

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse

(Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder, indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen m.v.)¹

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 45 af 23. januar 2018, lov nr. 807 af 9. juni 2020, § 1 i lov nr. 898 af 21. juni 2022, og senest ved lov nr 323 af 2. april 2024 foretages følgende ændringer:

1. *Overskriften* til kapitel 2 f affattes således:

»Kapitel 2 f

Miljøzoner og nulemissionszoner«.

2. Før § 15 a indsættes som overskrift i *kapitel 2 f*:

»*Miljøzoner*«.

3. I § 15 b, stk. 3, indsættes efter »For personbiler,«: »herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg.,«.

4. I § 15 b, stk. 5, ændres »ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret,« til: »ikke for forsvarets civile køretøjer, og køretøjer, der benyttes af«.

5. I § 15 b indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

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

UDKAST

»Stk. 6. Kravene i stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3, gælder ikke for forsvarrets militære køretøjer, og køretøjer, der benyttes af fremmede militære styrker, som opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.«

Stk. 6 og 7 bliver herefter stk. 7 og 8.

6. Efter § 15 e indsættes i *kapitel 2 f*:

»Nulemissionszoner

§ 15 f. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone i et afgrænset byområde for persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik, jf. § 15 g, stk. 2. Der kan højst etableres én zone i hver kommune.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden træffe afgørelse om udvidelser eller i særlige tilfælde mindre indskrænkninger af den geografiske afgrænsning af en eksisterende nulemissionszone eller om ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Stk. 3. Miljøministeren kan gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2. Kommunalbestyrelsen kan ikke træffe afgørelse efter stk. 1 og 2, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af stk. 6.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2. Der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone, før afgørelsen har virkning for private køretøjer. For erhvervskøretøjer, herunder køretøjer der er registreret til delvis privat anvendelse, er perioden mindst 12 måneder.

Stk. 6. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2, herunder definitionen af et afgrænset byområde, et sammenhængende areal og om, hvilke oplysninger kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe i forbindelse med inddragelse af offentligheden. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om høring af miljøministeren og relevante myndigheder, om indsigelsesord-

ningen, om offentlighedens inddragelse og om offentliggørelse af afgørelser, herunder om at inddragelse og offentliggørelse udelukkende kan ske digitalt.

§ 15 g. I en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter og varebiler, der alene anvendes privat, når disse køretøjer overholder kravene til nulemission, jf. stk. 3.

Stk. 2. I en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter, varebiler, traktorer og lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer overholder kravene til nulemission, jf. stk. 3.

Stk. 3. Miljøministeren fastsætter regler om krav til nulemission i stk. 1 og 2.

§ 15 h. § 15 g, stk. 1 og 2, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, forsvaret eller fremmede militære styrker, som opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.

Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om yderligere undtagelser fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, samt regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, efter regler fastsat i medfør af stk. 4.

Stk. 4. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation efter stk. 3, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen kan beslutte at kræve anvendelse af digital kommunikation, herunder digitale selvbetjeningsløsninger, bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter stk. 3.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 3 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.«

7. I § 87, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »overholdelse af gældende lovgivning om«: »nulemissionszoner og om«.

UDKAST

8. I § 110, stk. 1, nr. 1, udgår »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«.

9. I § 110, stk. 1, indsættes som nr. 20:

»20) overtræder § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller § 15 g, stk. 1 eller 2.«

10. I § 110, stk. 8, 1. pkt., indsættes efter »overtrædelser af«:

»§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller« og efter »§ 9, stk. 2, nr. 2 og 3,« indsættes:
»eller §15 b, stk. 8,«.

11. I § 110, stk. 9, ændres »stk. 7« til: »stk. 8«.

12. I § 110 c, stk. 1, ændres »§ 110, stk. 1, nr. 1,« til: »§ 110, stk. 1, nr. 20,«.

13. I § 110 c, stk. 9, ændres »§ 15 b, stk. 7,« til: »§ 15 b, stk. 8,«.

14. I § 110 d, stk. 5, indsættes efter »køretøj«: »inden for samme miljøzone«, og »samme døgn« ændres til: »syv døgn«.

15. I § 110 d, stk. 6 ændres »§ 15 b, stk. 7,« til: »§ 15 b, stk. 8,«.

16. I § 111 b, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«: »færdselslovens § 65,« og efter »§ 15 b, stk. 4 og 7,« indsættes: »eller § 15 g, stk. 3,«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2025, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, har tidligst virkning fra den 1. januar 2026.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Kommunal afgørelse om etablering af nulemissionszoner
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.1.3. Den foreslåede ordning
 - 2.2. Krav til køretøjer i nulemissionszoner for henholdsvis persontrafik og al trafik
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.2.3. Den foreslåede ordning
 - 2.3. Generelle undtagelser og dispensation
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning
 - 2.4. Tilsyn og skærpet håndhævelse med nulemissionszonereguleringen
 - 2.4.1. Tilsyn og håndhævelse
 - 2.4.1.1. Gældende ret
 - 2.4.1.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.4.1.3. Den foreslåede ordning
 - 2.4.2. Tilbageholdelse af køretøjer
 - 2.4.2.1. Gældende ret
 - 2.4.2.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.4.2.3. Den foreslåede ordning
 - 2.5. Ændringer af miljøzonereguleringen, herunder indførelse af absolut kumulation af bøder
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Miljøministeriets overvejelser
 - 2.5.3. Den foreslåede ordning
3. Forholdet til FN's verdensmål
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne

UDKAST

7. Klimamæssige konsekvenser
8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

HØRINGSUDKAST

1. Indledning

Trafikken er en af de største kilder til luft-, klima- og støjforurening i de større byer. Særligt i myldretiden er forureningen fra trafikken dominerende på travle gader. Den grønne omstilling af bilerne er allerede godt på vej som følge af ambitionen om at fremme rene og fossilfrie køretøjer og regeringen ønsker at fremskynde udviklingen af grøn transport i Danmark frem mod 2030. For at understøtte dette, er det centralt, at grønne biler prioriteres i byernes planlægning.

Regeringen ønsker at give kommunerne værktøjer til at gøre byerne grønnere og sundere samt at give kommunerne mulighed for at sætte ind mod luft- og støjforurening lokalt. Med dette lovforslag tages endnu et skridt i denne retning.

Lovforslaget vil give kommunalbestyrelserne mulighed for hver at oprette én nulemissionszone i et afgrænset byområde, hvor der som udgangspunkt kun er adgang for nulemissionskøretøjer. Med nulemissionszoner i afgrænsede byområder vil kommunerne kunne mindske den lokale støj- og luftforurening og fremme grøn mobilitet.

Inden kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om at etablere en nulemissionszone, vil offentligheden skulle inddrages, ligesom kommunalbestyrelsen vil skulle høre miljøministeren. Som led i vurderingen af kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse vil miljøministeren skulle høre justitsministeren, transportministeren og erhvervsministeren. Det foreslås i den forbindelse, at miljøministeren får mulighed for at gøre indsigelse mod en kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone med den virkning, at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe den pågældende beslutning.

Med lovforslaget foreslås det, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler for nulemissionszoneordningen.

Det foreslås, at kommunalbestyrelserne skal kunne vælge mellem to typer af nulemissionszoner. Med den ene zonetype stilles der krav om nulemission til persontrafik (personbiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, (minibusser), varebiler, der alene anvendes privat, motorcykler, knallerter og taxier), og med den anden zonetype stilles der krav om nulemission til køretøjerne omfattet af nulemissionszonen for persontrafik og herudover omfattes øvrige varebiler, lastbiler med en tilladt

UDKAST

totalvægt på 12 tons eller derunder og traktorer (nulemissionszone for al trafik). Af hensyn til handel, vareleverancer og byggeri i zonen foreslås det, at der ikke stilles krav om nulemission til lastbiler med en tilladt totalvægt over 12 tons. Samtidig foreslås det, at der ikke stilles krav om nulemission til busser over 3.500 kg.

Det er hensigten, at en nulemissionszone skal etableres, så det fortsat vil være muligt at bo, drive virksomhed og færdes i zonen, og derfor skal der sikres klare generelle undtagelser og konkrete dispensationsmuligheder for borgere og erhvervsdrivende. Det foreslås derfor, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte yderligere regler om undtagelser til nulemissionszoneordningen og at fastsætte en generel ramme for behandlingen af sager om dispensation. Da nulemissionszoner kan etableres i afgrænsede byområder, lægges der op til, at det er de enkelte kommuner, der vurderer og afgør konkrete sager om dispensation, da de har de bedste forudsætninger for at tage hensyn til lokale forhold.

Nulemissionszoner er et helt nyt værktøj i forhold til den gældende retstilstand. Zonerne må kun etableres i afgrænsede byområder, og det forventes, at der her typisk vil være en høj koncentration af mennesker, herunder f.eks. beboere, handlende og øvrige færdende. Nulemissionszonens krav til de køretøjer, der færdes i zonen, kan have en række konsekvenser for bl.a. adgang til zonen, luftkvalitet, trafikbelastning og trafikstøj. Miljøministeriet finder det på den baggrund hensigtsmæssigt, at ordningen evalueres 3 år fra lovforslagets vedtagelse med udgangspunkt i praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande samt erfaringer vedrørende håndhævelse og administration af nulemissionszoner. På baggrund af evalueringen kan det eventuelt besluttes at hæve loftet for antal zoner i hver kommune. Ved samme lejlighed kan det vurderes, om den teknologiske udvikling giver anledning til at omfatte tunge køretøjer (busser og tunge lastbiler) ved en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Endvidere undtages militære køretøjer for både miljøzoner og nulemissionszoner. Når fremmede militære styrker er til stede, vil det ofte være i forbindelse med særlige begivenheder, herunder øvelser, militært samarbejde. Det vides ikke på forhånd, hvilke køretøjer de fremmede militære styrker medbringer, hvilke kørselsbehov de vil have under opholdet i Danmark, og hvordan de konkret anvender deres køretøjer. Det er kutyme, at der indrømmes allierede militære styrker en særlig bevægelsesfrihed under deres ophold i Danmark, og det må anses for uhensigtsmæssigt at foretage en begrænsning

heraf ved at lade dem omfatte af kravene til nulemission. Der forventes ingen væsentlig miljøeffekt af denne ændring.

Herudover indeholder lovforslaget nogle tekniske ændringer, herunder en tilpasning af forældelsesfristen for strafansvaret for overtrædelse af miljøzonereglerne, så den følger de almindelige forældelsesregler

Endelig indeholder lovforslaget nogle ændringer af miljøzonereguleringen om visse krav til dieseldrevne køretøjer. Det foreslås bl.a., at der for overtrædelser af miljøzonereguleringen indføres et princip om absolut kumulation. Dette vil medføre, at bødens samlede størrelse i tilfælde med flere overtrædelser af miljøzonereguleringen som det klare udgangspunkt ikke vil kunne nedsættes. Samtidig ændres bødefrekvensen således, at der kun kan udstedes ét bødeforelæg pr. uge, frem for ét pr. døgn for at sikre, at overtræderen når at modtage bødeforelægget og dermed blive opmærksom på overtrædelser, førend et nyt bødeforelæg udstedes. Den samlede bødeindtægt forventes ikke at afvige væsentligt fra bødeindtægten før ændringerne, der samtidig vil sikre en enkel og ensartet håndhævelse.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Kommunal afgørelse om etablering af nulemissionszoner

2.1.1. Gældende ret

I medfør af § 92 d, stk. 1, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, kan transportministeren tillade vejmyndigheder – når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt og efter høring af politiet – at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn.

Miljøministeren kan i medfør af miljøbeskyttelsesloven § 80, stk. 1, bemyndige en statslig myndighed oprettet under ministeriet til at udøve de beføjelser, der er tillagt ministeren. Bestemmelsen indebærer blandt andet, at ministeren kan delegere sine beføjelser til Miljøstyrelsen. Herudover kan ministeren i henhold til § 80, stk. 2, fastsætte regler om klageadgangen efter stk. 1, herunder at afgørelserne fra f.eks. Miljøstyrelsen ikke kan påklages.

I forbindelse med klimasamarbejdsaftale mellem Københavns Kommune, Transportministeriet og Miljøministeriet om nulemissionszoner, der blev indgået i juni 2020, blev anvendeligheden af § 92 d, stk. 1, i færdselsloven

undersøgt. Det blev vurderet, at bestemmelsen ikke indeholder det fornødne hjemmelsmæssige grundlag til etablering af nulemissionszoner. Årsagen hertil skal ses i sammenhæng med, at nulemissionszoner ikke egner sig som forsøgsordning af midlertidig karakter, da berørte borgere og erhvervsliv vil kunne få udgifter til at indrette sig på kravene. Etablering af nulemissionszoner bør derfor indrettes som en permanent ordning, der ikke er tidsmæssigt begrænset.

Der findes ikke andre regler, der giver mulighed for at etablere nulemissionszoner - hverken midlertidigt eller permanent.

2.1.2. Miljøministeriets overvejelser

Den grønne omstilling af trafikken er allerede godt på vej som følge af ambitionen om at fremme rene og fossilfrie køretøjer. For at understøtte den grønne omstilling af trafikken er det centralt, at grønne biler prioriteres i byernes planlægning. Regeringen ønsker samtidig at gøre byerne grønnere og sundere ved bl.a. at forbedre luftkvaliteten. Med dette lovforslag tages endnu et skridt i denne retning.

Landets kommunalbestyrelser bør få mulighed for hver at etablere én nulemissionszone, hvor der enten stilles krav til persontrafik eller til al trafik. Der kan være lokale forskelle, der gør, at det i nogle tilfælde vil være hensigtsmæssigt, at en nulemissionszone alene omfatter persontrafik, mens det i andre tilfælde vil være mest hensigtsmæssigt, at en nulemissionszone omfatter al trafik – det vil sige også erhvervstrafik. For nærmere overvejelser vedrørende fastsættelsen af tekniske krav til køretøjer i nulemissionszoner henvises til pkt. 2.2.2.

En nulemissionszone bør kun kunne etableres inden for et afgrænset byområde på et sammenhængende areal. Da kommunalbestyrelsen har det bedste lokale kendskab, der vurderes at indgå som en vigtig del af grundlaget for at kunne træffe beslutning om en nulemissionszones nærmere afgrænsning, bør det være kommunalbestyrelsen, der fastlægger afgrænsningen af den enkelte zone. Der bør dog gives bemyndigelse til, at miljøministeren kan fastsætte en nærmere generel definition af et afgrænset byområde.

For at sikre en hensigtsmæssig afgrænsning af nulemissionszoner, bør kommunalbestyrelsen inddrage offentligheden og relevante myndigheder forud for etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone. Herudover kan kommunalbestyrelsen vælge at udvide kredsen af

UDKAST

høringsberettigede. Udkastet til afgrænsning af zonen bør ledsages af et oplysningsgrundlag, så det sikres, at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst.

For at sikre, at der bl.a. kan tages hensyn til overordnede samfundsmæssige interesser, bør miljøministeren have mulighed for at gøre indsigelse mod en kommunalbestyrelses udkast til afgørelse, med den virkning, at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe afgørelse, før der er opnået enighed med miljøministeren.

Miljøministeriet vurderer, at det vil være kommunen, der har de bedste forudsætninger for på baggrund af de foretagne høringer at træffe afgørelser om nulemissionszoner, og at adgangen til at klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91, derfor bør afskæres.

Hvis en borger eller virksomhed mener, at et høringssvar ikke er håndteret tilstrækkeligt af kommunen, vil borgeren eller virksomheden kunne henvende sig til kommunalbestyrelsen herom.

De berørte borgere og virksomheder bør efterfølgende have tid til at indstille sig på kravene i en kommende nulemissionszone. Der bør derfor fastsættes regler om en minimumsperiode fra den kommunale afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor en nulemissionszone får virkning. Miljøministeriet vurderer, at en periode på seks måneder vil være passende i forhold til at sikre tid til, at de berørte kan indrette sig på kravene og samtidig sikre, at nulemissionszonen får den tilsigtede positive miljøeffekt. Erhvervslivet udskifter løbende deres køretøjer og budgetterer med forventet levetid på køretøjet, og en udskiftning før tid, som følge af nulemissionszonekrav, vil være en ekstra omkostning for erhvervet. Miljøministeriet vurderer på baggrund heraf, at der er behov for at erhvervsdrivende gives en udvidet mulighed for at indrette sig på kravene i en nulemissionszone. Dette kan ske ved, at perioden mellem afgørelsen om etablering af nulemissionszonen og det tidspunkt, den får virkning for erhvervs-køretøjer, fastsættes til 12 måneder. Det er Miljøministeriets vurdering at den forlængede indfasningsperiode også bør omfatte varebiler, der er registreret til delvis privat anvendelse.

For at sikre en fornøden fleksibilitet med nulemissionszoneordningen, bør miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere kriterier for ordnin-

gen, herunder definitionen af et afgrænset byområde og om hvilke oplysninger, kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe og fremlægge i forbindelse med inddragelse af offentligheden.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Den foreslåede § 15 f, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 (herefter benævnt miljøbeskyttelsesloven) vil medføre, at alle landets kommunalbestyrelser efter nærmere regler fastsat af miljøministeren og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden vil kunne træffe afgørelse om etablering af nulemissionszoner, dog højst én zone i et afgrænset byområde pr. kommune. Kommunalbestyrelsen kan vælge at udvide kredsen af høringsberettigede.

Den nærmere definition af, hvornår et område anses som et afgrænset byområde, vil blive fastsat i en bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, hvor der også forventes fastsat yderligere krav til etableringen af en nulemissionszone.

