



Miljøministeriet
Departementet
Eksport og Miljøteknologi

Taastrup, den 16. november 2021

Fremsendt pr. e-mail: mim@mim.dk
Cc: kapie@mim.dk

Vedr. j. nr. 2021-9542; Høring af udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpelse af miljøzoner til dieselpersonbiler)

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring.

INDSTILLING

Dansk Bilbrancheråd kan IKKE indstille ændringen til vedtagelse som den foreligger i udkast, idet de eksisterende kommuner ved anvendelse af ændringen vil kunne gøre forbrugerbilister bilmæssigt insolvente med et varsel på 9 måneder – en periode, der end ikke dækker produktionstiden på en fabriksny bil – og da slet ikke en fabriksny el- eller hybrid-bil.

Dernæst er det helt igennem uhørt af fremrykke ikrafttræden af de allerede fastlagte krav til erhvervskøretøjer med 2 år. Da reglerne blev indført i 2019 planlagde erhvervet grundigt de kommende år, ligesom der blev indkøbt køretøjer ud fra den berettigede forventning, at der forelå en klar lovgivning om endelig indfasning i 2025.

Om baggrunden herfor bemærkes følgende.

1. BAGGRUNDEN FOR LOVFORSLAGET

Det er noteret, at Miljøministeriet vurderet, at dieselpersonbiler udgør en væsentlig årsag til NOx-udledningen i de større byer, dvs. indenfor miljøzonerne. Dette udsagn er ikke dokumenteret ved noget empiri, og allerede af den grund synes lovforslaget vanskeligt tilgængeligt – og syner mere af kommunalpolitisk behovsafdækning end et egentligt miljømæssigt behov.

Med Danmarks ekstremt høje afgiftstryk – de seneste års reguleringer til trods – så skal en bil til såvel privat- som erhvervsbilisme holde i mange år; det er ganske simpelt en økonomisk nødvendighed for forbrugere og erhvervsdrivende, fordi det er så dyrt at købe en ny. Således viser undersøgelser, at biler generelt bliver op mod 20 år gamle, førend de er udtjent.

Netop en lang levetid på bilerne er godt for miljøet generelt set; der er et markant miljøaftryk på produktionen af en ny bil (ca. 9 ton CO₂), der kræver mange års brug at retfærdiggøre – og det er også værd at notere, at el- og hybridbilers samlede miljøaftryk er ekstremt højt; uanset de i selve kørselsøjeblikket ikke foruren.

Netop valget af bil for både privat- og erhvervsbilister, der har behov for at køre ind og ud af miljøzonerne, bliver vanskeliggjort af, at der også er kommuner, der påtænker at indføre 0-emissionszoner. Imidlertid må det konstateres, at infrastrukturen omkring ladestanderne på ingen vis er eller forventes at dække behovet allerede fra 2023. KUN såfremt ladeinfrastrukturen er på plads senest samtidig med *beslutningen* om at gøre dieselmotorer ulovlige, kan borgerne træffe valget om andet køretøj på oplyst grundlag.

2. PRAKTISKE FORHOLD – OM EFTERMONTERING OG ØKONOMI

Der er allerede nu en række helt konkrete vanskeligheder ved at eftermontere partikelfiltre – også på personbiler. Først og fremmest har mange køretøjer ikke aktuelt, fysisk plads til et eftermonteret partikelfilter. Dette er i sig selv en udfordring.

Derudover er partikelfiltre ikke "plug-and-play"-løsninger. Hver enkelt køretøj skal have monteret et specialtilpasset partikelfilter, der blandt andet skal kobles korrekt på bilens styresystem. Dette forhold – sammenholdt med udgiften til partikelfilteret i sig selv – indebærer, at prisen for eftermontering af et partikelfilter kan være ret betragtelig; selv for "nyere" persondieselmotorer.

Dernæst noterer Dansk Bilbrancheråd sig, at det estimeres, at der er 18.000 private biler, der bliver berørt eller knap 1 % af den danske vognpark. Der virker herefter uhørt at anvende så stort et magtapparat på det beskedne antal køretøjer.

Ministeriets opfattelse er, at den enkelte bilejer højst får en udgift på 2.200 kr. ved bilskifte. Denne opfattelse er helt uden faktabelæg - og altså udtryk for et massivt fejlskud. De borgere, der forventes at blive særlig hårdt ramt af at blive tvunget til et førtidigt bilskift (i utide – om man vil) på grund af miljøzonekrav til private biler, vil ikke have mulighed for at købe ny bil uden udbetaling. Det må og skal der tages højde for.

Ses der på økonomien, så vil montering af partikelfiltre på de anslåede køretøjer, altså (forudsat de overhovedet kan skaffes) give borgerne et umiddelbart skattetryk på i alt 108 mio. kr. Dette samlede tal har ministeriet behændigt undladt at regne sammen i høringsmaterialet.

Det er da også bemærkelsesværdigt, at netop de økonomiske konsekvenser for borgerne ikke er medtaget i lovforslagets sammenfattende skema; pkt. 11.

3. DISPENSATIONSORDNINGEN

Det er helt afgørende, at der hjemles en effektiv dispensationsordning, således at der ikke kun gives dispensation til borgere, der har et særligt behov, fx handicap-relateret, men også borgere, der ikke har den økonomiske ramme/mulighed for udskiftning af bil, som lovforslaget direkte vil afstedkomme.

Belært af dispensationsordningerne fra erhvervskøretøjer, er det også helt oplagt nødvendigt at dispensationer gives for en realistisk periode på mindst 12 måneder for private køretøjer for beboere. 3 måneders dispensation for en familie indenfor miljøzonen vil for eksempel være fuldstændig grotesk – og særligt i lyset af produktionstiden for nye køretøjer, der aktuelt ligger på op mod 1 år for især el- og hybridkøretøjer.

Det kan undre, at Miljøministeriet forventer, at de primære dispensationer til, at privatbiler vil skulle gives med sigte på deltagelse i offentlige aktiviteter af samfundsmæssig interesse. Kørsel mellem egen bopæl og arbejde vil næppe falde under denne kategori, og Dansk

Bilbrancheråd noteret sig, at denne mulighed overhoved ikke nævnes – endsige som hovedårsag til at søge dispensation – fra ministeriets side.

4. UDSTRÆKNING AF BETINGET OBJEKTIVT ANSVAR

Med det stillede forslag skal private bilejere hæfte på objektivet grundlag for den kørsel, der køres i vedkommende bil. Det er klart, at den private bilejer har råderetten over sin bil og over hvem, der kører i den – men igen at ramme bilejerne med et objektivet ansvar; som nu omfatter parkeringsbøder, fartbøder, vanvidsbilisme og forestående også kørsel ind i miljøzoner med visse køretøjer, er ikke et retssamfund værdigt, hvor de primære udgangspunkter (normalt) er, at det er den, der bryder loven, der straffes – og at man er uskyldig indtil det modsatte er bevist.

Dansk Bilbrancheråd skal derfor stille i forslag, at det objektive ansvar betinges yderligere, således at det skal være tilstrækkeligt, at der henvises til vedkommende fører samt til, at der ikke gælder en 3-måneders periode for tilbagekaldelse af en erkendelse.

I den sammenhæng er det også relevant at påpege et problem i den påtænkte hjemmel til at politiet kan tilbageholde bilen indtil bøden er betalt. Henset til det forventeligt helt uproportionale heri, opfordres ministeriet til at holde nøje øje med netop dette punkt.

På ovenstående grundlag kan Dansk Bilbrancheråd IKKE indstille lovforslaget til vedtagelse, som den er fremsendt i udkast.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



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