forsvaret kan godkende og registrere egne køretøjer og inddrage godkendelser, hvis køretøjer med eftermonteret partikelfilter ikke længere lever op til kravene.

Afgørelser om godkendelse og inddragelse af godkendelser skal registreres i det elektroniske register DMR.

Det er ifølge lovændringens motiver hensigten, at synsvirksomhederne fortsat, indtil den 1. juli 2020, skal udføre de opgaver, de i dag udfører i relation til miljøzonemærkeordningen, og at synsvirksomhederne samtidigt skal udføre de opgaver, der følger af de nye krav om godkendelse og registrering, der skal være overholdt fra den 1. juli 2020. Regler herom vil blive fastlagt i medfør af bemyndigelsen i stk. 3, hvis nr. 1-3 svarer til bemyndigelserne i det hidtidige stk. 2.

Stk. 4 fastlægger som det hidtil gældende stk. 3 en klageadgang i forhold til afgørelser om miljøzonemærker, truffet af den private organisation eller virksomhed, som har fået henlagt beføjelserne i relation til miljøzonemærkeordningen. På tilsvarende vis fastlægges klageadgang til miljø- og fødevarerministeren for, afgørelser om godkendelse af køretøjer med eftermonteret partikelfilter og om inddragelse af sådanne godkendelser, jf. § 15 b, stk. 3, nr. 3 og stk. 4, nr. 4. Bestemmelsen i stk. 4, sidste punktum, hvorefter klage ikke har opsættende virkning, fraviger lovens udgangspunkt for så vidt angår afgørelser om inddragelse af miljømærke eller af godkendelse, idet sådanne afgørelser ellers ville have haft opsættende virkning efter bestemmelsen i lovens § 95.

I overensstemmelse med den hidtidige myndighedsordning på området er det ifølge lovforslagets bemærkninger hensigten, at Færdselsstyrelsen (tidligere Trafikstyrelsen) under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal være klagemyndighed for synsvirksomhedernes afgørelser, mens Miljøstyrelsen skal være klagemyndighed for Miljømærkesekretariatets afgørelser, indtil mærkeordningen bortfalder den 1. juli 2020. Den nødvendige delegation vil finde sted med hjemmel i lovens § 80, stk. 1. Klage over styrelsernes afgørel-



se som klageinstans forventes som hidtil afskåret med hjemmel i samme bestemmelses stk. 2.

Den nærmere udmøntning af § 15 d vil ifølge lovforslagets bemærkninger ske efter forhandling med transport-, bygnings- og boligministeren.

### **§ 15 e (Ophævet)**

Efter bestemmelsen i § 15 e havde miljø- og fødevarerministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om varebiler i miljøzoner, herunder regler, som svarer til, hvad der indtil den 1. juli 2020 er gældende for lastbiler og busser, dvs. bl.a. krav til Euronorm, partikelfilter, miljøzonemærke og dispensation. Bemyndigelsen, der ikke har været udnyttet, kunne anvendes til at regulere alle varebiler, uanset hvilket brændstof de anvendte.

Med den nye affattelse af § 15 b, stk. 4, og § 15 c er der nu fastsat regler direkte i loven for varebiler i miljøzoner parallelt med reglerne om lastbiler og busser. Bestemmelsen er derfor ophævet med virkning fra 1. juli 2020, jf. ændringslovens § 2, stk. 1.

Det bemærkes, at de nye regler for varebiler – i modsætning til den hidtidige bemyndigelse i § 15 e – alene omfatter dieseldrevne varebiler.