Det forventes, at det vil indgå i definitionen af et afgrænset byområde, at der, i overensstemmelse med det statistiske bybegreb, er tale om et mindre, sammenhængende byområde, et antal veje, et kvarter eller distrikt i en by med tæt bebyggelse, hvor afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter, medmindre afstanden skyldes offentlige anlæg. Det vil derfor ikke være muligt at etablere en nulemissionszone, som f.eks. dækker hele Aarhus midtby eller Odense centrum, idet dette vil gå videre end definitionen af et afgrænset byområde. Det forudsættes endvidere, at området ikke må indeholde veje, der er omfattet af det strategiske vejnet. Det strategiske vejnet omfatter bl.a. veje, der forbinder og fordeler trafikken i hele landet, og er veje, der er væsentlige for den samlede fremkommelighed. Det strategiske vejnet er udpeget af transportministeren i samarbejde med kommuner og politiet. Det forventes, at det vil indgå i definitionen, at et afgrænset byområde er udlagt som byzone i henhold til planlovgivningen.

Det forventes, at der med bemyndigelsen i den foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive fastsat krav om, at kommunalbestyrelsen ved den geografiske afgrænsning af en nulemissionszone ikke vil kunne medtage områder, hvor virksomheder, der er afhængige af konventionelle forbrændingsmotorer, har hjemsted. Det kan f.eks. være automekanikere, der er afhængige af, at kunder kan køre til og fra værkstedet for at få et køretøj repareret.

UDKAST

Kommunalbestyrelsen vil med den foreslåede ordning i § 15 f, stk. 1, kunne vælge at etablere en nulemissionszone for persontrafik, der omfatter de køretøjer, som er nævnt i den foreslåede § 15 g, stk. 1, eller en nulemissionszone for al trafik, der omfatter de køretøjer, der er nævnt i den foreslåede § 15 g, stk. 2. Nulemissionszonen vil skulle have et sammenhængende areal. Størrelsen på arealet og zonens placering fastsættes af kommunalbestyrelsen så det fremgår af forslaget til afgørelse.

Det vil være frivilligt for kommunerne at etablere nulemissionszoner og kommunerne vil selv skulle finansiere etablering, skiltning, drift og administration af nulemissionszoner. En kommune vil dermed påtage sig en udgift, når den vedtager at etablere en nulemissionszone. For nærmere om de økonomiske og administrative udgifter for kommunerne henvises til pkt. 4 i de almindelige bemærkninger.

Inden kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone, vil det være en forudsætning, at kommunalbestyrelsen inddrager offentligheden samt relevante myndigheder og hører miljøministeren over forslaget til etablering af en nulemissionszone. Til brug for miljøministerens vurdering høres justitsministeren, transportministeren og erhvervsministeren over forslaget til etablering af nulemissionszone. Høringssvar, der modtages inden en af miljøministeren fastsat frist, vil indgå i miljøministerens vurdering af kommunalbestyrelsens afgørelse. Kommunalbestyrelsen vil kunne vælge at udvide kredsen af høringsberettigede. Det forventes i den forbindelse, at der med bemyndigelsen i den foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive fastsat regler om, at kommunalbestyrelsen vil skulle udarbejde et oplysningsgrundlag, der vil danne grundlag for høringen og offentlighedens inddragelse. Det vil f.eks. kunne være en beskrivelse af den geografiske afgrænsning af zonen, herunder blandt andet regler om data og kortværk til stedbestemmelse og visualisering, oplysninger om antal beboere i zonen, oplysninger om antal berørte, der ejer et ikke-nulemissionskøretøj, oplysninger om trafiktællinger i den påtænkte zone opdelt på personbiler, varebiler, lastbiler og busser, samt oplysninger om antallet af offentligt tilgængelige ladestander i zonen. Derudover forventes det, at der vil blive stillet krav om, at der vil skulle foreligge en vurdering af, at den forventede etablering af en nulemissionszone ikke vil skabe unødigt øget mertrafik ved omvejskørsel. Det forventes også, at det vil blive et krav, at oplysningsgrundlaget indeholder en vurdering af muligheden for at færdes i den påtænkte nulemissionszone uden et køretøj, herunder afstand til og muligheder for

UDKAST

offentlig transport, hvor der bl.a. kan ses på, om zonen ligger stationsnært. Det forventes herudover, at oplysningsgrundlaget vil skulle ledsages af en konsekvensvurdering for de eksisterende erhverv i zonen samt eventuelt en beregning af miljøgevinsten og de støj- og klimamæssige virkninger.

Det forventes, at der ved bekendtgørelse vil blive fastsat regler om, at inddragelse af henholdsvis offentligheden og relevante myndigheder og høring af miljøministeren vil skulle foregå parallelt. Oplysningsgrundlaget vil skulle sikre, at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst inden kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om etablering af en nulemissionszone, og at offentligheden og relevante myndigheder får lejlighed til at udtale sig herom.

Det foreslås med § 15 f, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, at miljøministeren skal høres om kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone. Miljøministeren vil høre justitsministeren, transportministeren og erhvervsministeren til brug for sin vurdering af kommunalbestyrelsens afgørelse.

Det foreslås med § 15 f, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, at miljøministeren kan gøre indsigelse mod at kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om etablering, geografisk indskrænkning, geografisk udvidelse eller om ophævelse af en nulemissionszone, og at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe sådanne afgørelser, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for den fastsatte frist, der som udgangspunkt forventes fastsat til tre måneder.

Når miljøministeren vurderer kommunalbestyrelsens forslag til afgørelse om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone, undersøges det bl.a., om forslaget overholder kravene til ikke at omfatte det strategiske vejnet og områder med virksomheder, der er afhængige af konventionel transport. Derudover vil det indgå i vurderingen, om oplysningsgrundlaget er tilstrækkeligt, relevante vurderinger er foretaget og endelig om nulemissionszonen strider mod overordnede samfundsmæssige interesser. Miljøministeren vil i øvrigt foretage en samlet vurdering på baggrund af de forelagte oplysninger.

Det forventes, at der med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive fastsat en periode, hvori indsigelse kan fremsættes af miljøministeren. I denne periode vil ministeren indgå i dialog med kommunalbestyrelsen om

UDKAST

eventuelle manglende oplysninger. Såfremt miljøministeren ønsker fristforlængelse, f.eks. som følge af behov for yderligere oplysninger, fastsætter miljøministeren en ny frist. I tilfælde, hvor miljøministeren ikke fremsætter en indsigelse indenfor fristen, vil kommunalbestyrelsen efter udløb af den fastsatte periode kunne træffe endelig afgørelse.

Det forventes, at miljøministeren i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, vil delegerer kompetencen til at modtage høringer og gøre indsigelse vedrørende kommunalbestyrelsens udkast til afgørelser om etablering, geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone til Miljøstyrelsen. Det er endvidere hensigten, at klageadgang til ministeren vil blive afskåret med hjemmel i § 80, stk. 2. Det bemærkes i den forbindelse, at miljøministerens (Miljøstyrelsens) afgørelse om at gøre indsigelse, henholdsvis ikke at gøre indsigelse, mod kommunalbestyrelsens udkast til afgørelser om etablering m.v. af en nulemissionszone ikke vurderes at være en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Det foreslås med § 15 f, stk. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, at de afgørelser, som kommunalbestyrelsen kan træffe vedrørende etablering, geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone, ikke vil kunne påklages til anden administrativ myndighed.

Spørgsmål om lovligheden af kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter det foreslåede § 15 f, stk. 1 og 2, vil være undergivet det almindelige kommunale tilsyn, der varetages af Ankestyrelsen med Indenrigs- og Sundhedsministeriet som øverste tilsynsmyndighed, jf. kapitel VI og VII i lov om kommunernes styrelse. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 15 f, stk. 4.

Herudover foreslås det med § 15 f, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, at der fastsættes krav om, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre sine afgørelser om nulemissionszoner, og at der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor nulemissionszonen har virkning for private køretøjer. Den foreslåede periode på seks måneder er en minimumsperiode, og det forudsættes, at den enkelte kommunalbestyrelse tager stilling til, om en given nulemissionszone bør have en længere indfasningsperiode, eksempelvis på grund af zonen størrelse eller placering. Med henblik på at udvise særligt hensyn overfor

erhvervsdrivende i nulemissionszonerne og undgå, at oprettelse af zonerne er særligt byrdefulde for de erhvervsdrivende, foreslås der krav om, at indfasningsperioden for erhvervskøretøjer som minimum bør være 12 måneder. Den forlængede indfasningsperiode foreslås også at omfatte varebiler, der er registreret til delvis privat anvendelse. Ved afgørelser om indskrænkninger eller ophævelse, vil kommunalbestyrelsen selv kunne fastsætte en passende periode.

Det foreslås endvidere, at kravene til køretøjer i det foreslåede § 15 g, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 2, stk. 3, tidligst kan få virkning fra den 1. januar 2026.

Herudover vil der med hjemmel i det foreslåede § 15 f, stk. 6, blive fastsat regler om offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering af en nulemissionszone, herunder om mulighed for udelukkende digital annoncering.

2.2. Krav til køretøjer i nulemissionszoner for henholdsvis persontrafik og al trafik

2.2.1. Gældende ret

Der findes ikke regler om etablering af nulemissionszoner i gældende ret, og der findes derfor ikke regler om krav til køretøjer i nulemissionszoner.

2.2.2. Miljøministeriets overvejelser

Udbuddet af nulemissionskøretøjer som personbiler er langt større end udbuddet af f.eks. nulemissionskøretøjer som lastbiler og busser. På den baggrund vurderes det, at nulemissionszoner som minimum bør omfatte køretøjer, der anvendes til almindelig persontransport – det vil sige en nulemissionszone for persontrafik.

Det vurderes, at der i nulemissionszoner for persontrafik også bør stilles krav til minibusser, der er kendetegnet ved at være registreret som stor personbil med anvendelse til buskørsel eller privat buskørsel, har flere end 8 siddepladser foruden føreren og har en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg.

Det vurderes endvidere, at der også bør kunne stilles krav til taxier i nulemissionszoner for persontrafik, da det er forventningen, at nulemissionszoner i første omgang vil blive etableret i større byer, hvor taxiselskaberne allerede er i gang med den grønne omstilling. I starten af 2023 udgjordes ca.

UDKAST

24 pct. af almindelige personbiler i den samlede taxibestand af nulemissionsbiler. Det vurderes, at denne udvikling kan være kommet endnu længere ved den første nulemissionszones foreslåede tidligste ikrafttrædelsestidspunkt den 1. januar 2026, samt at forventningen om nulemissionszoner kan fremme den grønne omstilling af taxierhvervet yderligere. For taxier i kategorien storvogn II med lift findes der ikke nogen køretøjer i den nuværende bestand af køretøjer med taxilicens, som er nulemissionskøretøjer. Disse køretøjer vurderes derfor at skulle undtages, jf. pkt. 2.3.3.

Nulemissionszoner for persontrafik bør således som udgangspunkt omfatte personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, (minibusser), og varebiler, der kun anvendes privat, men også motorcykler og knallerter bør omfattes for at sikre størst mulig miljø-, støj- og sundhedsmæssig gevinst ved etablering af en nulemissionszone.

Kommunalbestyrelsen bør desuden have mulighed for at etablere en nulemissionszone, der omfatter al trafik, dvs. også erhvervstrafik i form af øvrige varebiler, lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder og traktorer.

I nulemissionszoner for al trafik er det Miljøministeriets vurdering, at de tungeste lastbiler på nuværende tidspunkt ikke bør omfattes af nulemissionszonekrav, da disse køretøjer ikke er tilstrækkeligt tilgængelige som nulemissionskøretøjer, ligesom der er udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur og batteriernes rækkevidde. Det vurderes herudover, at det vil være omkostningstungt og krævende, hvis last af f.eks. byggematerialer vil skulle omfordes fra tunge lastbiler til mindre f.eks. elektriske lastbiler. Alternativt ville der skulle udstedes en lang række dispensationer for at sikre, at væsentlige samfundsopgaver vil blive udført. Dette ville kunne føre til uigenkuelige regler, og Miljøministeriet vurderer, at en generel afgrænsning, hvor lastbiler med en tilladt totalvægt over 12 tons ikke omfattes, vil være den bedste tilgang på kort sigt. Når teknologien er moden, bør de tunge køretøjer omfattes ved en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Udbuddet af turistbusser i el- eller brintdrevne versioner vurderes at være nogenlunde det samme som udbuddet af tunge lastbiler, og de to typer køretøjer har de samme udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur.

På den baggrund vurderes det, at der vil være behov for i lovforslaget generelt at undtage busser, herunder bl.a. turistbusser og rutebusser, fra kravet om nulemission.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Som nærmere beskrevet i pkt. 2.1. foreslås det, at kommunalbestyrelsen vil kunne etablere enten en nulemissionszone for persontrafik eller en nulemissionszone for al trafik.

Det foreslås med § 15 g, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, at nulemissionszoner for persontrafik skal gælde for personbiler, herunder taxier og minibusser med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter samt for varebiler, der alene anvendes privat. Nulemissionszoner for al trafik foreslås med § 15 g, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, herudover at skulle gælde for øvrige varebiler og lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder.

Som beskrevet i pkt. 2.1.3 foreslås det endvidere, at der stilles krav om, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre afgørelser om nulemissionszoner, herunder om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse. Endelig foreslås det, at der vil skulle gå en periode på mindst seks måneder – og 12 måneder for erhvervskøretøjer, herunder køretøjer der er registreret til delvis privat anvendelse – fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor nulemissionszonen har virkning.

Som følge af den løbende teknologiske udvikling af nulemissionskøretøjer foreslås det, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om definitionen af nulemissionskøretøjer. Med henblik på at sikre overensstemmelse med EU-regler, foreslås det, at Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer anvendes, hvis definitionen af nulemissionskøretøjer indebærer fastsættelse af krav til køretøjernes emissioner.

2.3. Generelle undtagelser og dispensation

2.3.1. Gældende ret

Der findes ikke regler om mulighed for at etablere nulemissionszoner i gældende ret, og der findes derfor heller ikke regler om generelle undtagelser og dispensation.

2.3.2. Miljøministeriets overvejelser

UDKAST

Redningskøretøjer, politiet og forsvarets køretøjer vil ofte have forbrændingsmotorer. Da samfundskritiske opgaver altid skal kunne løses, vil der være et behov for at undtage disse køretøjer fra kravene i en nulemissionszone.

For at give borgere og erhvervsliv bedre mulighed for gradvist at omstille sig til nulemissionskøretøjer og samtidig sikre, at f.eks. byggeri fortsat vil være mulig inde i en nulemissionszone, vil der være behov for visse yderligere generelle undtagelser og adgang til at meddele dispensation i konkrete tilfælde. For at sikre smidige regler, der løbende kan tilpasses udviklingen, vil det være hensigtsmæssigt, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om yderligere generelle undtagelser til nulemissionszoneordningen.

Da beboere i en nulemissionszone vil kunne blive særlig hårdt ramt af nulemissionszonereguleringen, er det Miljøministeriets vurdering, at der vil være behov for at fastsætte en generel regel om, at personer med bopæl i en nulemissionszone på det tidspunkt, hvor en nulemissionszone får virkning, undtages kravene. Det kan også blive relevant at fastsætte en regel om, at også tilflyttere kan undtages kravene, hvis det skulle vise sig hensigtsmæssigt med en sådan generel undtagelse.

Miljøministeriet vurderer endvidere, at personer med varigt nedsat funktionsevne, der er bevilget støtte i henhold til serviceloven eller er indehaver af et handicapparkeringskort, bør kunne undtages kravene. Et køretøj er undtaget, når det føres af en person med handicapparkeringskort eller indehaveren af handicapparkeringskortet er passager i køretøjet. Det gælder tilsvarende, at et køretøj er undtaget, når det føres af den person, der har fået bevilget støtte i henhold til serviceloven eller denne person er passager i køretøjet. Det er indgået i vurderingen, at handicapkøretøjer ikke udskiftes så ofte som almindelige personbiler. Derudover vil personer, der ejer et handicapkøretøj, i overvejende grad have behov for at kunne køre helt frem til deres destination, også hvis denne er i en nulemissionszone, og de vurderes ofte ikke at have mulighed for at køre i en nulemissionstaxi. Undtagelserne relateret til handicappede forventes især at være relevant de første år med nulemissionszoner, men vurderes at kunne udfases i takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer i den danske bilpark.

Endvidere undtages udenlandske køretøjer, hvis de opfylder tilsvarende krav.

UDKAST

For taxier i kategorien storvogn II med lift, er det i begyndelsen af 2024 endnu ikke almindeligt med nulemissionskøretøjer, og det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis disse køretøjer undtages for nærværende.

Det bør være de enkelte kommuner, der behandler sager om dispensationer vedrørende kommunens egen nulemissionszone, da de har de bedste forudsætninger for at tage hensyn til lokale forhold. Kommunalbestyrelsen bør således med lovforslaget sikres kompetence til at meddele konkret dispensation til anvendelse af et bestemt køretøj til et nærmere angivet formål i deres respektive nulemissionszone. Den kommunale adgang til at meddele dispensationer bør gælde i særlige tilfælde inden for generelle lovgivningsmæssige rammer, som miljøministeren bemyndiges til at fastsætte i en bekendtgørelse.

Den foreslåede ordning, hvorefter kommunalbestyrelserne i alle landets kommuner gives mulighed for hver at etablere én nulemissionszone med virkning fra den 1. januar 2026 eller senere, vil i almindelighed ikke rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene i en nulemissionszone vil kunne ramme enkelte personer eller virksomheder atypisk hårdt, og at nulemissionskravene i enkelte tilfælde således vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person eller virksomhed. Det må bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation og i vurderingen vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene i en nulemissionszone. Da det foreliggende lovforslag ikke indeholder hjemmel til ekspropriation forudsættes det, at dispensationsadgangen vil blive anvendt i tilfælde, hvor en person eller virksomhed ellers ville blive ramt atypisk hårdt af kravene på en sådan måde, at kravene i givet fald ville have fået karakter af et ekspropriativt indgreb.

2.3.3. Den foreslåede ordning

På baggrund af overvejelserne i pkt. 2.3.2, foreslås det, at køretøjer, der benyttes af forsvaret, fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, undtages fra kravene til køretøjer i en nulemissionszone. Lignende nødtjenester vil omfatte køretøjer, der er godkendt til udrykningskørsel. Undtagelsen for disse køretøjer er mere omfattende end undtagelsen i miljøzoner i den gældende § 15 b, stk. 5. Baggrunden for ordningen er, at der er tale om køretøjer, der

UDKAST

hører til tjenester, der skal have adgang til at udføre deres arbejde i nulemissionszonen.

Baggrunden for fritagelsen af militære køretøjer er, at de meget forskelligartede typer af militære køretøjer, der hverken er omfattet af EU's regulering af vejgående køretøjer eller reguleringen af ikke-vejgående køretøjer, tilsvarende ikke er omfattet af miljøzonereguleringen.

Herudover foreslås det, at miljøministeren bemyndiges til at kunne fastsætte yderligere undtagelser til de foreslåede nulemissionszonekrav. Bemyndigelsen påtænkes anvendt til at fastsætte en generel undtagelse fra kravene for alle, der har bopæl i en nulemissionszone frem til og med det tidspunkt, hvor zonen får virkning. Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte en regel om, at også tilflyttere vil kunne undtages kravene, hvis det skulle vise sig hensigtsmæssigt med en sådan undtagelse.

Det forventes endvidere, at der med den foreslåede bemyndigelse vil blive fastsat en undtagelse for handicapkøretøjer, der enten er registreret med tilladelsen "invalidekøretøj", eller hvor der til ejeren (brugeren) er bevilliget økonomisk støtte i henhold til § 114 i lov om social service. Derudover forventes det, at der vil blive fastsat en undtagelse for personer, der har fået udstedt et handicapparkeringskort.

Det forventes derudover, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte en undtagelse for sygetransporter samt storvogne I (med plads til kørestol), liftbiler og minibusser med lift.

Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte andre generelle undtagelser, hvis det f.eks. viser sig, at der kan være et generelt behov for at undtage visse typer køretøjer. Det kunne eksempelvis være køretøjer, der anvendes til tidsbegrænset byggeri i nulemissionszoner.

Det foreslås med lovforslaget, at der i miljøbeskyttelseslovens § 15 h, stk. 3, skabes hjemmel til, at kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kan dispensere fra kravene i nulemissionszoner. Det er hensigten, at dispensationer vil kunne meddeles til anvendelse af et bestemt køretøj til et nærmere angivet formål.

Det foreslås med § 15 h, stk. 4, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation. Det

forventes, at miljøministeren vil fastsætte de nærmere kriterier for meddelelse af dispensationer. Det kan f.eks. være et kriterie om, at der vil kunne meddeles dispensation, hvis det vurderes, at en opgave i det konkrete tilfælde ikke vil kunne løses med et nulemissionskøretøj, og der ikke findes egnede alternativer.

Det foreslås endvidere, at kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation fra kravene i nulemissionszoner, jf. den foreslåede § 15 h, stk. 3, ikke vil kunne påklages til anden administrativ myndighed og derved ikke vil kunne påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91.

Spørgsmål om lovligheden af kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation efter § 15 h vil være undergivet det almindelige kommunale tilsyn, der varetages af Ankestyrelsen med Indenrigs- og Sundhedsministeriet som øverste tilsynsmyndighed, jf. kapitel VI og VII i lov om kommunernes styrelse. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 15 h, stk. 6.

2.4. Tilsyn og skærpet håndhævelse af nulemissionszonereguleringen

2.4.1. Tilsyn og håndhævelse

2.4.1.1. Gældende ret

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, at kommunalbestyrelsen fører tilsyn med, at loven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes.

Der findes ikke regler om nulemissionszoner i den gældende lovgivning, og derfor heller ikke særlige regler om tilsyn og håndhævelse i relation til nulemissionszoner.

2.4.1.2. Miljøministeriets overvejelser

Det kommunale tilsyn i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 65 bør være af begrænset omfang og vil kunne bestå i et administrativt tilsyn med henblik på at monitorere udviklingen i mængden og typen af køretøjer i nulemissionszoner samt regelefterlevelsen.

Det er væsentligt, at håndhævelsen af nulemissionsreglerne er effektiv. Erfaringer fra miljøzoner i specielt København viser, at der er behov for at

UDKAST

kunne standse køretøjer under deres færdsel for særligt at kontrollere, om kravene til partikeludledning eller partikelfilter er overholdt.

For at kunne føre effektiv kontrol med nulemissionsreglerne er der behov for at kunne udføre kontrollen under køretøjernes færdsel i nulemissionszonerne. Under hensyn til, at kontrollen skal udføres på vejene, må den i lighed med kontrollen i miljøzoner udføres i et samarbejde mellem tilsynsmyndigheder og politiet, som i kraft af deres almindelige opgaver er på vejene.

Det vurderes, at det vil være nødvendigt at sikre politiets adgang til at standse og undersøge køretøjer i nulemissionszoner, således at politiet, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse kan standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om nulemissionszoner.

Politiets opgaver efter loven forudsættes at ske som led i øvrige kontrolopgaver og vil således blive underlagt den almindelige prioritering af politiets arbejde. Miljøministeriet anser det for at være et kommunalt anliggende at beslutte, om den kontrol, der vil blive udført af politiet skal suppleres af andre foranstaltninger, herunder eksempelvis patruljering af f.eks. p-vagter, som kan fotografere parkerede biler og politianmelde eventuelle overtrædelser af nulemissionskravet. De kameraer, der er opsat til kontrol af køretøjer ind i miljøzoner, vil ikke umiddelbart kunne anvendes i forbindelse med kontrol af køretøjer, der kører ind i nulemissionszoner. Miljøzoner og nulemissionszoner vil ikke have sammenfaldende grænser, idet nulemissionszoner er mindre afgrænsede byområder.

Et nulemissionskøretøjs ydre kendetegn adskiller sig fra køretøjer med forbrændingsmotorer ved, at det ikke har en udstødning og brændstoftank/brændstofdæksel. Fraværet af udstødning og brændstofdæksel kan normalt konstateres umiddelbart ved en fysisk undersøgelse af bilen. Ved opslag i Køretøjsregistret er der adgang til oplysninger om blandt andet, hvor mange gram CO₂ et køretøj udleder pr. kørt kilometer, og hvilket drivmiddel et køretøj anvender, f.eks. benzin, diesel, el eller brint. Der er almindelig adgang til disse data for offentligheden. Det er således muligt for politiet ved en fysisk undersøgelse og opslag i Køretøjsregistret at kontrollere, om et køretøj opfylder de foreslåede krav i en nulemissionszone. For køretøjer, der af den enkelte kommunalbestyrelse får en konkret afgørelse om dispensation eller er omfattet af en generel undtagelse, vil der derimod være et

behov for, at denne oplysning er tilgængelig på anden vis. Det kunne eksempelvis være ved en afgørelse om dispensation udstedt af den relevante kommune.

2.4.1.3. Den foreslåede ordning

I medfør af miljøbeskyttelseslovens § 65 vil det være de kommunalbestyrelser, der etablerer nulemissionszoner, der vil skulle føre det generelle tilsyn med overholdelsen af nulemissionskravet. Den kommunale tilsynsforpligtelse forventes som udgangspunkt at udgøre et administrativt tilsyn med henblik på at monitorere udviklingen i mængden og typen af køretøjer i nulemissionszoner samt regelefterlevelsen. Håndhævelsen af nulemissionszonereguleringen vil henhøre under politiet. Det kan dog indgå i kommunens tilsyn, at kommunen dokumenterer og politianmelder overtrædelser af nulemissionszonereguleringen. Den enkelte kommune og politikreds bør sammen drøfte, hvilke oplysninger der af politiet anses som hensigtsmæssige i forhold til behandlingen af en politianmeldelse fra for eksempel kommunen.

Det foreslås med lovforslaget, at miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, ændres, således at politiet vil få beføjelse til at håndhæve nulemissionszonereguleringen. Med den foreslåede ændring vil politiet få mulighed for at standse køretøjer, der befinder sig i nulemissionszoner med henblik på at kontrollere, om de opfylder kravene i den foreslåede § 15 g, stk. 1, 2 og 4.

Det vurderes, at det i langt de fleste tilfælde vil være muligt at vurdere, om et køretøj er udstyret med en udstødning og dermed ikke opfylder nulemissionskravet. Det er endvidere muligt ved opslag i Køretøjsregistret at fastslå, hvor meget CO₂ et køretøj udleder ved kørsel. Politiet vil derfor i langt de fleste tilfælde kunne se, om et køretøj i nulemissionszonen opfylder kravet.

For ejere (brugere) af køretøjer med dispensation vil den enkelte kommune skulle finde en løsning, hvorved det vil kunne dokumenteres, at et køretøj har dispensation fra reglerne.

2.4.2. Tilbageholdelse af køretøjer med henblik på at sikre fyldestgørelse af bøder m.v.

2.4.2.1. Gældende ret

Der er ikke regler om nulemissionszoner i den gældende lovgivning og derfor heller ikke særlige regler om tilbageholdelse af køretøjer med henblik på

at sikre fyldestgørelse af bøder m.v. udstedt for overtrædelse af nulemissionszonereglerne.

Det fremgår af den gældende § 111 b, at politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om overtrædelse af miljøzonereglerne.

Tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre et krav på betaling af bøde eller sagsomkostninger. Tilbageholdelsen skal ophøre, når det skyldige beløb er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke inden for to måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i transportmidlet.

Tilbageholdelse kan også ske i tilfælde, hvor det er en anden end ejeren, der fører køretøjet. Tilbageholdelse kan dog ikke ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelsen fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

2.4.2.2. Miljøministeriets overvejelser

Det vurderes, at det vil være nødvendigt at sikre politiets mulighed for at tilbageholde køretøjer for at styrke håndhævelsen af nulemissionszonereglerne særligt i forhold til udenlandske køretøjer, hvor det kan være vanskeligt at inddrive bøder. En tilbageholdelse kan endvidere virke præventivt over for ejere af køretøjer i relation til at overholde reglerne.

Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v. eller at sikre tilstedeværelsen af bevismidler.

Det er en forudsætning for at kunne tilbageholde, at indgrebet er proportionalt. Hvis formålet vil kunne opnås med et mindre indgribende middel, for eksempel sikkerhedsstillelse, bør der kunne træffes skriftlig aftale herom med den, indgrebet retter sig imod. Der vil formentlig alene være grundlag for anvendelse af tilbageholdelse i et begrænset antal tilfælde.

Det er Miljøministeriets vurdering, at der vil være behov for, at politiet har adgang til at søge fyldestgørelse i køretøjet, når der ikke er sket betaling inden to måneder fra sagens endelige afgørelse. Dette vil yderligere styrke håndhævelsen af reglerne.

2.4.2.3. Den foreslåede ordning

UDKAST

Det foreslås, at der med lovforslaget skabes hjemmel til, at politiet kan tilbageholde køretøjer i sager om overtrædelse af de foreslåede regler om nulemissionszoner. Anvendelsesområdet for den gældende § 111 b foreslås derfor udvidet.

Den foreslåede ordning vil give politiet mulighed for – også før dom er afsagt (eller bødeforelægget er vedtaget) – at tilbageholde et køretøj omfattet af de foreslåede regler om nulemissionszoner, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentlige krav på fremtidige sagsomkostninger, konfiskation eller bøde. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v., men tilbageholdelse kan også foretages for at sikre tilstedeværelsen af bevismidler.

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

Det foreslås, at der kan søges fyldestgørelse i et transportmiddel, der er tilbageholdt, hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder og sagsomkostninger eller er stillet sikkerhed.

Spørgsmålet om fyldestgørelse vil skulle afgøres under hensyntagen til øvrige rettigheder over transportmidlet. Tilbageholdelse af et transportmiddel vil ikke være betinget af, at den person eller det selskab, der ejer transportmidlet, kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen. Det er dog en betingelse, at den strafferetligt ansvarlige har retmæssig rådighed over transportmidlet.

Tilbageholdelse forudsætter, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for lovovertrædelsen, jf. retsplejelovens § 802, stk. 2, nr. 1. Det er ikke en forudsætning for tilbageholdelse af køretøjet, at føreren er sigtet eller tiltalt i en straffesag. Det må 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. Reglen adskiller sig fra retsplejeloven ved, at en tilbageholdelse kan ske, uanset at føreren ikke selv er ejer eller medejer af køretøjet.

Henvisningen til retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation indebærer endvidere, at afgørelse om tilbageholdelse

skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806.

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. 4.

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

2.5. Ændringer af miljøzonereguleringen, herunder indførelse af absolut kumulation af bøder

2.5.1. Gældende ret

Den almindelige regel om fastsættelse af straffen ved samtidig pådømmelse af flere lovovertrædelser findes i § 88 i straffeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1360 af 28. september 2022. Det fremgår af § 88, stk. 1, at har nogen ved en eller flere handlinger begået flere overtrædelser, fastsættes der for disse en fælles straf inden for den foreskrevne strafferamme eller, hvis flere strafferammer kommer i betragtning, den strengeste af disse. Normalt vil der ikke blive anvendt en sammenlægning af de straffe, der vil være forskyldt for hver forbrydelse for sig, men ud fra en totalbedømmelse ske en modereret kumulation.

Straffelovens § 88 finder alene anvendelse, hvis samtlige forhold er begået, uden at der er faldet dom for nogen af dem.

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, kan miljøministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges.

Det fremgår af § 110 d, stk. 4, at bødens størrelse ikke stiger i gentagelsestilfælde.

Af § 110 d, stk. 5, fremgår det, at flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn og inden for samme miljøzone, anses for én overtrædelse. Reglen i § 110 d, stk. 5, gælder alene i tilfælde, hvor overtrædelserne er sket i samme miljøzone. Overtrædes miljøzonereguleringen med samme køretøj i flere miljøzoner inden for samme døgn, vil det blive anset for mere end én overtrædelse.

2.5.2. Miljøministeriets overvejelser

For at medvirke til, at reguleringen af miljøzoner bliver effektiv, har Miljøministeriet overvejet, hvordan der kan sikres en mere ensartet og hensigtsmæssig sagsafvikling.

Miljøstyrelsen udsteder administrative bødeforelæg for overtrædelse af miljøzonereguleringen, hver gang der er konstateret en overtrædelse. Dog udsteder Miljøstyrelsen kun ét bødeforelæg for flere overtrædelser konstateret ved digital kontrol inden for samme døgn og inden for samme miljøzone, da disse anses for én overtrædelse. Konstaterer Miljøstyrelsen, at et eller flere administrative bødeforelæg ikke er vedkendt, anmelder Miljøstyrelsen forholdet til politiet, og hvis sagen herefter behandles ved retten, vil princippet om modereret kumulation som udgangspunkt finde anvendelse.

Praktiske og administrative hensyn og hensynet til lighed og forudsigelighed i strafforfølgningen taler for, at bødestrafen for flere lovovertrædelser af miljøzonereguleringen, der er til samtidig pådømmelse, som udgangspunkt sker ved sammenlægning af de enkelte bødesatser for hver overtrædelse (absolut kumulation).

For at undgå, at bøderne får en sådan størrelse, at der er en nærliggende risiko for, at den sigtede ikke vil være i stand til at betale bøden, kan der dog i visse tilfælde være anledning til at fravige udgangspunktet om absolut kumulation, særligt i tilfælde hvor oplysningerne om den sigtedes indkomstforhold gør det antageligt, at den sigtede ikke vil være i stand til at betale den høje bøde. Sådanne sager vil skulle overdrages til politiet.

Princippet om sammenlægning af bøder for hver overtrædelse kendes fra færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023. På færdselslovens område er der således med virkning fra 1. september 2000 fastsat

særlige regler, der vedrører absolut kumulation for overtrædelser af færdselsloven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. I medfør af færdselslovens § 118 a skal der ved flere overtrædelser af færdselsloven og i andre tilfælde, hvor der skal ske en samlet pådømmelse af færdselslovovertrædelser og overtrædelser af anden lovgivning, som udgangspunkt udmåles den takstmæssige bødestraf for hver enkelt overtrædelse (absolut kumulation).

Princippet om absolut kumulation i færdselsloven kan fraviges, hvis særlige grunde taler herfor, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 4.

Der kan gå flere dage fra en overtrædelse af miljøzonereguleringen er konstateret ved automatiske kontrol ved nummerpladegenkendelse, og til det administrative bødeforelæg udstedes. Miljøministeriet vurderer, at den gældende regel i § 110 d, stk. 5, om at overtrædelser konstateret ved digital kontrol inden for samme døgn anses som én overtrædelse bør ændres til, at overtrædelser konstateret ved digital kontrol inden for syv døgn skal anses som én overtrædelse. Dette vil sikre, at der ikke vil være personer der, inden for perioden fra en forseelse begås til et bødeforelæg udstedes, sanktioneres for mere end en overtrædelse. På den måde sikres det, at de pågældende får mulighed for at blive opmærksom på overtrædelserne, inden de risikerer at begå en ny. Håndhævelse af overtrædelser vil ikke være afhængig af, at ejeren (brugeren) rent faktisk er blevet bekendt med overtrædelserne. Det vil særligt være hensigtsmæssigt at indføre reglen om, at overtrædelser begået inden for samme syv døgn anses som én overtrædelse, hvis der indføres et generelt princip om absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen. Indførelsen af princippet om absolut kumulation vil i langt de fleste tilfælde udelukke muligheden for, at bødens størrelse vil kunne nedsættes af retten med henvisning til det normalt gældende princip om modereret kumulation. Ændres reglerne til, at overtrædelser inden for samme syv døgn anses som én overtrædelse, vurderes det endvidere, at princippet om absolut kumulation som overvejende hovedregel ikke vil skulle fraviges.