## Administrative bestemmelser

### § 79 b

Miljø- og fødevarerministeren 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) anmeldelse og ansøgning i henhold til regler udstedt i medfør af § 7,
- 2) ansøgning om tilladelse efter § 19,
- 3) ansøgning om tilladelse efter § 28,
- 4) ansøgning om godkendelse efter § 33 og fremsendelse af oplysninger til brug for revurdering af godkendelse, jf. §§ 41 a og 41 b,
- 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,
- 6) *ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1,*
- 7) ansøgning og afgørelse om autorisation og om tilbagekaldelse af en sådan autorisation i henhold til regler udstedt i medfør af § 17, stk. 3,
- 8) ansøgning og afgørelse om godkendelse som indsamlingsvirksomhed og om tilbagekaldelse af sådan godkendelse i henhold til regler udstedt i medfør af § 44, stk. 4, nr. 1, og stk. 5,
- 9) indberetning m.v. til myndigheder i medfør af § 19, kapitel 4, 5, 6, 9 og 9 a samt regler udstedt i medfør heraf og afgørelser truffet i medfør af disse regler samt regler udstedt i medfør af §§ 7, 7 a og § 17, stk. 3,
- 10) tilmelding og indberetning til Affaldsregistret i henhold til regler udstedt i medfør af § 45 d, stk. 2,
- 11) sagkyndiges indberetning i henhold til regler udstedt i medfør af § 7 a til myndigheder og til private organisationer, som udøver nærmere fastlagte beføjelser i henhold til regler udstedt i medfør af § 7 a, stk. 4,
- 12) tilsynsmyndigheders udøvelse af tilsynsvirksomhed, herunder resultater af tilsynsmyndigheders udøvelse af tilsynsvirksomhed,

13) kommunalbestyrelsens indsendelse af indberetning om deres kortlægnings- og tilsynsvirksomhed i henhold til regler udstedt i medfør af § 73, stk. 3, herunder om resultaterne af målinger og undersøgelser,

14) klage over afgørelser som nævnt i nr. 5 og

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

**Stk. 2.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at myndigheden kan udstede afgørelser og andre dokumenter i forbindelse med forhold, som er nævnt i stk. 1, uden underskrift, med maskinelt eller på tilsvarende måde gengivet underskrift eller under anvendelse af en teknik, der sikrer entydig identifikation af den, som har udstedt afgørelsen eller dokumentet. Sådanne afgørelser og dokumenter sidestilles med afgørelser og dokumenter med personlig underskrift.

**Stk. 3.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, at dokumenter, der udelukkende er udstedt på grundlag af elektronisk databehandling, kan udstedes alene med angivelse af myndigheden som afsender.

**Stk. 4.** En digital meddelelse anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for adressaten for meddelelsen.

**Stk. 5.** Miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om, hvilken myndighed der er ansvarlig for de oplysninger, som er omfattet af stk. 1.

Ved lovændringen er indsat 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. 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.

Retsvirkningen ved ikke at anvende særlige digitale løsninger til en ansøgning eller dokumentation, når der stilles krav herom, vil være, at materialet ikke anses som modtaget. Hvis ansøgning m.v. indsendes i strid med kravet om digital kommunikation følger det dog af den almindelige vejledningspligt, at myndigheden må vejlede om reglerne på området, jf. herved lovforslagets bemærkninger til bestemmelsen, der henviser til bemærkningerne til forslaget til lov nr. 446 af 23. maj 2012, hvorved § 79 b blev indsat i loven.

Det er efter de hidtidige regler frivilligt, om ansøgning indgives digitalt, men i praksis sker dette som altovervejende hovedregel via mail. Ansøgningsskema efter de gældende regler findes på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Hjemlen til at udstede regler om pligtmæssig digital kommunikation træder i kraft den 1. juli 2020, jf. ændringslovens § 2, stk. 1. Bemyndigelsen vil ifølge lovforslagets bemærkninger blive udnyttet i den tekniske miljøzonebekendtgørelse, »når dette i givet fald findes hensigtsmæssigt«. Der forventes i så fald eksempelvis at blive fastsat regler om, at Miljøstyrelsen, hvortil dispensationskompetencen forventes henlagt, kan undtage personer fra digital kommunikation, når særlige omstændigheder taler for dette. Dette kunne navnlig tænkes anvendt for den mindre gruppe af fysiske personer, som ikke måtte være i besiddelse af digitale kompetencer, og som ikke eventuelt har mulighed for at lade andre varetage den digitale kommunikation. Der er ifølge lovbemærkningerne »for nærværende« ikke planer om at lade kommunikationen foregå i et særligt system.

Udvidelsen af bemyndigelsen omfatter også kommunikation med myndigheder i forbindelse med ansøgning og afgørelse om dispensation efter § 15 c, stk. 1., jf. § 79 b, stk. 1, nr. 15, som formuleret ved ændringsloven.