Det samme hensyn til opmærksomhed på overtrædelserne vil ikke gøre sig gældende i tilfælde, hvor det er politiet, som konstaterer en overtrædelse af miljøzonereguleringen og herefter udsteder et bødeforelæg til føreren af køretøjet, der dermed vil blive gjort opmærksom på overtrædelserne med det samme.

2.5.3. Den foreslåede ordning

UDKAST

Det foreslås, at der i miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 8, indføres et princip om absolut kumulation for tilfælde, hvor miljøzonekravene i § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, overtrædes.

Princippet om sammenlægning af bødestrafen for hver overtrædelse, gælder kun for overtrædelse af miljøzonereguleringen.. Bøder for overtrædelse af anden lovgivning, der er til samtidig pådømmelse med miljøzonesager, udmåles på sædvanlig vis uden hensyntagen til det foreslåede princip om absolut kumulation.

Da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat, foreslås det i § 110, stk. 9, at den foreslåede bestemmelse i § 110, stk. 8, kan fraviges, når særlige grunde taler for det. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet, såfremt en sammenlægning af de forskyldte normalbøder fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde. Det skal imidlertid fremhæves, at der som alt overvejende hovedregel skal anvendes absolut kumulation.

For at sikre, at den enkelte er oplyst om forholdet vedrørende overtrædelsen og for at sikre mod urimelige bødestørrelser, foreslås det at ændre miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 5, således at der for overtrædelser af miljøzonekravene, der er konstateret ved digital kontrol, kun kan idømmes én bøde pr. syv døgn inden for samme miljøzone.

3. Konsekvenser for FN's verdensmål

Etablering af nulemissionszoner vurderes at understøtte delmål 11.6 om, at den negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres inden 2030.

Nulemissionszoner kan fremme, at flere beboere, turister og besøgende benytter bæredygtige transportformer i nulemissionszonen såsom gang og cykling, der ud over at mindske udledninger af luftforurening fremmer sundhed via bevægelse. Hermed understøttes delmål 11.6.2 og 3.9.1 om at reducere udledning af partikelforurening og udendørs luftforurening.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det vil være frivilligt for kommunalbestyrelserne at etablere nulemissionszoner. De samlede økonomiske konsekvenser for kommunerne vil således afhænge af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonernes geografiske størrelse og placering.

UDKAST

Vælger en kommunalbestyrelse efter de foreslåede regler at etablere en nulemissionszone, vil det medføre udgifter for kommunen. Ved etablering af en nulemissionszone vil der være implementeringsomkostninger for kommunen til information til de berørte køretøjsejere, skiltning og håndtering af dispensationsansøgninger.

Derudover vil kommunerne kunne få udgifter til eventuel udskiftning af kommunens egne køretøjer, så de kan færdes i nulemissionszoner samt udgifter til opgaver vedrørende forberedelse af afgørelse og høring af udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone.

Regionerne vurderes ikke at blive berørt af nulemissionszoner, idet det forventes, at der med hjemmel i den foreslåede § 15 h, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, vil blive fastsat regler om, at regionernes sygetransporter vil blive undtaget nulemissionszonekravene.

I forhold til staten vil etablering af nulemissionszoner få visse implementeringskonsekvenser og økonomiske konsekvenser.

Staten vil få implementeringskonsekvenser i forbindelse med Miljøstyrelsens behandling af kommunalbestyrelsens høring af udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone. Det vurderes, at disse eventuelle omkostninger vil være uvæsentlige merudgifter.

Økonomiske konsekvenser for staten ligger i, at staten eventuelt vil få behov for at sikre, at statsejede køretøjer opfylder nulemissionskravet, men denne udgift vurderes at være meget begrænset, da nulemissionszoner kun kan etableres i afgrænsede byområder, og det derfor vurderes, at der i mange tilfælde ikke vil være ærinder i en nulemissionszone, og der vil være alternative veje, der fører uden om nulemissionszoner.

Håndhævelse af nulemissionszonereguleringen vil skulle ske som led i politiets almindelige færdselskontrol. Reguleringen vurderes umiddelbart at medføre begrænsede merudgifter for politiet og anklagemyndigheden. De samlede udgifter vil afhænge af, hvor mange kommuner, der vælger at etablere en nulemissionszone.

Lovforslaget ventes med en betydelig usikkerhed at medføre provenutab for staten på 5 mio. kr. i 2025, 8 mio. kr. i 2026 og 4 mio. kr. i 2027. Mindreprovenuet vil opstå som følge af øget salg af nulemissionskøretøjer, der betaler lavere registreringsafgift, og som følge af færre indtægter fra brændstofafgifter.

Digitaliseringsstyrelsens vejledning om digitaliseringsklar lovgivning fra maj 2018 indeholder syv principper for digitaliseringsklar lovgivning, som er blevet vurderet for dette lovforslag.

Det er Miljøministeriets vurdering, at lovforslaget følger principperne for digitaliseringsklar lovgivning. De vil i øvrigt også blive vurderet i forbindelse med udmøntning af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i miljøbeskyttelseslovens § 15 f, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, vedrørende de nærmere regler for nulemissionszoneordningen, og § 15 h, stk. 2 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, vedrørende de nærmere regler for undtagelser og dispensationer.

I forhold til princip 1 om enkle og klare regler er de foreslåede regler om kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner, krav i nulemissionszoner og undtagelses- og dispensationsadgang udformet i tråd med de gældende regler vedrørende miljøzoner, hvilket sikrer entydige og konsistente regler.

I forhold til princip 2 om digital kommunikation understøtter lovforslaget obligatorisk digital kommunikation ved forslag i den foreslåede § 15 h, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, der indeholder en bemyndigelse til miljøministeren til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen kan beslutte at kræve anvendelse af digital kommunikation, herunder digitale selvbetjeningsløsninger, bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation.

I forhold til princip 6 om anvendelse af offentlig infrastruktur vil der i medfør af lovforslagets regler for køretøjer i nulemissionszoner blive gjort brug af data, som allerede er tilgængelig i Køretøjsregistret. Der skal således ikke indsamles nye data for at føre tilsyn og kontrol med reglerne, og aktørerne skal heller ikke melde ekstra data ind.

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

Etableres der nulemissionszoner, der omfatter persontrafik, herunder taxier, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for taxierhvervet.

Etableres der nulemissionszoner, der omfatter al trafik, herunder erhvervs- trafik, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervsli- vet.

Der vurderes ikke at være væsentlige administrative konsekvenser for er- hvervslivet. Der kan dog være administrative konsekvenser for virksomhe- der, der ønsker at ansøge om dispensation.

De samlede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet vil afhænge af hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonernes geografiske størrelse og placering.

Der vil være økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med eventuel udskiftning af køretøjer til nulemissionskøretøjer. Erhvervslivet udskifter løbende deres køretøjer og budgetterer med forventet levetid på køretøjet, og en udskiftning før tid som følge af nulemissionszonekrav vil være en ekstra omkostning for erhvervet. De erhvervsøkonomiske conse- kvenser skal belyses i forbindelse med den enkelte etablering af en nulemis- sionszone.

Ved etablering af en nulemissionszone kan der ikke medtages områder, hvor virksomheder, der er afhængige af konventionelle forbrændingsmotorer (f.eks. automekanikere, der er afhængige af, at kunder kan køre til værkste- det for at få køretøjet repareret), har hjemsted. Det forventes således ikke, at etablering af en nulemissionszone vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i denne sammenhæng.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Der vurderes ikke at være væsentlige administrative konsekvenser for bor- gerne. Der kan dog være administrative konsekvenser for borgere, der øn- sker at ansøge om dispensation. Klageadgangen over kommunalbestyrel- sens afgørelser om dispensation foreslås afskåret jf. det foreslåede § 15 h, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 6. Klageadgangen er foreslået afskåret, da det er de enkelte kommuner, som har de bedste forudsætninger for at have kend- skab til lokale forhold og vurderes nærmest til at foretage en vurdering af, om der skal meddeles dispensation eller ej.

Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med lovforslaget for borgere, der ejer et køretøj, der ikke opfylder nulemissionskravene, og som ønsker at køre i en nulemissionszone. Beboere i nulemissionszoner forventes dog undtaget kravene.

7. Klimamæssige konsekvenser

De klimamæssige konsekvenser afhænger af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, zonerens geografiske størrelse og placering, samt om der bliver tale om zoner for persontrafik eller for al trafik.

Etablering af nulemissionszoner vil kunne understøtte kommunernes klimamål og fremme grøn mobilitet og dermed også bidrage til grøn omstilling af transporten. Den kommunale mulighed for at etablere nulemissionszoner i afgrænsede byområder vurderes at kunne have en lille afledt effekt på klimaet, da flere vil blive motiveret til at udskifte et køretøj med forbrændingsmotor til et nulemissionskøretøj. Men lovforslaget vurderes ikke i sig selv, at have direkte klimamæssige konsekvenser.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

De miljø- og naturmæssige konsekvenser afhænger, ligesom de klimamæssige konsekvenser, af hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, zonerens geografiske størrelse og placering, samt om der bliver tale om zoner for persontrafik eller for al trafik.

Etablering af nulemissionszoner vil kunne bidrage til en lokal forbedring af miljøet (sundhed), idet nulemissionszoner kan mindske den lokale støj- og luftforurening og fremme sundhed gennem øget brug af bæredygtige transportformer ved cykling og gang som alternativ til kørsel i en personbil.

Lovforslaget vurderes ikke at medføre væsentlige naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Som følge af lovforslagets bestemmelser om krav til køretøjer i nulemissionszoner er et udkast til lovforslaget blevet notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (herefter informationsproceduredirektivet).

Udkast til opfølgende bekendtgørelser vil i nødvendigt omfang ligeledes blive notificeret efter informationsproceduredirektivet.

I medfør af artikel 92 i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) må en medlemsstat ikke egenhændigt ændre sine transportregler således, at de bliver mindre gunstige for transportvirksomheder fra andre medlemsstater end for landets egne. Miljøministeriet vurderer ikke, at forslaget om, at kommuner kan indføre nulemissionszoner for al trafik, er omfattet af artikel 92, da forslaget ikke vil medføre diskrimination overfor udenlandske transportvirksomheder.

Motorkøretøjer, herunder benzin- og dieslbiler, der er registreret i Danmark, er som hovedregel produceret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Det fremgår af TEUF artikel 34, at kvantitative indførselsrestriktioner såvel som alle foranstaltninger med tilsvarende virkning er forbudt mellem medlemsstaterne. I sag 8/74, Belgien mod Dassonville, (EU-domstolen), fremgår det af præmis 5, at enhver af medlemsstaternes bestemmelser for handelen, som direkte eller indirekte, øjeblikkeligt eller potentielt, kan hindre samhandelen i Fællesskabet, må betragtes som en foranstaltning med tilsvarende virkning som kvantitative restriktioner. I sag C-110/05, Kommissionen mod Italien, fremgår det af præmis 17, at Europa-Kommissionen er af den opfattelse, at anvendelseskrav ikke alene omfatter en vares kendetegn, men også begrænsninger i varers anvendelse i rum eller tid eller absolutte eller næsten absolutte forbud mod anvendelsen af en vare. Det gælder ligeledes selvom, at der kun er tale om et delvist eller begrænset forbud i anvendelsen af den pågældende vare, såfremt der er tale om en væsentlig anvendelsesbegrænsning, jf. sag C-142/05, Åklagaren mod Mickelsson og Roos. En væsentlig anvendelsesbegrænsning kan få betydelig indflydelse på interessen for at købe den pågældende vare og derved påvirke markedsadgangen.

Det kan ikke udelukkes, at forslaget om etablering af nulemissionszoner vil kunne medføre en indirekte potentiel hindring for varernes fri bevægelighed i og med, at der vil blive indført regler, der hindrer brugen af køretøjer med

UDKAST

forbrændingsmotor i afgrænsede byområder. Miljøministeriet vurderer dog umiddelbart ikke, at det vil være tilfældet, da forbuddet mod anvendelse alene vil omfatte afgrænsede byområder.

Antages det, at nulemissionszoner udgør en hindring af varenes fri bevægelighed, skal det undersøges, om restriktionen har et legitimt hensyn, og om restriktionen er proportional i forhold til målet.

Artikel 36 i TEUF giver mulighed for undtagelser fra forbuddet mod handelsrestriktioner, hvis det er begrundet i bl.a. menneskers sundhed, og restriktionen ikke udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandlen mellem medlemsstater.

Miljøministeriet vurderer, at etablering af nulemissionszoner vil medføre en forbedring af sundheden for de mennesker, der bor og færdes i zonerne. Nulemissionszoner vil både medføre forbedret luftkvalitet og færre støjgener. Dertil vurderer Miljøministeriet, at restriktionen ikke vil udgøre en vilkårlig forskelsbehandling, da der ikke skelnes mellem køretøjernes oprindelse, og da forslaget heller ikke vil medføre begrænsning af samhandlen mellem medlemsstater.

På baggrund af ovenstående overvejelse, vurderer Miljøministeriet, at EU-retten herunder artikel 36 i TEUF, ikke er til hinder for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder.

Miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om nulemission, herunder hvilke køretøjer, der er nulemissionskøretøjer, jf. lovforslagets § 15 g, stk. 3. Såfremt miljøministeren anvender emissionsværdier ved fastsættelse af regler om nulemission, fastlægges emissionsværdierne i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer, der regulerer typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer og indfører en ny procedure for prøvning af emissioner fra lette køretøjer.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Dette udkast til lovforslag har i perioden fra den XX. til den XX. 2024 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankers Tivolipark ApS, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchen Danmark, AutoCamperRådet, Banedanmark, Brancheforeningen Dansk

UDKAST

Kollektiv Trafik, Bilbranchen (DI), Bilsynsbranchen, Bygherreforeningen, Centralorganisationen af industriansatte i Danmark (CO-industri), Cirkus Arena, Cirkus Baldoni, Cirkus Mascot, CONCITO, DAKOFA, Danmarks Arbejdsgiverforening, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri, Dansk Miljøteknologi, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Persontransport, Dansk Veteranbil Klub, Dansk Vintage Motor Club, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, DCE (Center for Miljø og Energi), De Danske Bilimportører, Det Miljøøkonomiske Råd, DI Transport, Drivkraft Danmark, DSB, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund 3F, FDL, FDM, FORCE, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen Biogasbranchen, Frederiksberg Kommune, Fynbus, Greenpeace, Herning Tivolipark ApS, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kim Larsens Tivoli, KL (Kommunernes Landsforening), Klimarådet, Københavns Kommune, Køretøjsbygger- Autokadebranchen i Danmark, LO, Midttrafik, Motorhistorisk Samråd, Mover, Movia, Noah, Nordjyllands Trafikselskab, Odense Kommune, Olie Gas Danmark, Post Nord, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rejsearrangører i Danmark, Rudolfs Tivoli, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Skandinavisk Tivolipark, SLD, SMVdanmark (håndværksrådet), Specialforeningen for Kurér- og Varebiltransportører, Sund og Bælt, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Tivoliland ApS, Trafikselskaberne i Danmark, Vognmandslauget, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget ventes med stor usikkerhed at medføre provenutab for staten på 5 mio. kr. i 2025, 8 mio. kr. i 2026 og 4 mio. kr. i 2027 fra tabte afgifter som følge af udskiftning til elbiler og færre indtægter fra brændstofsafgifter.

UDKAST

		<p>Vælger en kommunalbestyrelse efter de foreslåede regler at etablere en nulemissionszone, vil det medføre udgifter for kommunen i medfør af administration af ordningen, herunder skiltning.</p> <p>De samlede økonomiske konsekvenser for kommunerne vil afhænge af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonerens geografiske størrelse og placering.</p>
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	<p>Vælger en kommunalbestyrelse efter de foreslåede regler at etablere en nulemissionszone, vil det medføre implementeringskonsekvenser for kommunen i form af forberedelse af afgørelse, udgifter til information til de berørte køretøjsejere og skiltning. Derudover vil kommunerne kunne få udgifter til eventuel udskiftning af kommunens egne køretøjer, så de kan færdes i nulemissionszoner samt udgifter til opgaver vedrørende forberedelse af afgørelse og høring af udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone.</p> <p>Staten vil kunne få implementeringskonsekvenser ved behov for at sikre, at statsejede køretøjer opfylder nulemissionskravet. Denne udgift vurderes at være meget begrænset.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	<p>Etableres der nulemissionszoner, der omfatter persontrafik, herunder taxier, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for taxierhvervet.</p>

UDKAST

		<p>Etableres der nulemissionszoner, der omfatter al trafik, herunder erhvervs- trafik, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>De samlede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet vil afhænge af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonerne geografiske størrelse og placering.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Der kan være administrative konsekvenser for virksomheder, der ønsker at ansøge om dispensation.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Der kan være administrative konsekvenser for borgere, der ønsker at ansøge om dispensation. Klageadgangen over kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation foreslås afskåret, jf. det foreslåede § 15 h, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 6.
Klimamæssige konsekvenser	Den kommunale mulighed for at etablere nulemissionszoner i afgrænsede byområder vurderes at kunne have en lille afledt effekt på klimaet, da flere vil blive motiveret til at udskifte et ikke-nulemissionskøretøj til et nulemissionskøretøj. Men lovforslaget vurderes ikke i sig selv at have direkte klimamæssige konsekvenser.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	De miljømæssige konsekvenser afhænger af valgt model, og hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonerne geografiske størrelse og placering.	Ingen
	Etablering af nulemissionszoner vil kunne bidrage til en lokal forbedring	

UDKAST

	<p>af miljøet (sundhed), idet nulemissionszoner kan mindske den lokale støj- og luftforurening og fremme sundhed gennem øget brug af bæredygtige transportformer ved cykling og gang som alternativ til kørsel i en personbil. Lovforslaget vurderes ikke at medføre væsentlige naturmæssige konsekvenser.</p>	
<p>Forholdet til EU-retten</p>	<p>Som følge af lovforslagets bestemmelser om krav til køretøjer i nulemissionszoner er et tidligere udkast til lovforslaget blevet notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (herefter informationsproceduredirektivet). Idet der er foretaget materielle ændringer i forhold til det tidligere notificerede lovforslag, sker der notificering af nærværende lovforslag.</p> <p>Miljøministeriet vurderer, at EU-retten, herunder artikel 34 i TEUF, ikke er til hinder for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder.</p>	
<p>Er i strid med principperne for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)</p>	<p style="text-align: center;">Ja</p>	<p style="text-align: center;">Nej X</p>

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Overskriften til kapitel 2 f i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024, med senere ændringer, (herefter miljøbeskyttelsesloven), har titlen "Miljøzoner". Kapitel 2 f omfatter §§ 15 a-15 e, der alle indeholder regler vedrørende miljøzoner.

Det foreslås, at *overskriften* til kapitel 2 f ændres til "Miljøzoner og nulemissionszoner".

Med den foreslåede ændring udvides overskriften til kapitel 2 f til også at omfatte nulemissionszoner. Ændringen skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 6, hvor det foreslås at indsætte nye bestemmelser vedrørende nulemissionszoner i kapitel 2 f.

Til nr. 2

§§ 15 a-15 e, i miljøbeskyttelsesloven indeholder regler om miljøzoner. Det foreslås, at der før § 15 a, indsættes en overskrift i *kapitel 2 f* med titlen "Miljøzoner".

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 6, hvor det foreslås at indsætte nye bestemmelser vedrørende nulemissionszoner i kapitel 2 f.

Til nr. 3

Efter miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 1, 2. pkt., kan kommunalbestyrelsen i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg eller Odense Kommuner træffe bestemmelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en etableret miljøzone.

Muligheden for, at de fem miljøzonekommuner – København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg – kan træffe afgørelse om at stille krav om partikelfilter til dieseldrevne personbiler ved kørsel i eksisterende miljøzoner blev indført ved lov nr. 373 af 28. marts 2022. Det var hensigten med denne lovændring, at også busser med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg skulle omfattes af kravet i § 15 b, stk. 3. Det har vist sig, at lovændringen, hvorved personbiler omfattes, ikke er tilstrækkelig præcis, og at der kan opstå tvivl om, hvorvidt busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til og med 3.500 kg er omfattet. Bestemmelsen foreslås derfor

UDKAST

ændret, så det udtrykkeligt fremgår, at busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til og med 3.500 kg er omfattet.

Det foreslås derfor, at der i § 15 b, stk. 3, efter "For personbiler" indsættes "herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg".

Det følger af den foreslåede ændring af § 15 b, stk. 3, at busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg omfattes af bestemmelsen.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der ikke vil være tvivl om, hvorvidt mindre busser registreret med en tilladt totalvægt på op til og med 3.500 kg med plads til mere end otte personer ud over føreren er omfattet af en miljøzone, der omfatter personbiler, som er drevet af en motor med kompressionsstænding, jf. § 15 a.

Busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg vil være omfattet af miljøzonekravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1. Det gælder uanset, om køretøjet anvendes til privat buskørsel.

Til nr. 4.

I henhold til miljøbeskyttelsesloven § 15 b, stk. 5, gælder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3, 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 anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Miljøzonekravene til henholdsvis lastbiler, busser, varebiler og personbiler følger af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1-3.

Det foreslås at ændre § 15 b, stk. 5, således, at ordene "ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret," ændres til: "ikke for forsvarets civile køretøjer, og køretøjer, der benyttes af".

Den foreslåede ændring er en videreførelse af gældende ret. Forsvaret har en betydelig stab og administration i Danmark. Den dertil hørende bilpark er ikke umiddelbart knyttet til militære aktiviteter som f.eks. øvelser.

Ændringen vil således sikre, at forsvarets civile køretøjer som hidtil kun er undtaget miljøzonereglerne, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører

UDKAST

i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet anvendes ved øvelsesvirksomhed.

For så vidt angår forsvarets militære køretøjer vil disse derimod fremover blive helt undtaget fra kravene i miljøzonerne. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 5.

Til nr. 5

I henhold til miljøbeskyttelsesloven § 15 b, stk. 5, gælder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3, 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 anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Miljøzonekravene til henholdsvis lastbiler, busser, varebiler og personbiler følger af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1-3.

Det foreslås, at der i § 15 b efter stk. 5 indsættes et nyt stykke, hvorefter kravene i stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3, ikke gælder for forsvarets militære køretøjer og køretøjer, der benyttes af fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.

Den foreslåede nye bestemmelse vil indebære, at forsvarets militære køretøjer undtages helt fra miljøzonereglerne. Med militære køretøjer forstås køretøjer med militære nummerplader.

Det må i fredstid forventes, at militærkøretøjer kun undtagelsesvis opholder sig i en miljøzone. Når militærkøretøjer befinder sig i en miljøzone vil det typisk have et militært formål som f.eks. øvelse eller uddannelse af personel.

Forsvarets civile køretøjer vil modsat være omfattet miljøzonereglerne i medfør af § 15 b, stk. 5, i miljøbeskyttelsesloven med den mindre undtagelse, der følger af § 15 b, stk. 5. Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 4.

Den foreslåede nye bestemmelse vil endvidere indebære, at køretøjer, der anvendes af fremmede militære styrker, ikke vil være omfattet af miljøzonekravene. Undtagelsen for køretøjer, der anvendes af fremmede styrker omfatter både civile og militære køretøjer.

Fremmede militære styrker vil oftest være til stede i forbindelse med særlige begivenheder, herunder militære øvelser, uddannelse eller møder m.v. Der vil også kunne forekomme tilstedeværelse i andre situationer. Det må forventes, at de fremmede militære styrker medbringer og anvender køretøjer på en måde, der kan afvige fra det danske forsvar. Undtagelsen for Danmarks militære samarbejdspartnere er et naturligt led i Danmarks internationale forpligtelser ikke mindst i lyset af den nuværende militære situation i Europa.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at den fremmede militære styrke vil skulle opholde sig her i landet efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser, herunder NATO-samarbejdet, for at kunne undtages miljøzonereguleringen.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at miljøzonereglene ikke skal kunne hindre militære aktiviteter og at dette skal gælde både forsvarets og fremmede militære styrkers militære aktiviteter.

Begrebet "styrke" skal forstås som i § 1, litra a, i NATO Status of Forces Agreement (NATO-SOFA), nærmere defineret som "personel tilhørende en kontraherende parts land-, sø- eller luftstridskræfter, som i forbindelse med tjenestepligter befinder sig på en anden kontraherende parts territorium inden for den nordatlantiske traktats område, dog således, at de pågældende to kontraherende parter kan træffe aftale om, at visse enkeltpersoner, enheder eller formationer ikke skal betragtes som udgørende eller indbefattet i en "styrke" for så vidt angår nærværende overenskomsts bestemmelser". NATO-SOFA er ratificeret ved kgl. resolution af 10. maj 1955 som offentliggjort ved bekendtgørelse nr. 44 af 11. august 1955 om Danmarks ratifikation af den i London den 19. juni 1951 undertegnede overenskomst mellem deltagerne i den nordatlantiske traktat vedrørende status for deres styrker. Begrebet "fremmede militære styrker" kan også omfatte personel fra land-, sø- eller luftstridskræfter, som Danmark har indgået militært samarbejde med.

Til nr. 6

Muligheden for etablering af nulemissionszoner har ikke tidligere været reguleret i miljøbeskyttelsesloven.

Som nye bestemmelser foreslås indsat §§ 15 f-15 h, i miljøbeskyttelsesloven med en overskrift med titlen "Nulemissionszoner".

Til § 15 f

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 1, 1. pkt., at kommunalbestyrelsen efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden kan træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone i et afgrænset byområde for persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik, jf. § 15 g, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil give alle kommunalbestyrelser ret til at etablere en nulemissionszone efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden. Etablerer to kommuner nulemissionszoner, der støder op til hinanden ved kommunegrænsen, vil det ikke være nødvendigt med skiltning ved overgangen fra en zone til en ny, men der kan etableres fælles skiltning ved indgangene til nulemissionszonerne.

Til brug for vurderingen af kommunalbestyrelsens afgørelse forventes miljøministeren at høre justitsministeren, transportministeren og erhvervsministeren. Det forventes, at kompetencen til at behandle høringer om nulemissionszoner vil blive delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1.

Det er ikke hensigten, at "træffe afgørelse" skal forstås på anden måde end "træffe bestemmelse" i den gældende miljøbeskyttelseslovs § 15 a, stk. 1-3.

Det forventes herudover, at der med hjemmel i det foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive stillet krav om, at kommunalbestyrelsen inden etableringen af en nulemissionszone vil skulle udarbejde et oplysningsgrundlag, der skal offentliggøres sammen med udkast til afgørelse, og som skal sendes i høring hos miljøministeren. For nærmere om indholdet af oplysningsgrundlaget henvises til bemærkningerne til § 15 f, stk. 6, nedenfor.

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af lovforslaget enten vælge at etablere en nulemissionszone for persontrafik eller en nulemissionszone for al trafik, der både omfatter persontrafik og erhvervstrafik. Kommunalbestyrelsen vil endvidere kunne etablere en nulemissionszone for persontrafik og på et senere tidspunkt ændre zonen til en nulemissionszone for al trafik. Dette vil kræve en ny høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 1. For nærmere om de køretøjer, der må befinde sig i en nulemissionszone for persontrafik henholdsvis for al trafik, henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 15 g, stk. 1 og 2, jf. nedenfor.

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 1, 2. pkt., at kommunalbestyrelsen højst kan etablere én nulemissionszone i hver kommune.

Etableringen af en nulemissionszone vil have indflydelse på indbyggernes adgang til at færdes i kommunen. En begrænsning i antallet af nulemissionszoner til en enkelt zone pr. kommune vurderes derfor på nuværende tidspunkt at være hensigtsmæssig. Såfremt erfaringerne med ordningen og udbredelsen af nulemissionskøretøjer giver anledning hertil, kan antallet af nulemissionszoner pr. kommune genovervejes, når nulemissionszoneordningen evalueres tre år efter lovens ikrafttræden.

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 2, at kommunalbestyrelsen efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden kan træffe afgørelse om udvidelser eller i særlige tilfælde om mindre indskrænkninger af den geografiske afgrænsning eller ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Miljøministeren forventes i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, at udpege Miljøstyrelsen som ansvarlig myndighed til at behandle høringer modtaget i medfør af det foreslåede stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil sikre, at kravet om høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden også vil gælde, når en kommunalbestyrelse vil træffe afgørelse om geografisk udvidelse eller mindre indskrænkning samt om ophævelse af en nulemissionszone.

Ved geografisk udvidelse eller mindre indskrænkning af en nulemissionszone skal zonen fortsat etableres i et afgrænset byområde og i øvrigt opfylde de kriterier, som forventes fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 6.

Mindre indskrænkninger og ophævelser bør begrundes i særlige forhold, da der bør tages hensyn til de personer eller virksomheder, der har indrettet sig efter kravene til kørsel i nulemissionszonen. Det vil eksempelvis kunne begrundes med, at dele af en zone eller en hel zone ikke længere har nogen positiv effekt, f.eks. som følge af generel udskiftning af køretøjsbestanden, andre trafikale foranstaltninger i zonen, eller at zonen har vist sig at have en meget uhensigtsmæssig afgrænsning, der begrundes en indskrænkning. Det kan dog ikke udelukkes, at en indskrænkning eller ophævelse vil kunne være

relevant i andre tilfælde, f.eks. hvor det viser sig, at nulemissionszonen ikke har den forventede effekt.

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 3, 1. pkt., at miljøministeren kan gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at miljøministeren vil kunne gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone. Miljøministeren vil også kunne gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om udvidelse eller mindre indskrænkning af den geografiske afgrænsning eller mod ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Når miljøministeren vurderer kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone, vil det ske på baggrund af en samlet vurdering af alle relevante oplysninger. Det vil for eksempel indgå i vurderingen, om der er taget højde for det strategiske vejnet og for kravet om ikke at omfatte områder med virksomheder, der er afhængige af konventionel transport. Der kan også lægges vægt på øvrige konsekvenser for trafik, støj og luftforurening, hensyn til skoler og børneinstitutioner. Derudover vil det indgå i vurderingen, om oplysningsgrundlaget er tilstrækkeligt, om relevante vurderinger er foretaget, og om nulemissionszonen strider mod overordnede samfundsmæssige interesser. Såfremt miljøministeren ønsker yderligere oplysninger med henblik på at træffe afgørelse, udsætter miljøministeren sagen og fastsætter en frist for kommunalbestyrelsen til at tilvejebringe det ønskede materiale. Kommunalbestyrelsen kan ikke træffe afgørelse efter stk. 1 og 2, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af stk. 6.

Det vurderes, at miljøministerens beslutning om at gøre indsigelse eller at undlade at gøre indsigelse efter den foreslåede indsigelsesret, ikke er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, idet der er tale om en tilsynslignende disposition, der alene retter sig mod kommunen og ikke direkte har virkning for private personer m.v. Der foreslås derfor ikke adgang til at klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet over en indsigelse fremsat af miljøministeren.

Det forventes, at kompetencen til at gøre indsigelse i medfør af det foreslåede stk. 3 vil blive delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, og at klageadgangen til miljøministeren vil blive afskåret med hjemmel i § 80, stk. 2.

UDKAST

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 3, 2. pkt., at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe afgørelse efter stk. 1 og 2, om etablering, udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af stk. 6.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe afgørelse om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone, hvis miljøministeren har fremsat en indsigelse.

Det foreslås, at der med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive fastsat en periode, hvori indsigelse kan fremsættes af miljøministeren. I denne periode vil ministeren indgå i dialog med kommunalbestyrelsen om kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om den pågældende nulemissionszone. Se nærmere herom i bemærkningerne til det foreslåede stk. 6.

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 4, at kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det foreslåede stk. 4 vil indebære, at kommunalbestyrelsens afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en eksisterende nulemissionszone ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Bestemmelsen vil indebære, at kommunalbestyrelsens afgørelser ikke kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den forudgående høring af miljøministeren og den inddragelse af offentligheden, der finder sted i forbindelse med kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2, og ministerens mulighed for at gøre indsigelse efter stk. 3.

Henset til kommunalbestyrelsens lokale kendskab til forholdene i kommunen i forbindelse med etablering, udvidelse m.v. af en nulemissionszone inden for de nærmere rammer, der forventes fastsat med hjemmel i lovforslaget, vurderes der således ikke at være et behov for at kunne påklage kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 15 f, stk. 1 og 2, til anden administrativ myndighed.

Lovligheden af kommunernes dispositioner efter § 15 f, stk. 1 og 2, vil være undergivet de almindelige kommunale tilsynsmyndigheders kompetence, jf. kapitel VI og VII i lov om kommunernes styrelse. Det kommunale og regi-

UDKAST

onale tilsyn varetages af Ankestyrelsen med Indenrigs- og Sundhedsministeriet som overordnet tilsynsmyndighed. Tilsynet er et retligt tilsyn. Tilsynet kan således ikke tage stilling til, om kommuners og regioners dispositioner er rimelige eller hensigtsmæssige eller til spørgsmål om skønsudøvelse, så længe skønnet udøves inden for de rammer, der er fastsat i lovgivningen. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag. En henvendelse til Ankestyrelsen er ikke nødvendigvis i sig selv en tilstrækkelig forudsætning for, at Ankestyrelsen kan rejse en tilsynssag.

Ved vurderingen af, hvorvidt en sag er generelt egnet til at understøtte det kommunale tilsyns formål og funktion, inddrager Ankestyrelsen bl.a., om sagen må skønnes at have principiel eller generel betydning eller alvorlig karakter for kommuner eller regioner som helhed.

Det følger af det foreslåede § 15 f, stk. 5, 1. pkt., at kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at kommunalbestyrelsen vil være forpligtet til at offentliggøre sine afgørelser vedrørende nulemissionszoner. Miljøministeren vil med hjemmel i forslaget til § 15 f, stk. 6, fastsætte reglerne for, hvordan offentligheden skal inddrages og om, hvordan kommunalbestyrelsens afgørelse efter § 15 f, stk. 1 og 2, skal offentliggøres. Se nærmere herom i bemærkningerne til det foreslåede stk. 6.

Det følger af det foreslåede § 15 f, stk. 5, 2. pkt., at der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone, før afgørelsen har virkning for private køretøjer.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at fra det tidspunkt, hvor kommunalbestyrelsen har truffet endelig afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone, skal der gå mindst seks måneder, før zonen vil kunne få virkning for private køretøjer.