## § 87

**Tilsynsmyndighederne eller personer, der af disse myndigheder er bemyndiget hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til offentlige og private ejendomme, lokaliteter og transportmidler for at udføre tilsyns- eller andre opgaver efter denne lov, regler udstedt med hjemmel i loven eller forordninger på lovens område. Tilsynsmyndigheden har herunder adgang til at foretage undersøgelser, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag, herunder eksemplarer af produkter og varer, der er reguleret i medfør af loven. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Producenten eller importøren af en udtaget produkt- eller vareprøve er forpligtet til at godtgøre en detailforhandler prøvens fakturapris eller levere et tilsvarende eksemplar mod forevisning af kvitteringen.**

**Stk. 2. Adgang efter stk. 1 kræver retskendelse, hvor adgangen sker med henblik på at lade påbudte foranstaltninger udføre efter § 69 i forbindelse med undersøgelse og oprydning af forurenede jord, jf. § 83 c. Der kræves dog ikke retskendelse, hvis**

**1) der foreligger en situation som beskrevet i § 70, stk. 1, eller**

- 2) adgangen til at gennemføre undersøgelsespåbud eller oprydningpåbud er påkrævet for at forebygge, at den i § 70, stk. 1, nævnte situation opstår.

**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 miljøzonomærke 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.

**Stk. 4.** Ved undersøgelser og tilsyn på ejendomme, lokaliteter og transportmidler skal indehaveren og ansatte yde myndighederne fornøden vejledning og hjælp.

I § 87 har lovændringen alene berørt bestemmelsens stk. 3, 2. punktum, hvor »effektivt partikelfilter« er ændret til blot »partikelfilter«. Ændringen træder i kraft den 1. juli 2019, jf. lovændringens § 2, stk. 3.

Det indgår som en del af politiets kontrol med overholdelsen af miljøzonerkravene, at politiet efter den hidtidige bestemmelse i § 87, stk. 3, 2. pkt., kan standse og undersøge et køretøj med henblik på at konstatere, om gældende lovgivning om miljøzoner er overholdt. Ud over overholdelse af krav til partikeludledning og effektivt partikelfilter kan politiet også med hjemmel i bestemmelsen kontrollere, om køretøjet har et miljøzonomærke.

Betegnelsen effektivt partikelfilter har hidtil alene været anvendt i forhold til partikelfiltre for lastbiler og busser, jf. § 15 b, stk. 1, der fortsat gælder indtil den 1. juli 2020. Fra dette tidspunkt anvendes i stedet betegnelsen »partikelfilter« som en fællesbetegnelse for de filtre, der skal være monterede på såvel lastbiler og busser som varebiler efter reglerne i § 15 b, stk. 3 og 4.

De krav, der stilles til filtrenes effektivitet, vil blive fastsat i medfør af § 15 b, stk. 5. Hidtidige krav fastsat i medfør af den før lovændringen gældende bestemmelse i § 15 b, stk. 3, opretholdes, indtil de ophæves eller erstattes af regler i medfør af § 15 b, stk. 5, jf. ændringslovens § 2, stk. 4.

## Straf

### § 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, 3 eller 4, § 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,
- 2) undlader at efterkomme forbud eller påbud efter loven, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold eller pålæg efter § 26 a,
- 3) undlader at efterkomme krav fastsat i medfør af § 9 h og § 10, stk. 4,
- 4) tilsidesætter vilkår knyttet til en tilladelse, dispensation eller en godkendelse efter loven,
- 5) undlader at sløjfe eller afblænde en tank til mineralolie efter de herom gældende regler, jf. § 21 a,
- 6) anlægger, påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter § 33,
- 7) undlader at meddele oplysninger efter § 32 a, stk. 1, eller § 37 a, stk. 2, eller at meddele oplysninger eller at afgive prøver efter § 72 eller at give underretning som nævnt i § 21, § 71, stk. 1, og § 72 a,
- 8) undlader at indgive anmeldelse, der er foreskrevet i regler udfærdiget efter § 7, stk. 1, herunder tilsidesætter vilkår i forbindelse med en sådan anmeldelse, eller undlader at indgive ansøgning, jf. § 39,
- 9) modvirker myndighedernes adgang til ejendomme, lokaliteter eller transportmidler i strid med § 87,
- 10) forsætligt borttager, forvansker eller beskadiger afmærkninger, som foretages i forbindelse med arbejder og undersøgelser efter loven,