Begrundelsen for denne indfasningsperiode er, at det vurderes, at der er behov for en minimumsperiode, der giver de berørte mulighed for at kunne indrette sig på kravene. Den foreslåede periode på seks måneder er en minimumsperiode, og det forudsættes, at den enkelte kommunalbestyrelse tager stilling til, om en given nulemissionszone bør have en længere indfasningsperiode, eksempelvis på grund af zonens størrelse eller placering.

UDKAST

Kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering af en nulemissionszone vil tidligst kunne få virkning fra den 1. januar 2026, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 2, stk. 2.

Ved afgørelse om indskrænkninger eller om ophævelse af en nulemissionszone vil kommunalbestyrelsen selv kunne fastsætte en passende indfasningsperiode.

Det fremgår af den foreslåede § 15 f, stk. 5, 3. pkt., at for erhvervskøretøjer, herunder køretøjer der er registreret til delvis privat anvendelse, er perioden mindst 12 måneder.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at kommunalbestyrelsens endelige afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone får virkning for erhvervskøretøjer, herunder køretøjer med tilladelse til delvis anvendelse til erhverv, minimum 12 måneder efter kommunalbestyrelsens afgørelse.

Begrundelsen for den forlængede indfasningsperiode for erhvervskøretøjer, herunder køretøjer med tilladelse til delvis erhvervsanvendelse, er, at de erhvervsdrivendes økonomi kan blive ramt særligt hårdt ved oprettelsen af nulemissionszoner ved krav om udskiftning af de eksisterende køretøjer. Den forlængede indfasningsperiode på 12 måneder er således med henblik på at udvise særligt hensyn overfor erhvervsdrivende i nulemissionszonerne og undgå, at oprettelse af zonerne er særligt byrdefulde for de erhvervsdrivende.

Der henvises til bemærkningerne til § 15 f, stk. 5, 2. pkt., ovenfor, for så vidt angår fastsættelse af en længere indfasningsperiode, tidligste virkningstidspunkt og indfasningsperiode ved indskrænkninger eller ophævelse af en nulemissionszone.

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 6, 1. pkt., at miljøministeren fastsætter regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2, herunder om definitionen af et afgrænset byområde, et sammenhængende areal, og om hvilke oplysninger kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe i forbindelse med inddragelse af offentligheden.

Den foreslåede bemyndigelse vil bl.a. indebære, at der kan fastsættes regler om nulemissionszoneordningen i den foreslåede § 15 f, stk. 1 og 2, der giver

UDKAST

kommunalbestyrelser mulighed for efter høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden at etablere én nulemissionszone eller træffe afgørelser vedrørende nulemissionszonen.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, hvordan et afgrænset byområde skal defineres. Det forventes, at det vil indgå i definitionen af et afgrænset byområde, at området er omfattet af det statistiske by begreb, der definerer en by som bestående af et mindre, sammenhængende byområde, et antal veje, et kvarter eller distrikt i en by med tæt bebyggelse, hvor afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter, med mindre afstanden skyldes offentlige anlæg. Det forventes endvidere, at det vil indgå, at området ikke må indeholde veje, der er omfattet af det strategiske vejnet. Det strategiske vejnet omfatter bl.a. veje, der forbinder og fordeler trafikken i hele landet, og som er veje, der er væsentlige for den samlede fremkommelighed. Det strategiske vejnet er udpeget af Vejdirektoratet i samarbejde med kommuner og politiet.

I forhold til definitionen af et afgrænset byområde bør der være mulighed for eventuelt at ændre den over tid i takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Det vurderes således, at zonerne i fremtiden vil kunne være større, end hvad der vil være hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt f.eks. som følge af en stigende andel af nulemissionskøretøjer.

Det forventes endvidere, at det vil blive et krav, at kommunalbestyrelsen ved den geografiske afgrænsning af en nulemissionszone ikke vil kunne medtage områder, hvor virksomheder, der er afhængige af transport med ikke-nulemissionskøretøjer, har hjemsted. Det kan f.eks. være automekanikere, der er afhængige af, at kunder med køretøjer, der ikke lever op til kravene i en nulemissionszone, kan køre til og fra værkstedet for at få et køretøj repareret.

Det forventes endvidere, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, hvilket oplysningsgrundlag kommunalbestyrelsen vil skulle tilvejebringe forud for inddragelsen af offentligheden og høringen af miljøministeren, transportministeren, justitsministeren, erhvervsministeren og andre relevante myndigheder, virksomheder m.v. over kommunens udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone eller udkast til afgørelse vedrørende geografisk udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone. Dette skal medvirke til, at relevante forhold og konsekvenser er belyst inden der vil skulle tage stilling til kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse.

Det forventes, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at oplysningsgrundlaget skal indeholde en beskrivelse af den geografiske afgrænsning af zonen, herunder regler om de data og kortværk til stedbestemmelse og visualisering, som kommunerne vil skulle anvende.

Det forventes endvidere, at oplysningsgrundlaget skal indeholde oplysninger om, hvor mange personer, der har bopæl i den påtænkte zone, herunder oplysninger om antallet af ikke-nulemissionskøretøjer, hvor den registrerede ejer (bruger), har bopæl i den påtænkte zone, oplysninger i form af trafiktællinger i den påtænkte zone opdelt på personbiler, varebiler, lastbiler og busser, samt oplysninger om antallet af offentligt tilgængelige ladestander i zonen.

Derudover forventes det, at der vil blive stillet krav om, at der vil skulle foreligge en vurdering af, om den forventede etablering af en nulemissionszone vil skabe unødigt øget mertrafik ved omvejskørsel. Det forventes også, at det vil være et krav, at oplysningsgrundlaget indeholder en vurdering af muligheden for at færdes i den påtænkte nulemissionszone uden et køretøj, herunder afstand til og muligheder for offentlig transport, hvor der bl.a. kan ses på, om zonen ligger stationsnært.

Det forventes derudover, at oplysningsgrundlaget vil skulle ledsages af en konsekvensvurdering for de eksisterende erhverv i zonen samt eventuelt en beregning af miljøgevinsten og de støj- og klimamæssige virkninger.

De ovenfor nævnte kriterier er ikke udtømmende, idet det kan vise sig, at andre oplysninger og vurderinger også vil være relevante, når miljøministeren tager stilling til kommunalbestyrelsens afgørelse.

Når oplysningsgrundlaget er tilvejebragt, er det hensigten, at kommunalbestyrelsen vil skulle inddrage offentligheden ved høring over udkast til afgørelse og tilhørende oplysningsgrundlag hos borgere og relevante myndigheder og interessenter.

Det fremgår af den foreslåede § 15 f, stk. 6, 2. pkt., at ministeren kan fastsætte regler om høring af miljøministeren og relevante myndigheder, om indsigelsesordning, om offentlighedens inddragelse og om offentliggørelse af afgørelser, herunder om at inddragelse og offentliggørelse udelukkende kan ske digitalt.

UDKAST

Den foreslåede bemyndigelse vil bl.a. indebære, at der kan fastsættes regler om kommunalbestyrelsens høring af miljøministeren efter de foreslåede § 15 f, stk. 1 og 2, og høring af relevante myndigheder, om miljøministerens indsigelsesordning efter den foreslåede § 15 f, stk. 3, om offentlighedens inddragelse efter de foreslåede § 15 f, stk. 1 og 2, og om offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelser efter den foreslåede § 15 f, stk. 5, herunder om at inddragelse og offentliggørelse udelukkende kan ske digitalt. Herudover vil de høringssvar, som kommunen modtager i den offentlige høring, efterfølgende skulle sendes til miljøministeren, inden ministeren kan tage endelig stilling til, om der skal fremsættes en indsigelse i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 3, 1. pkt.

Det vil være op til kommunalbestyrelsen at vurdere relevante høringssparter ud over borgerne i kommunen, men det vil eksempelvis kunne indebære høring af kommunalbestyrelsen i nabokommuner samt virksomheder beliggende i de omkringliggende kommuner eller med særlig tilknyttet forretningsførelse i det område, hvor der forventes etableret en nulemissionszone. Det forventes, at det vil blive et krav, at høringsperioden er minimum fire uger.

Det forventes endeligt, at der vil blive fastsat regler om en periode, hvori miljøministeren kan udnytte den indsigelsesret, der følger af det foreslåede § 15 f, stk. 3, 1. pkt. Perioden forventes fastsat til ca. tre måneder, og det forventes hertil, at der vil blive fastsat en regel om, at kommunalbestyrelsen efter udløbet af den fastsatte frist vil kunne træffe endelig afgørelse, såfremt miljøministeren ikke forinden har gjort indsigelse.

Der forventes endvidere fastsat en regel om, at kommunalbestyrelsen vil kunne vælge udelukkende at offentliggøre udkast til afgørelse samt endelig afgørelse digitalt.

Til § 15 g

Det foreslås med § 15 g, stk. 1, at der i en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, kun må befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler og knallerter samt varebiler, der alene anvendes privat, når kravene til nulemission er overholdt, jf. stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse i § 15 g, stk. 1, vil indebære, at de omfattede køretøjer kun må befinde sig i nulemissionszoner etableret i medfør af forslaget til § 15 f, stk. 1 eller 2, hvis de er nulemissionskøretøjer.

UDKAST

Fastlæggelsen af køretøjer, der kan anses som nulemissionskøretøjer, forventes at ske på baggrund af miljøministerens fastlæggelse af emissionskravene for de pågældende køretøjer i medfør af den foreslåede bemyndigelse i § 15 g, stk. 3. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 15 g, stk. 3, nedenfor.

Ved personbil forstås i overensstemmelse hermed et køretøj, der er udformet og konstrueret først og fremmest til befordring af passagerer og disses bagage, og som er indrettet til at kunne benyttes af højst otte personer, føreren undtaget, og uden plads til stående passagerer, uanset om antallet af siddepladser er begrænset til førerens siddeplads. Et ATV-Køretøj har fire hjul, og det klassificeres derfor som bil ifølge færdselsloven. ATV-køretøjer kan også registreres som godkendt traktor til ejere eller brugere af en landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom. De ATV-køretøjer, der er godkendt som personbil, vil være omfattet af begrebet ”personbil” i den foreslåede § 15 g, stk. 1.

Ved bus som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg forstås en stor personbil, der er indrettet med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads, og som er registreret med en tilladt totalvægt på op til og med 3.500 kg.

Ved motorcykel forstås et motorkøretøj på to hjul, med eller uden sidevogn, og et motorkøretøj på tre hjul, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg.

Ved knallert forstås et to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³, eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Ved varebil forstås et køretøj, som er registreret som varebil, og som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg. Privat brug af varebiler omfatter anvendelse af varebiler, hvor der betales fuld privatbenyttelsesafgift med henblik på udelukkende privat brug af køretøjet.

Det bemærkes, at taxier er registreret i Køretøjsregistret som personbiler, og dermed vil blive omfattet af det foreslåede § 15 g, stk. 1. Det forventes dog, at der i medfør af det foreslåede § 15 h, stk. 2, vil blive fastsat en undtagelse

UDKAST

for taxier i kategorien storvogn II med lift, da der pr. starten af 2023 ikke findes nogen køretøjer i den nuværende bestand, som er nulemissionskøretøjer.

Forslaget omfatter både danske og udenlandske køretøjer.

For nærmere om overvejelser i forbindelse med afgrænsningen af omfattede køretøjer henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.2.

Nulemissionszonekravene vil først gælde, når en kommunalbestyrelse har truffet endelig afgørelse om etablering af en nulemissionszone efter den foreslåede § 15 f, stk. 1, og har fastsat virkningstidspunktet for zonen, som tidligst vil kunne fastsættes til henholdsvis seks måneder for private køretøjer og 12 måneder for erhvervskøretøjer fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse. For erhvervskøretøjer regnes de 12 måneder fra tidspunktet for kommunalbestyrelsens afgørelse. Der henvises til bemærkningerne ovenfor til den foreslåede § 15 f, stk. 5.

Det følger endvidere af den foreslåede § 2, stk. 2, at en kommunalbestyrelse tidligst vil kunne etablere en nulemissionszone for persontrafik med virkning fra den 1. januar 2026. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 2, stk. 2.

Det foreslås med § 15 g, stk. 2, at i en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter, varebiler, traktorer og lastbiler med en registreret totalvægt på 12 tons eller derunder, når kravene til nulemission er overholdt, jf. stk. 3. Den foreslåede bestemmelse i § 15 g, stk. 2, vil indebære, at de omfattede køretøjer kun må befinde sig i nulemissionszoner etableret i medfør af forslaget til § 15 f, stk. 1 eller 2, hvis de er nulemissionskøretøjer.

For afgrænsning af nulemissionskøretøjer samt afgrænsning af køretøjstyperne personbiler, motorcykler og knallerter, henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 15 g, stk. 1, ovenfor, samt til bemærkningerne til den foreslåede § 15 g, stk. 3, nedenfor.

Ved varebil forstås et køretøj, som er registreret som varebil, og som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg. Det foreslåede stk. 2 vil ud over varebiler, der alene anvendes privat, jf. stk. 1, også omfatte varebiler, der helt eller delvist anvendes erhvervsmæssigt.

UDKAST

Ved traktor forstås et motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække et andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen. Bestemmelsen omfatter endvidere ATV-køretøjer, der er registreret som traktor.

Ved lastbil forstås et køretøj registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg., der er registreret som lastbil.

Afgrænsningen af køretøjer omfattet af den foreslåede stk. 2, vil indebære, at motorredskaber, som er motordrevne køretøjer, som hovedsageligt er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen, ikke vil være omfattet af den foreslåede § 15 g, stk. 2.

Forslaget omfatter både danske og udenlandske køretøjer.

For nærmere om overvejelser i forbindelse med afgrænsningen af omfattede køretøjer henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.2.

Kravet vil i praksis først gælde, når en kommunalbestyrelse har truffet endelig afgørelse om etablering af en nulemissionszone for al trafik efter den foreslåede § 15 f, stk. 1, og har fastsat virkningstidspunktet for zonen, som tidligst vil kunne fastsættes til henholdsvis seks måneder for private køretøjer og 12 måneder for erhvervskøretøjer fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse. For erhvervskøretøjer regnes de 12 måneder fra tidspunktet for kommunalbestyrelsens afgørelse. Der henvises til bemærkningerne ovenfor til den foreslåede § 15 f, stk. 5.

Det følger endvidere af den foreslåede § 2, stk. 2, at en kommunalbestyrelse tidligst vil kunne etablere en nulemissionszone for al trafik med virkning fra den 1. januar 2026. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 2, stk. 2.

Det foreslås med § 15 g, stk. 3, 1. pkt., at miljøministeren fastsætter regler om krav til nulemission i stk. 1 og 2.

Den foreslåede bemyndigelse vil give miljøministeren mulighed for at definere krav til nulemission for både køretøjerne i nulemissionszoner for persontrafik, jf. den foreslåede § 15 g, stk. 1, og køretøjer i nulemissionszoner for al trafik, jf. den foreslåede § 15 g, stk. 2.

Såfremt miljøministeren anvender emissionsværdier ved definitionen af nulemissionskøretøjer eller nulemissionszoner, beregnes emissionsværdierne ved anvendelse af Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer.

Forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 regulerer typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervs-køretøjer. Forordningen indfører en ny procedure for prøvning af emissioner fra lette køretøjer. Det fremgår af forordningen, at proceduren giver mere realistiske oplysninger om CO₂ emissioner.

Det forventes, at el- og brintkøretøjer vil blive omfattet af definitionen af nulemissionskøretøjer. El-køretøjer har ikke udstødningsemissioner og dette gør sig også gældende for de fleste brintkøretøjer. For en mindre del af brintkøretøjerne, der typisk er erhvervs-køretøjer, er der en begrænset CO₂ emission, mens disse køretøjer har kvælstof emission. På det nuværende teknologiske udviklingstrin udgør disse brintkøretøjers CO₂ emission højst 5g CO₂/km.

Det fremgår af Køretøjsregistret, hvilken type et givent køretøj er, hvilken anvendelse køretøjet har, hvilket drivmiddel køretøjet anvender, og hvor mange gram CO₂ det pågældende køretøj udleder pr. kørt kilometer.

Til § 15 h

Det foreslås med § 15 h, stk. 1, at kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, ikke gælder for køretøjer, der benyttes af politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester eller køretøjer der benyttes af forsvaret eller fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.

Disse køretøjer vil ofte have forbrændingsmotor. Da samfundskritiske opgaver altid bør kunne løses i nulemissionszoner, foreslås det, at disse køretøjer undtages.

Lignende nødtjenester vil omfatte køretøjer, der er godkendt til udrykningskørsel. Det er Færdselsstyrelsen, der udsteder tilladelser til udrykningskørsel. Reglerne om tilladelse til kørsel med udrykning fremgår af bekendtgørelse om udrykningskørsel.

UDKAST

Begrebet "styrke" skal forstås som i § 1, litra a, i NATO Status of Forces Agreement (NATO-SOFA), hvor det er defineret som "personel tilhørende en kontraherende parts land-, sø- eller luftstridskræfter, som i forbindelse med tjenestepligter befinder sig på en anden kontraherende parts territorium inden for Den Nordatlantiske Traktats område, dog således, at de pågældende to kontraherende parter kan træffe aftale om, at visse enkeltpersoner, enheder eller formationer ikke skal betragtes som udgørende eller indbefattet i en "styrke" for så vidt angår nærværende overenskomsts bestemmelser". NATO-SOFA er ratificeret ved kgl. resolution af 10. maj 1955 som offentliggjort ved bekendtgørelse nr. 44 af 11. august 1955 om Danmarks ratifikation af den i London den 19. juni 1951 undertegnede overenskomst mellem deltagerne i Den Nordatlantiske Traktat vedrørende status for deres styrker. Begrebet "fremmede militære styrker" kan også omfatte personel fra land-, sø- eller luftstridskræfter, som Danmark har indgået militært samarbejde med.

Det er hensigten, at den fremmede militære styrke vil skulle opholde sig her i landet efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser, herunder NATO-samarbejdet, for at kunne undtages nulemissionszonereguleringen.

Det foreslås med § 15 h, stk. 2, at miljøministeren kan fastsætte regler om yderligere undtagelser fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, samt regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone.

Den foreslåede bemyndigelse i § 15 h, stk. 2, vil give miljøministeren mulighed for at fastsætte yderligere undtagelser end de, der fremgår af den foreslåede § 15 h, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne anvendes til at fastsætte generelle undtagelser, hvorefter visse typer eller kategorier af køretøjer undtages fra kravene i nulemissionszoner på baggrund af generelle objektive kriterier. Sådanne undtagelser forventes i vidt omfang at være tidsbegrænsede.

Det vurderes, at der vil kunne være behov for i en overgangsperiode at fastsætte undtagelser, der er begrundet i nogle køretøjers særlige anvendelse. Det forventes bl.a., at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte undtagelser for køretøjer, der anvendes til sygetransport samt storvogne I (med plads til kørestol), liftbiler og minibusser med lift, da nulemissionskøretøjer

UDKAST

endnu ikke er så udbredt som køretøjstype til sygetransport. Der er især en udfordring for de sygetransporter, der har indbygget lift.

Det forventes endvidere, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte undtagelse for køretøjer registreret med tilladelsen "invalidekøretøj", eller hvortil der er bevilliget økonomisk støtte i henhold til § 114 i lov om social service eller køretøjer hvortil der anvendes handicapparkeringskort.

Nulemissionskøretøjer udgør på nuværende tidspunkt en mindre andel af den samlede danske bilpark. Det indebærer, at mange personer med et handicapkøretøj må forventes at anvende et ikke-nulemissionskøretøj. For ikke at afskære ofte bevægelsehæmmede befolkningsgrupper fra adgangen til nulemissionszoner ved at stille krav til nulemissionskøretøjer, forventes det, at der vil blive fastsat en undtagelse til nulemissionszonekravet for personer, der har et handicapkøretøj eller er indehavere af et handicapparkeringskort. Det forventes, at denne undtagelse vil kunne udfases i takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer.

For at tage hensyn til beboere i nulemissionszoner er det hensigten, at bemyndigelsen endvidere vil blive anvendt til at fastsætte en generel og tidsubegrænset undtagelse til kravene for alle køretøjer, hvor ejeren (brugeren) af køretøjet havde bopæl i en nulemissionszone frem til og med det tidspunkt, hvor denne zone får virkning. Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte en regel om, at også køretøjer, hvor ejeren (brugeren) er tilflytter, kan undtages kravene, hvis det skulle vise sig nødvendigt med en sådan undtagelse. Generelt vurderes det dog, at tilflyttere har bedre mulighed for at indstille sig på kravene, inden tilflytning til en nulemissionszone.

Undtagelse for beboere vil kun gælde i den zone, hvor personen har bopæl, mens undtagelse for eksempelvis personer med et handicapkøretøj vil gælde i alle nulemissionszoner. Kommunalbestyrelsen vil ikke have mulighed for at fravælge virkningen af en undtagelse fastsat af miljøministeren i sin egen nulemissionszone.

Den foreslåede bemyndigelse i § 15 h, stk. 2, vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone, i det omfang det vurderes nødvendigt med særlige krav til den dokumentation, som vil skulle fremvises til politiet ved forespørgsel.

UDKAST

For handicapkøretøjer forventes det, at det vil være et krav, at der enten er bevilliget økonomisk støtte i henhold til § 114 i lov om social service, at køretøjet er registreret med tilladelsen invalidekøretøj i Køretøjsregistret, eller der er tale om et køretøj, hvortil der anvendes handicapparkeringskort.

Det foreslås med § 15 h, stk. 3, at kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kan dispensere fra kravene i § 15 g, stk. 1 eller 2, efter regler fastsat i medfør af stk. 4.

Særlige tilfælde vil bl.a. kunne være, hvis en opgave inden for en nulemissionszone ikke vil kunne løses med et nulemissionskøretøj, og det skønnes nødvendigt, at opgaven udføres i nulemissionszonen.

Med den foreslåede bestemmelse vil kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kunne dispensere fra kravene til køretøjer i nulemissionszoner. Kommunalbestyrelsen vil have kompetencen til at meddele dispensationer i deres respektive nulemissionszone. Kommunalbestyrelsen vil kunne meddele konkrete dispensationer til anvendelse af bestemte køretøjer til nærmere angivne formål. Miljøministeren vil med hjemmel i det foreslåede § 15 h, stk. 4, fastsætte regler om i hvilke situationer og inden for hvilke rammer, der vil kunne meddeles dispensation fra nulemissionszonekravene. Kommunalbestyrelsen vil således alene kunne meddele dispensationer i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af det foreslåede § 15 h, stk. 4.

Det foreslås med § 15 h, stk. 4, at miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation efter stk. 3, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.

Den foreslåede bemyndigelse vil indebære, at miljøministeren vil fastsætte regler om, i hvilke situationer og inden for hvilke rammer, kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra nulemissionszonekravene.

Der forventes således fastsat en ramme for, hvornår de enkelte kommunalbestyrelser henholdsvis kan og skal meddele dispensationer. Dette vil sikre, at dispansationspraksis på tværs af kommunerne vil tage udgangspunkt i de samme rammer, idet der samtidig vil være mulighed for at tage lokale forhold i betragtning ved meddelelse af de enkelte dispensationer, og kommunalbestyrelsen vil dermed selv få indflydelse på sin dispansationspraksis.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte generelle regler om en tidsbegrænsning af dispensationers varighed,

UDKAST

men at kommunalbestyrelsen inden for denne frist vil kunne fastsætte konkrete vilkår om en kortere tidsbegrænsning. Det forventes i den sammenhæng, at tidsbegrænsningen af dispensationer til ejere (brugere) af køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig brug, vil være af længere varighed, end dispensationer til ejere (brugere) af køretøjer, der anvendes privat.

Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at kommunalbestyrelsen skal sikre, at ejer (bruger) modtager en digital afgørelse, der kan anvendes som dokumentation for opnået dispensation.

Den foreslåede ordning, hvorefter kommunalbestyrelserne i alle landets kommuner gives mulighed for hver at etablere én nulemissionszone med virkning fra den 1. januar 2026 eller senere, afhængigt af kommunalbestyrelsens afgørelse, vil i almindelighed ikke rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene i en nulemissionszone vil kunne ramme enkelte personer eller virksomheder atypisk hårdt, og at nulemissionskravene i enkelte tilfælde således vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person eller virksomhed. Det må bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation, og i vurderingen vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene i en nulemissionszone.

Da det foreliggende lovforslag ikke indeholder hjemmel til ekspropriation forudsættes det, at dispensationsadgangen vil blive anvendt i tilfælde, hvor en person eller virksomhed ellers ville blive ramt atypisk hårdt af kravene på en sådan måde, at kravene i givet fald ville have fået karakter af et ekspropriativt indgreb.

Det foreslås med § 15 h, stk. 5, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen kan beslutte at kræve anvendelse af digital kommunikation, herunder digitale selvbetjeningsløsninger, bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign. ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter stk. 3.

Den foreslåede bemyndigelse vil indebære, at ministeren kan fastsætte regler, der giver kommunalbestyrelsen mulighed for at beslutte, at der udelukkende skal anvendes digital kommunikation ved ansøgning og afgørelse om dispensation til nulemissionszonereguleringen.

Bemyndigelsen vil dække krav om anvendelse af digital kommunikation i forbindelse med ansøgningen om dispensation og i korrespondance mellem

UDKAST

kommunalbestyrelsen og ansøgeren i forbindelse hermed og kommunalbestyrelsens afgørelse om dispensation.

Det er hensigten, at den enkelte kommunalbestyrelse skal have valgfrihed til at beslutte, om det lokalt giver bedst mening at stille krav om udelukkende digital kommunikation eller ej.

Det forudsættes, at det skal være muligt at dispensere fra fastsatte krav om digital kommunikation i særlige tilfælde. Det er hensigten, at kommunalbestyrelsen kan beslutte, at al kommunikation skal ske digitalt, medmindre borgeren er fritaget det obligatoriske krav om modtagelse af digital post, jf. bekendtgørelse nr. 2017 af 29. oktober 2021 om forvaltning af Digital Post fra offentlige afsendere. Det er hensigten, at kommunalbestyrelsen kan beslutte, at kun ved denne fritagelse kan kommunikation ske pr. post. Fritagelsen omfatter ikke juridiske personer.

Det foreslås med § 15 h, stk. 6, at kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 3 ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Forslaget vil indebære, at kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation fra kravene i nulemissionszoner, jf. den foreslåede § 15 h, stk. 3, som er nærmere beskrevet i pkt. 2.3.3 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, ikke skal kunne påklages til anden administrativ myndighed, og derved ikke vil kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91.

Da det er de enkelte kommuner, som har de bedste forudsætninger for at have kendskab til lokale forhold, vurderes det, at kommunens afgørelser om dispensationer ikke bør kunne påklages til anden administrativ myndighed, da kommunen er nærmest til at foretage en vurdering af, om der skal meddeles dispensation eller ej. Er ejeren (brugeren) af køretøjet uenig i afgørelsen, har denne foruden adgang til domstolsprøvelse mulighed for at rette henvendelse til Folketingets Ombudsmand.

Lovligheden af kommunernes dispositioner efter stk. 3 vil være undergivet de almindelige kommunale tilsynsmyndigheders kompetence, jf. kapitel VI og VII i lov om kommunernes styrelse. Det kommunale og regionale tilsyn varetages af Ankestyrelsen med Indenrigs- og Sundhedsministeriet som overordnet tilsynsmyndighed. Tilsynet er et retligt tilsyn. Tilsynet kan således ikke tage stilling til, om kommuners og regioners dispositioner er rimelige eller hensigtsmæssige eller til spørgsmål om skønsudøvelse, så længe

skønnet udøves inden for de rammer, der er fastsat i lovgivningen. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag. En henvendelse til Ankestyrelsen er ikke nødvendigvis i sig selv en tilstrækkelig forudsætning for, at Ankestyrelsen kan rejse en tilsynssag.

Ved vurderingen af, hvorvidt en sag er generelt egnet til at understøtte det kommunale tilsyns formål og funktion, inddrager Ankestyrelsen bl.a., om sagen må skønnes at have principiel eller generel betydning eller alvorlig karakter for kommuner og/eller regioner som helhed.

Til nr. 7

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, at politiet, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse kan standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner, herunder krav om 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.

Det foreslås, at ændre § 87, stk. 3, 2. pkt., således at bestemmelsen også vil omfatte nulemissionszoner.

Den foreslåede ændring vil indebære, at politiet får beføjelse til uden retskendelse at standse og undersøge køretøjer med henblik på at kontrollere overholdelse af den gældende lovgivning om nulemissionszoner. Det kan f.eks. være relevant at konstatere, om køretøjet har et udstødningsrør og dermed en forbrændingsmotor, der ikke lever op til kravene i en nulemissionszone. Med den foreslåede ændring får politiet mulighed for at undersøge køretøjer, herunder for at varetage præventive hensyn, i forbindelse med varetagelse af andre opgaver uden tilsynsmyndighedens tilstedeværelse.

Den foreslåede kontroladgang er nødvendig, da det skal sikres, at politiet har adgang til at undersøge køretøjer uden en retskendelse. Det kan være nødvendigt straks at undersøge køretøjer i nulemissionszoner med henblik på at konstatere, om køretøjerne er omfattet af kravene. Hvilke køretøjer, der er relevante at undersøge, vil afhænge af, om kommunalbestyrelsen har etableret en nulemissionszone for persontrafik, jf. den foreslåede § 15 g, stk. 1, eller en nulemissionszone for al trafik, jf. den foreslåede § 15 g, stk. 2.

Til nr. 8.

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1, at bl.a. overtrædelse af miljøzonereglene i § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, straffes med bøde. Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 10, at strafansvaret for overtrædelser m.v. omhandlet i § 110, stk. 1, nr. 1, forældes efter fem år..

Det foreslås, at i § 110, stk. 1, nr. 1, udgår henvisningen til § 15 b stk. 1, 2 eller 3.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring i § 1, nr. 9, i lovforslaget, hvorefter det foreslås, at der i § 110, stk. 1, indsættes som nr. 20 en bestemmelse om bødestraf for overtrædelse af miljøzonereglene i § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller reglerne om nulemissionszoner i § 15 g, stk. 1 eller 2. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 9, i lovforslaget.

Den foreslåede ændring vil indebære, at strafansvaret for overtrædelser af miljøzonereglene i § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, ikke følger af § 110, stk. 1, nr. 1, og dermed heller ikke er omfattet af den forlængede forældelsesfrist på fem år i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 10. I stedet vil strafansvaret for overtrædelser af miljøzonereglene følge de almindelige forældelsesfrister i medfør af straffelovens § 93.

Til nr. 9

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1, at bl.a. overtrædelse af miljøzonereglene i § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, straffes med bøde. Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 10, at strafansvaret for overtrædelser m.v. omhandlet i § 110, stk. 1, nr. 1, forældes efter fem år.

Det foreslås, at der i § 110 stk. 1, indsættes et nyt nr. 20, hvorefter den, der overtræder § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller § 15 g, stk. 1 eller 2, straffes med bøde.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med den foreslåede ændring i § 1, nr. 8, i lovforslaget, hvorefter det foreslås, at henvisningen til § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, udgår i § 110, stk. 1, nr. 1.

Den foreslåede ændring vil medføre, at overtrædelse af kravene til køretøjer, der befinder sig i miljøzoner og nulemissionszoner, jf. § 15 b, stk. 1 eller 2 og den foreslåede bestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, sanktioneres med bøde. Det fremgår af § 110, stk. 2 at straffen kan stige til fængsel indtil 2 år under nærmere angivne skærpende omstændigheder. Det er ikke hensigten, at overtrædelse af miljøzone- og nulemissionszonereglerne eller overtrædelse af oplysningspligten i færdselsloven § 65. skal sanktioneres med fængselsstraf. Endvidere skal en overtrædelse af miljøzone- og nulemissionszonereglerne ikke fremgå af straffeattesten.

Den foreslåede bestemmelse vil endvidere indebære, at strafansvaret for overtrædelserne vil være omfattet af den almindelige forældelsesregel i straffelovens § 93. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 8, i lovforslaget. Strafansvar for overtrædelse af miljøzone- og nulemissionszonereguleringen vil af politiet blive gjort gældende over for føreren af køretøjet.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af de foreslåede nulemissionskrav i § 15 g, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 6, foreslås fastsat til 2.500 kr. for personbiler (herunder taxier og busser med en tilladt totalvægt op til 3.500 kg), motorcykler og knallerter samt varebiler, og en bøde på 10.000 kr. for traktorer og lastbiler på 12 tons eller derunder. Sanktionsniveauet for overtrædelse af oplysningspligten, jf. færdselsloven § 65 foreslås at være 2.500 kr., for at være på samme niveau som sanktionen for overtrædelse af nulemissionszonekrav med personbil.

Bødeniveauet for overtrædelse af miljøzonereglerne foreslås videreført uændret med de eksisterende takster, der indebærer, at bøden for overtrædelser foretaget med tunge køretøjer er 12.500 kr. og 1.500 kr. for varebiler, jf. LF 170 2020. Sanktionsniveauet for overtrædelse foretaget med personbiler foreslås at være 1.500 kr., der svarer til sanktionsniveauet for overtrædelse med varebil, jf. LF 114 2022. Overtrædelse af de tekniske krav og kravet om registrering regnes for én forseelse, da et køretøj uden partikelfilter ikke har mulighed for at foretage en sådan registrering. Et køretøj, der ikke opfylder miljøzonekravene og ikke har registreret sig, vil få en samlet bøde for de to forseelser.

Bødestraffen vil uanset den angivne retningslinje for bødens fastsættelse bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af sagens omstændigheder, og det angivne bødeniveau vil således kunne fraviges i både

UDKAST

op- og nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 10

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 8, 1. pkt., at 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.

Det foreslås at ændre § 110, stk. 8, 1. pkt., så bestemmelsen omfatter overtrædelser af miljøzonekravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, 2, 3 eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 8.

Med den foreslåede ændring indføres et princip om absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen. Det er kun ved bøder for overtrædelse af miljøzonekravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, 2, 3 eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 8, der skal ske absolut kumulation.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den under § 1, nr. 14, foreslåede ændring af § 110 d, stk. 5, som vil indebære, at flere overtrædelser af miljøzonereguleringen, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj i samme miljøzone og inden for syv døgn, anses for én overtrædelse.

Om baggrunden for forslaget henvises til pkt. 2.5.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 11

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 9, at bestemmelsen i stk. 7 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

Det foreslås at ændre § 110, stk. 9, så der henvises til stk. 8 i stedet for stk. 7.

Det har været hensigten, at den gældende § 110, stk. 8, skulle kunne fraviges, hvis der foreligger særlige grunde. Ved en fejl har § 110, stk. 9, henvist til stk. 7 i stedet for stk. 8.

Den foreslåede ændring vil indebære, at det gældende princip om absolut kumulation i § 110, stk. 8, for bl.a. overtrædelser af miljøzonereguleringen,

jf. lovforslagets § 1, nr. 10, vil kunne fraviges, hvis der foreligger særlige grunde.