- 11) undlader at efterkomme krav i en afgørelse efter § 70 b eller fjerner eller ændrer udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 70 a eller § 70 b,
- 12) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 2,
- 13) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller undlader at afgive oplysninger efter § 53 b eller § 56 a,
- 14) undlader at efterkomme godkendelsesmyndighedens eller klageinstansens afgørelse om at etablere sikkerhedsstillelse efter § 39 a,
- 15) hindrer i strid med § 41 e, stk. 3, at vilkår eller påbud efter § 34, stk. 2, eller § 41 kan efterkommes,
- 16) indtægtsfører pant, som ikke er indløst, uden at betingelserne herfor er opfyldte, jf. § 9 c,
- 17) undlader at søge en overhængende fare for forurening afværget eller hindre yderligere udledning af forurenende stoffer m.v., jf. § 71, stk. 2,
- 18) undlader at iværksætte de nødvendige forebyggende foranstaltninger over for en overhængende fare for en miljøskade eller ethvert praktisk gennemførligt tiltag, der kan begrænse en miljøskades omfang og forhindre yderligere miljøskade, jf. § 73 c, eller
- 19) undlader at efterkomme politiets indkaldelse til syn efter § 87, stk. 3.

*Stk. 2.* Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelser er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelser er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare derfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

*Stk. 3.* I regler og forskrifter, der udstedes i medfør af §§ 7-10, §§ 12-16, § 17, stk. 3, § 18, § 19, stk. 5, § 19 a, § 27, stk. 3, § 31, stk. 3, § 32 a, stk. 2 og 3, § 35, § 35 a, § 35 b, § 35 c, § 37 b, stk. 2, § 39, stk. 4, § 39 b, stk. 2, § 39 c, § 44, § 45, stk. 2, 4, 5 og 7, § 45 b, § 45 d, § 46 a, stk. 2, § 46 b, § 47, stk. 2, § 48, § 50 a, stk. 3, § 50 c, § 50 d, § 51, § 53, § 53 c, stk. 3, § 55 c, stk. 2, § 56, stk. 3, § 72 a, stk. 3, § 79 d, § 89, stk. 2, og § 89 a, kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i stk. 2.

*Stk. 4.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.



**Stk. 5.** Ved udmåling af bødestraf skal der lægges vægt på de hensyn, der er nævnt i § 1. Det er en skærpende omstændighed, hvis overtrædelser er begået i forbindelse med udøvelse af erhverv.

**Stk. 6.** Er der ved en overtrædelse opnået en økonomisk fordel, konfiskeres denne efter reglerne i straffelovens 9. kapitel, selv om der ved overtrædelserne ikke er voldt skade på miljøet eller er fremkaldt fare derfor. Kan der ikke ske konfiskation, skal der tages særskilt hensyn hertil ved udmåling af en bøde, herunder en eventuel tillæggsbøde.

**Stk. 7.** Ved overtrædelse af § 10, stk. 4, jf. § 110, stk. 1, nr. 3, skal der ved udmåling af bøder, herunder tillæggsbøder, tages hensyn til størrelsen af den bod, der måtte være fastlagt på det pågældende område i medfør af § 10, stk. 2.

**Stk. 8.** Har nogen begået flere overtrædelser af regler og forskrifter fastsat i medfør af § 9, stk. 2, nr. 2 og 3, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse. Har nogen overtrådt regler og forskrifter fastsat i medfør af § 9, stk. 2, nr. 2 og 3, og én eller flere skatte- og afgiftslove, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse af disse regler og bødestrafen for overtrædelserne af én eller flere skatte- og afgiftslove.

**Stk. 9.** Bestemmelsen i stk. 7 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

**Stk. 10.** Forældelsesfristen for strafansvaret er fem år for overtrædelser m.v. som omhandlet i stk. 1, nr. 1, 2, 3, 4, 5 og 6, samt for overtrædelser af regler udstedt i henhold til § 19, stk. 5.

**Stk. 11.** Straffelovens § 152 og §§ 152 d-f finder tilsvarende anvendelse på bestyrelsesmedlemmer og ansatte i selskaber m.v., der har fået overdraget administrationen af en pant- og returordning i henhold til lovens § 9, stk. 3.

Lovændringen berører alene straffebestemmelsens stk. 1, nr. 1, hvor »§ 15 b, stk. 2« er ændret til: »§ 15 b, stk. 2, 3 eller 4«. Ændringen træder i kraft den 1. juli 2020, jf. ændringslovens § 2, stk. 1.

Stk. 3 og stk. 4 i § 15 b omhandler de nye skærpede miljøzonekrav til henholdsvis lastbiler og busser samt varebiler.

Efter den hidtidige bestemmelse i § 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 miljøzonenmærkekravet. Disse regler gælder indtil den 1. juli 2020, hvor miljøzonenmærkeordningen bortfalder med ophævelsen af § 15 e.

Herefter vil strafansvaret for overtrædelse af de nye, skærpede miljøzonekrav ifølge lovforslagets bemærkninger til ændringen af § 110 primært blive gjort gældende over for ejeren af køretøjet eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet.

Det er ifølge lovforslagets bemærkninger hensigten, at virksomhedsansvaret bør være det primære, i hvilken forbindelse der henvises til Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/1999, revideret den 17. april 2015 (se om denne meddelelse i Miljølovskommentaren s. 1377). Strafansvar over for eksempelvis føreren af et køretøj kan dog ifølge samme motiver fortsat bl.a. komme på tale, hvis denne har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed.

Straffen for overtrædelse af miljøzonekravene er som i øvrigt efter loven bøde men kan i princippet under de i stk. 2 omhandlede skærpende omstændigheder stige til fængsel i op til 2 år. Der er ifølge lovbemærkningerne ikke tilsigtet nogen ændring af det hidtidige bødeniveau, der er på 15.000 kr. for ejeren eller den varige bruger af et tungt køretøj. For overtrædelsen af miljøzonenmærkekravet – der som nævnt kun gælder til 1. juli 2020 – er bødeniveauet 5.000 kr.

### **§ 111 b – Ændring der træder i kraft den 1. juli 2019**

**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**
- 2) affaldstransporter, der foretages i strid med lovgivningen om overførsel af affald og Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overførsel af affald.**

**Stk. 2.** 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 dette.

**Stk. 3. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen finder bestemmelser i retsplejeloven om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 2.**

Den ændring af § 111 b, der træder i kraft den 1. juli 2019, vedrører alene stk. 1, nr. 1, hvor »§ 15 b, stk. 2« er ændret til: »§ 15 b, stk. 2-4«, og »§ 15 b, stk. 5,« er suppleret med: »7 og 8,«.

Herved er politiets adgang til at tilbageholde transportmidler udvidet til at omfatte dels sager om overtrædelse af de skærpede krav til lastbiler og busser i § 15 b, stk. 3, og de nye krav til varebiler i § 15 b, stk. 4, dels sager om overtrædelse af regler efter § 15 b, stk. 7, om undtagelse af bl.a. veterankøretøjer fra kravene i miljøzoner, og af regler efter § 15 b, stk. 8, om undtagelse fra godkendelseskravet for visse udenlandske køretøjer.

Ændringen skal ifølge lovforslagets bemærkninger til ikrafttrædelsesbestemmelsen alene gælde indtil ikrafttrædelsen den 1. juli 2020 af den ændring af § 111 b, der er omtalt nedenfor.

Bestemmelserne i § 111 b vil således som hidtil kunne anvendes af politiet til – også før dom er afsagt (eller bødeforelæg vedtaget) – at tilbageholde et transportmiddel for at sikre det offentlige krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde. Tilbageholdelsen kan ske, selv om den mistænkte ikke ejer eller er varig bruger af køretøjet.

Tilbageholdelse er ikke 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. Det er heller 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 mistanke om en overtrædelse af loven m.v., som kan retsforfølges her i landet. Med hensyn til betingelserne for fyldestgørelse i transportmidlet, jf. stk. 2, 2. punktum, henvises til Miljølovskommentaren s. 1375.

Afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806. Det forventes ifølge lovforslagets bemærkninger, 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, og hertil miljølovskommentaren s. 1371 f.

### § 111 b – Ændring der træder i kraft den 1. juli 2020

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
- 2) affaldstransporter, der foretages i strid med lovgivningen om overførsel af affald og Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overførsel af affald.

*Stk. 2.* 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 dette.

*Stk. 3.* Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen finder bestemmelser i retsplejeloven om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 2.

Den ændring i bestemmelsen, der træder i kraft den 1. juli 2020, jf. ændringslovens § 2, stk. 1, svarer til den ændring, der træder i kraft den 1. juli 2019, dog med den forskel, at henvisningen i nr. 1 til § 15 e ophæves.

§ 15 e bemyndiger ministeren til at fastsætte regler om varebiler. Bestemmelsen ophæves som overflødig ved lovændringen med ikrafttræden den 1. juli 2020, idet reglerne om krav til varebiler nu er fastsat i selve loven, jf. § 15 b, stk. 4.