Såfremt anvendelsen af princippet om absolut kumulation konkret fører til udmåling af en meget høj bøde, kan der således være grundlag for at den nedsættes. Nedsættelse bør bl.a. ske, hvis en kumuleret bøde vil få en størrelse, som henset til forseelsernes karakter ikke forekommer proportional, eller hvor oplysningerne om den sigtedes indkomstforhold gør det antageligt, at den sigtede ikke vil være i stand til at betale den høje bøde.

Til nr. 12

Det følger af miljøbeskyttelsesloven § 110 c, stk. 1, at for overtrædelser af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 110, stk. 1, nr. 1, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Det foreslås, at § 110 c, stk. 1, ændres således at »§ 110, stk. 1, nr. 1,« bliver til: »§ 110, stk. 1, nr. 20,«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at overtrædelser af miljøzonerreglerne foreslås omfattet af den almindelige forældelsesregel i straffelovens § 93.

Med den foreslåede ændring af § 110 c, stk. 1, følger bødeansvaret for overtrædelse af § 110 c, stk. 1 den foreslåede bestemmelse i § 110, stk. 1, nr. 20, jf. § 1 nr. 9. Forældelsen af strafansvaret følger dermed straffelovens § 93.

Til nr. 13

Det følger af miljøbeskyttelsesloven § 110 c, stk. 9, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7, behandles efter reglerne i stk. 1-8.

Det foreslås, at § 110 c, stk. 9, ændres således at »§ 15 b, stk. 7« bliver til: »§ 15 b, stk. 8«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der foreslås indsat et nyt stk. 6, i § 15 b, og den gældende stk. 7 dermed bliver til stk. 8. Den foreslåede ændring medfører ikke materielle ændringer.

Til nr. 14

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 5, at flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse. Bestemmelsen vedrører sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3 eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7, der fastsætter krav til køretøjer, der befinder sig i miljøzoner.

Det foreslås, at § 110 d, stk. 5, ændres således, at der efter "køretøj" indsættes: "i samme miljøzone" og "samme døgn" ændres til: "syv døgn".

Det foreslås med ændringen af § 110 d, stk. 5, at flere overtrædelser af miljøzonereguleringen, herunder registreringspligten, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj i samme miljøzone inden for syv døgn, anses for én overtrædelse, og at der dermed vil skulle gå mere end syv døgn mellem to observationer af det samme køretøj i samme miljøzone, før det vil udløse to administrative bødeforelæg. De syv døgn regnes som en rullende uge, der vil begynde på det tidspunkt, hvor den første overtrædelse konstateres. Det betyder, at der skal gå mindst syv døgn mellem to observationer af det samme køretøj i samme miljøzone, før det vil udløse to administrative bødeforelæg. Hvis to forskellige køretøjer med samme ejer befinder sig ulovligt i en miljøzone inden for en periode af syv døgn, vil det fortsat skulle betragtes som to overtrædelser og dermed udløse to bødeforelæg.

Det foreslås endvidere, at det beskrives direkte i bestemmelsen, at § 110 d, stk. 5, alene gælder overtrædelser foretaget i samme miljøzone. I den forbindelse skal det bemærkes, at miljøzonerne i København og Frederiksberg Kommuner anses for én miljøzone, idet miljøzonen i Frederiksberg Kommune geografisk befinder sig inden for miljøzonen i Københavns Kommune. Reglen i § 110 d, stk. 5, er hidtil praktiseret på den måde, at den alene omfatter overtrædelser begået i samme miljøzone, og der er derfor alene tale om en præcisering for at gøre det tydeligt i selve lovteksten.

Der kan gå flere dage fra en overtrædelse af miljøzonereguleringen er konstateret, indtil det administrative bødeforelæg udstedes. Den foreslåede ændring af § 110 d, stk. 5, vil sikre, at der ikke vil være personer, der inden for denne periode indtil det administrative bødeforelæg udstedes sanktioneres for mere end en overtrædelse med det samme køretøj i samme miljøzone, før end de får mulighed for at blive opmærksomme på overtrædelsen. Det

UDKAST

bemærkes, at håndhævelse af overtrædelser ikke vil være afhængig af, at ejeren (brugeren) rent faktisk er blevet bekendt med overtrædelserne.

Forslaget skal desuden ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 10, om forslaget til anvendelse af absolut kumulation i sager om overtrædelse af miljøzonerreguleringen, som i langt de fleste tilfælde vil udelukke muligheden for, at bødens størrelse vil kunne nedsættes af retten med henvisning til det normalt gældende princip om modereret kumulation.

Til nr. 15

Det fremgår af miljøbeskyttelsesloven § 110 d, stk. 6, at miljøministeren i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7, kan behandle sagerne på den måde, der er nævnt i § 110, stk. 1-5.

Det foreslås, at § 110 d, stk. 6, ændres således at »§ 15 b, stk. 7« bliver til: »§ 15 b, stk. 8«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at der som følge af dette lovforslag indsættes et nyt stk. 6 i § 15 b og den gældende stk. 7 dermed bliver stk. 8. Den foreslåede ændring medfører ikke materielle ændringer.

Til nr. 16

Det fremgår af miljøbeskyttelsesloven § 111 b stk. 1, nr. 1, at politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 4 og 7.

Det fremgår af § 111 b, stk. 2, 1. pkt., at tilbageholdelse kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation, dog kun, indtil de nævnte beløb er betalt eller der er stillet sikkerhed herfor. Af stk. 2, 2. pkt. fremgår det, at hvis dette ikke sker inden for 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i transportmidlet. Det fremgår af stk. 2, 3. pkt. at tilbageholdelse dog ikke kan ske, hvis den, der havde rådighed over transportmidlet, da overtrædelser fandt sted, var uberettiget i besiddelse af dette.

Det fremgår af § 111 b, stk. 3, at med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen finder bestemmelser i retsplejeloven om beslaglæggelse med henblik på konfiskation tilsvarende anvendelse med de ændringer, der følger af § 111 b, stk. 2.

UDKAST

Det foreslås at ændre § 111 b, stk. 1, nr. 1, således at bestemmelsen også vil gælde overtrædelser af reglerne i den foreslåede § 15 g, stk. 1, 2 eller færdselsloven § 65 om førerens oplysnings- og dokumentationspligt.

Den foreslåede ændring vil indebære, at politiet får de samme muligheder for at tilbageholde transportmidler for overtrædelser af nulemissionsreglerne, og overtrædelser af den oplysnings- og dokumentationspligt, der påhviler føreren efter færdselslovens § 65, som for overtrædelser af miljøzonerreglerne. I medfør af færdselslovens § 65 skal ejeren (brugeren) af et køretøj efter anmodning fra politiet oplyse, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet.

Den foreslåede ændring vil indebære mulighed for en skærpet håndhævelse af nulemissionszonereguleringen. Den foreslåede ændring vil medføre, at politiet vil få adgang til at tilbageholde et transportmiddel, hvis føreren er mistænkt for at overtræde nulemissionszonereglene. Tilbageholdelse af et transportmiddel kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentliges krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, også før dom er afsagt eller det administrative bødeforlæg er vedtaget, jf. 111 b. Formålet med tilbageholdelsen kan være at skabe sikkerhed for betaling af en bøde og sagsomkostninger m.v. eller at sikre tilstedeværelsen af bevismidler.

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

Hvis der ikke senest to måneder efter sagens endelige afgørelse er sket betaling af f.eks. bøder og sagsomkostninger eller er stillet sikkerhed kan der i medfør af den gældende § 111 b søges fyldestgørelse i et transportmiddel, der er tilbageholdt.

Spørgsmålet om fyldestgørelse skal ifølge Højesterets dom i sagen gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen U 1969.353 H afgøres under hensyntagen til øvrige rettigheder over transportmidlet. Tilbageholdelse efter § 111 b er ikke betinget af, at den person eller det selskab, der ejer transportmidlet kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelserne. Det er dog en betingelse, at den strafferetligt ansvarlige har retmæssig rådighed over transportmidlet.

UDKAST

Tilbageholdelse vil forudsætte, at den pågældende med rimelig grund er mistænkt for lovovertrædelsen, jf. retsplejelovens § 802, stk. 2, nr. 1. Det er ikke en forudsætning for tilbageholdelse af køretøjet, at føreren er sigtet eller tiltalt i en straffesag. Det må 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. Reglen adskiller sig fra retsplejeloven ved, at en tilbageholdelse kan ske, uanset at føreren ikke selv er ejer eller medejer af køretøjet.

Der henvises i miljøbeskyttelseslovens § 111 b, stk. 3, til, at retsplejelovens bestemmelser om beslaglæggelse med henblik på konfiskation finder tilsvarende anvendelse, hvilket indebærer, at afgørelse om tilbageholdelse skal træffes af retten, medmindre tilbageholdelsens øjemed ville forspildes, hvis retskendelse skulle afventes, jf. retsplejelovens § 806, stk. 4. Det forventes, at dette næsten altid vil være tilfældet, da førerne af 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. 4.

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

Til § 2

Det foreslås med *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2025, jf. dog *stk. 2*.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at lovforslaget træder i kraft den 1. januar 2025, og der kan administreres efter reglerne fra denne dato.

I forhold til de foreslåede ændringer af miljøzonereguleringen i lovforslagets § 1, nr. 8-10, skal det bemærkes, at det følger af straffelovens § 3, stk. 1, at spørgsmålet om strafbarhed og straf afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen

UDKAST

foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere, end efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet.

Straffelovens § 3, stk. 1, indebærer således, at de foreslåede ændrede regler, hvor det med lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås et princip om absolut kumulation af bøder ved flere overtrædelser af miljøzonekravene, som udgangspunkt ikke finder anvendelse på lovovertrædelser begået før lovens ikrafttræden, hvis de nye regler fører til højere straf, og der vil i sådanne tilfælde skulle pådømmes efter de hidtil gældende regler.

Det foreslås med *stk. 2*, at kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1-3, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, tidligst har virkning fra den 1. januar 2026.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at kravene til køretøjer i nulemissionszoner i forslaget til miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1-3, tidligst vil kunne få virkning fra den 1. januar 2026. Kravene vil alene få virkning i det tilfælde, hvor en kommunalbestyrelse træffer afgørelse om etablering af en nulemissionszone i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 1.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, da miljøbeskyttelsesloven ikke gælder for disse dele af rigsfællesskabet og heller ikke kan sættes i kraft for disse dele, jf. miljøbeskyttelseslovens § 118.

HØRINGSDOKUMENT

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024, foretages følgende ændrin- ger:</p>
<p>Kapitel 2 f <i>Miljøzoner</i></p>	<p>1. <i>Overskriften</i> til kapitel 2 f affat- tes således: »Kapitel 2 f <i>Miljøzoner og nulemissionszoner</i>«.</p>
	<p>2. Før § 15 a indsættes som over- skrift i <i>kapitel 2 f</i>: »<i>Miljøzoner</i>«.</p>
<p>§ 15 b. -- <i>Stk. 3.</i> For personbiler, der er dre- vet af en motor med kompressions- tænding, gælder der i en miljø- zone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6: 1) Fra og med den 1. januar 2023 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter. 2) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d. 3) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. januar 2023 være registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7. <i>Stk. 4. ---</i> <i>Stk. 5.</i> Kravene i stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3,</p>	<p>3. I § 15 b, <i>stk. 3</i>, indsættes efter »For personbiler,«: »herunder bus- ser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg,«.</p> <p>4. I § 15 b, <i>stk. 5</i>, ændres: »ikke for køretøjer, der benyttes af forsva- ret,« til: »ikke for forswarets civile</p>

<p>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.</p> <p><i>Stk. 6. ---</i></p>	<p>køretøjer, og køretøjer, der benyttes af«.</p> <p>5. I § 15 b indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:</p> <p>»Stk. 6. Kravene i stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3, gælder ikke for forsvarets militære køretøjer, og køretøjer, der benyttes af fremmede militære styrker, som opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.«</p> <p>Stk. 6 og 7 bliver herefter stk. 7 og 8.</p>
<p>§ 15 e. ---</p>	<p>6. Efter § 15 e indsættes i <i>kapitel 2 f</i>:</p> <p style="text-align: center;"><i>»Nulemissionszoner</i></p> <p>§ 15 f. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone i et afgrænset byområde for persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik, jf. § 15 g, stk. 2. Der kan højst etableres én zone i hver kommune.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden træffe afgørelse</p>

om udvidelser eller i særlige tilfælde mindre indskrænkninger af den geografiske afgrænsning af en eksisterende nulemissionszone eller om ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Stk. 3. Miljøministeren kan gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2.

Kommunalbestyrelsen kan ikke træffe afgørelse efter stk. 1 og 2, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af stk. 6.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2. Der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone, før afgørelsen har virkning for private køretøjer. For erhvervskøretøjer, herunder køretøjer der er registreret til delvis privat anvendelse, er perioden mindst 12 måneder.

Stk. 6. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2, herunder definitionen af et afgrænset byområde, et sammenhængende areal og om, hvilke oplysninger kommunalbestyrelsen skal tilveje-

bringe i forbindelse med inddragelse af offentligheden. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om høring af miljøministeren og relevante myndigheder, om indsigelsesordningen, om offentlighedens inddragelse og om offentliggørelse af afgørelser, herunder om at inddragelse og offentliggørelse udelukkende kan ske digitalt.

§ 15 g. I en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter og varebiler, der alene anvendes privat, når disse køretøjer overholder kravene til nulemission, jf. stk. 3.

Stk. 2. I en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter, varebiler, traktorer og lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer overholder kravene til nulemission, jf. stk. 3.

Stk. 3 Miljøministeren fastsætter regler om krav til nulemission i stk. 1 og 2.

~~*Stk. 4.* Ejeren og brugeren af et køretøj skal efter anmodning fra politiet oplyse, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet i~~

	<p>en nulemissionszone etableret i medfør af § 15 f, stk. 1 og 2.</p> <p>§ 15 h. § 15 g, stk. 1 og 2, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, forsvaret eller fremmede militære styrker, som opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Miljøministeren kan fastsætte regler om yderligere undtagelser fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, samt regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, efter regler fastsat i medfør af stk. 4.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation efter stk. 3, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Miljøministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen kan beslutte at kræve anvendelse af digital kommunikation, herunder digitale selvbetjeningsløsninger, bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter stk. 3.</p>
--	--

	<p><i>Stk. 6.</i> Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 3 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.</p>
<p>§ 87. ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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 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.</p> <p><i>Stk. 4. ---</i></p>	<p>7. I § 87, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »overholdelse af gældende lovgivning om«: »nulemissionszoner og om«</p>
<p>§ 110. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der</p> <p>1) overtræder § 9 j, stk. 5, § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, § 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, §</p>	<p>8. I § 110, stk. 1, nr. 1, udgår »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«</p>

UDKAST

<p>50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 51 a, stk. 1-3, § 72 a eller § 89 c, 2) --- <i>Stk. 2.</i> ---</p>	
<p>§ 110. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der 19) undlader at efterkomme politiets indkaldelse til syn efter § 87, stk. 3. ---</p>	<p>9. I § 110 stk. 1 indsættes som <i>nr. 20</i>: »overtræder § 15 b, stk. 1, 2, 3 eller regler fastsat i medfør af stk. 8 eller overtræder § 15 g stk. 1 eller 2.«</p>
<p>110. --- <i>Stk. 2.</i> --- <i>Stk. 8.</i> 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 bødestraffen 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 bødestraffen for hver overtrædelse af disse regler og bødestraffen for overtrædelsen af én eller flere skatte- og afgiftslove. <i>Stk. 9.</i> Bestemmelsen i stk. 7 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.</p>	<p>10. I § 110, <i>stk. 8 I. punktum</i> indsættes efter »overtrædelser af«: »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller § 15 g stk. 1 eller 2, eller« og efter »§ 9, stk. 2, nr. 2 og 3,« indsættes: »efter § 15 b, stk. 8«.</p> <p>11. I § 110, <i>stk. 9</i>, ændres: »Stk. 7« til: »Stk. 8«.</p>
<p>§ 110 c.</p>	<p>12. I § 110 c, <i>stk. 1</i>, ændres »§ 110, stk. 1, nr. 1,« til: »§ 110, stk. 1, nr. 20,«.</p>

UDKAST

<p><i>Stk. 1.</i> For overtrædelser af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet bødeansvar efter § 110, stk. 1, nr. 1, selv om den pågældende ikke var fører, og selv om overtrædelserne ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.</p> <p>---</p>	
<p>§ 110 c.---</p> <p><i>Stk. 9.</i> Miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7, behandles efter reglerne i stk. 1-8.</p>	<p>13. I § 110 c, stk. 9, ændres »§ 15 b, stk. 7,« til: »§ 15 b, stk. 8,«</p>
<p>§ 110 d. ---</p> <p><i>Stk. 5.</i> Flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Miljøministeren kan i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7, behandle sagerne på den måde, der er nævnt i stk. 1-5.</p>	<p>14. I § 110 d, stk. 5, indsættes efter »køretøj« »inden for samme miljøzone«, og »samme døgn« ændres til: »syv døgn«.</p> <p>15. I § 110 d, stk. 6 ændres »§ 15 b, stk. 7,« til: »§ 15 b, stk. 8,«.</p>
<p>§ 111 b.</p> <p><i>Stk. 1.</i> Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om</p> <p>1) overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 4 og 7, og</p> <p>2) ---</p>	<p>16. I § 111 b, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«: »færdselslovens § 65,« og efter »§ 15 b, stk. 4 og 7,« indsættes: »eller § 15 g, stk. 3,«.</p>
<p>---</p>	<p>§ 2 Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2025 jf. dog stk. 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs §</p>

UDKAST

	1, nr. 5, har tidligst virkning fra den 1. januar 2026.
--	---

HØRINGSUDKAST