Der henvises i øvrigt til kommentaren til den ændring af § 111 b, der træder i kraft den 1. juli 2019, jf. ovenfor.

**Bilag**  
**Lov nr. 590 af 13. maj 2019**  
**om ændring af lov om miljøbeskyttelse**

(Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler)

**§ 1**

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 241 af 13. marts 2019, som ændret ved § 1 i lov nr. 45 af 23. januar 2018, foretages følgende ændringer:

1. § 15 a, stk. 1, 2.-4. pkt., ophæves.
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. § 15 a, stk. 3, affattes således:  
»Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan inden den 1. juli 2019 ophæve en etableret miljøzone. En ophævelse skal samtidig meddeles miljø- og fødevareministeren. Fra den 1. juli 2019 til den 1. juli 2020 kan kommunalbestyrelsen ikke ophæve en etableret miljøzone.«
4. § 15 a, stk. 3, affattes således:  
»Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan under de samme betingelser som i stk. 1 og 2 træffe bestemmelse om udvidelse eller i helt særlige tilfælde mindre indskrænkninger af en etableret miljøzone. Kommunalbestyrelsen kan ikke uden tilladelse fra miljø- og fødevareministeren ophæve en etableret miljøzone.«
5. § 15 a, stk. 4, ophæves.  
Stk. 5-8 bliver herefter stk. 4-7.
6. I § 15 a, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 2«.
7. I § 15 a, stk. 7, 2. pkt., der bliver stk. 6, 2. pkt., udgår »for lastbiler og busser«, og 3. og 4. pkt. ophæves.
8. I § 15 b, stk. 1, ændres »følgende krav, jf. dog stk. 4 og 5« til: »indtil den 1. juli 2020 følgende krav, jf. dog stk. 6 og 7«.
9. To steder i § 15 b, stk. 2, ændres »stk. 4 og 5« til: »stk. 6 og 7«.

10. § 15 b, stk. 3, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. 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 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. Miljø- og fødevarerministeren 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. 4 og 5 bliver herefter stk. 6 og 7.

11. I § 15 b, stk. 4, der bliver stk. 6, og stk. 5, 1. pkt., der bliver stk. 7, 1. pkt., indsættes efter »stk. 1, nr. 1-3,«: »stk. 3, nr. 1-3, og stk. 4, nr. 1-4,«.

12. I § 15 b indsættes som stk. 8:

»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. Miljø- og fødevarerministeren 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.«

13. § 15 c, stk. 1, affattes således:

»Miljø- og fødevarerministeren 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.«

14. I § 15 c, stk. 2, ændres »tidsbegrænsning og dokumentation« til: »tidsbegrænsning, dokumentation og registrering af køretøjer med dispensation«.

15. § 15 d affattes således:

»§ 15 d. Miljø- og fødevarerministeren fastsætter regler om en miljøzonermærkeordning. Ministeren kan herunder fastsætte regler om udformning, udstedelse, anbringelse, inddragelse og registrering af miljøzonermærker. Ministeren fastsætter herudover regler om tilsyn, kontrol, revision og digital indberetning i bestemt form.

Stk. 2. Miljø- og fødevarerministeren 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.* Miljø- og fødevareministeren 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, 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 miljø- og fødevareministeren. 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.«

**16.** I § 15 e ændres »stk. 2-5« til: »stk. 2 og 5-7«.

**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.** I § 87, stk. 3, 2. pkt., udgår »effektivt«.

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

**22.** I § 111 b, stk. 1, nr. 1, ændres »§ 15 b, stk. 2« til: »§ 15 b, stk. 2-4«, og efter »§ 15 b, stk. 5,« indsættes: »7 og 8,«.

**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«.

## § 2

*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 2020, jf. dog stk. 2 og 3.

*Stk. 2.* § 1, nr. 3, træder i kraft den 15. maj 2019.

*Stk. 3.* § 1, nr. 8-16, 20 og 22, træder i kraft den 1. juli 2019.

*Stk. 4.* Regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 3 og 5, og § 15 d, stk. 2, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 241 af 13. marts 2019, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 15 b, stk. 5 og 7, og § 15 d, stk. 3, i lov om miljøbeskyttelse som affattet ved denne lovs § 1, nr. 10, 11 og 15.