



Fremsat den 3. oktober 2024 af miljøministeren (Magnus Heunicke)

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. 928 af 28. juni 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 § 1 i lov nr. 745 af 13. juni 2023, foretages følgende ændringer:

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

»Kapitel 2 f

Miljøzoner og nulemissionszoner.«

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

»*Miljøzoner.*«

3. Tre steder i § 15 b, stk. 1-3, ændres: »og 6« til: »-7«.

4. I § 15 b, stk. 1, nr. 4, § 15 b, stk. 2, nr. 5, og § 15 b, stk. 3, nr. 3, ændres: »stk. 7« til: »stk. 8«.

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

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

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

»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.«

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

8. I § 15 b, stk. 7, der bliver stk. 8, indsættes efter »hvilke«: »udenlandske«.

9. I § 15 c, stk. 3, ændres »der« til: »som«.

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

»*Nulemissionszoner*«

»§ 15 f. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 beslutte at etablere en nulemissionszone i et afgrænset byområde for enten persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik, jf. § 15 g, stk. 2, jf. dog stk. 3. Der kan højst etableres én zone i hver kommune.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 beslutte at foretage udvidelser eller i særlige tilfælde enten mindre indskrænkninger af den geografiske afgrænsning af en nulemissionszone eller ophævelse af en nulemissionszone, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Miljøministeren kan efter forhandling med erhvervsministeren, justitsministeren og transportministeren gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til beslutning efter stk. 1 og 2. Kommunalbestyrelsen kan ikke træffe beslutning efter stk. 1 og 2, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af stk. 6.

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

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen offentliggør beslutninger om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2 og regler fastsat i medfør af stk. 6. En beslutning efter stk. 1 eller 2 har virkning for private køretøjer efter en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af beslutningen. For erhvervs-køretøjer, herunder køretøjer der er registreret til delvis privat anvendelse, har en beslutning efter stk. 1 eller 2 virkning efter en periode på mindst 12 måneder fra offentliggørelsen.

Stk. 6. Miljøministeren fastsætter regler om kommunalbestyrelsens beslutninger 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 fastsætte regler om høring af miljøministeren og relevante myndigheder, om indsigelsesordningen, om offentlighedens inddragelse og om offentliggørelse af beslutninger, herunder om at inddragelse og offentliggørelse udelukkende kan ske digitalt.«

»§ 15 g. I en nulemissionszone for persontrafik må der kun finde sig personbiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, motorcykler, knallerter og varebiler, der alene anvendes privat, når disse køretøjer overholder kravene til nulemissionszoner efter regler fastsat i medfør af stk. 3, jf. dog § 15 h, stk. 1.

Stk. 2. I en nulemissionszone for al trafik må der kun finde sig personbiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, motorcykler, knallerter, varebiler, traktorer og lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer overholder kravene til nulemissionszoner efter regler fastsat i medfør af stk. 3, jf. dog § 15 h, stk. 1.

Stk. 3. Miljøministeren fastsætter regler om køretøjers overholdelse af 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 og digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter stk. 3.

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

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

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

13. I § 110, stk. 1, nr. 18, ændres »§ 73 c, eller« til: »§ 73 c,«.

14. I § 110, stk. 1, nr. 19, ændres »§ 87, stk. 3.« til: »§ 87, stk. 3, eller«.

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

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

16. I § 110, stk. 8, 1. pkt., indsættes efter »overtrædelser af«: »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller«.

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

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

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

20. I § 110 c indsættes som stk. 10:

»Stk. 10. Miljøministeren kan fastsætte regler om i hvilke tilfælde et bødeforelæg for manglende registrering efter § 15 b, stk. 1, nr. 4, stk. 2, nr. 5 og stk. 3, nr. 3, kan nedsættes, herunder om dokumentation og frist.«

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

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

23. I § 111 b, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«: »§ 15 g, stk. 1 eller 2, færdselslovens § 65,«, efter »§ 15 b, stk. 4 og 7,« indsættes: »eller § 15 g, stk. 3,« og »§ 15 b, stk. 4 og 7« ændres til: »§ 15 b, stk. 4 og 8«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2025.

Stk. 2. Miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 10, har tidligst virkning fra den 1. januar 2026.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte overgangsregler om busser, som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder.

- 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).

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Kommunal beslutning om etablering af nulemissionszoner

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets 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. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

2.2.3. Den foreslåede ordning

2.3. Generelle undtagelser og dispensation for nulemissionszoner

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

2.3.3. Den foreslåede ordning

2.4. Tilsyn og håndhævelse af nulemissionszonereguleringen

2.4.1. Tilsyn og håndhævelse

2.4.1.1. Gældende ret

2.4.1.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

2.4.1.3. Den foreslåede ordning

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

2.4.2.1. Gældende ret

2.4.2.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

2.4.2.3. Den foreslåede ordning

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

2.5.1. Absolut kumulation af bøder

2.5.1.1. Gældende ret

2.5.1.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

2.5.1.3. Den foreslåede ordning

2.5.2. Håndhævelse overfor udenlandske køretøjer

2.5.2.1. Gældende ret

2.5.2.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

2.5.2.3. Den foreslåede ordning

2.5.3. Minibusser omfattes af miljøzonereguleringen

2.5.3.1. Gældende ret

2.5.3.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

2.5.3.3. Den foreslåede ordning

2.5.4. Ændring af reglerne for undtagelser

2.5.4.1. Gældende ret

2.5.4.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

2.5.4.3. Den foreslåede ordning

3. Konsekvenser for opfyldelse af 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

7. Klimamæssige konsekvenser

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

9. Forholdet til EU-retten

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

11. Sammenfattende skema

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.

Kommunalbestyrelserne vil kunne vælge mellem to typer af nulemissionszoner. Med den ene zonetype stilles der krav om nulemission til persontrafik, 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 og lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder og traktorer (nulemissionszone for al trafik). Af hensyn til handel, vareleverancer og byggeri i zonen stilles der ikke krav om nulemission til lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt over 12 tons. Samtidig foreslås det, at der ikke stilles krav om nulemission til busser, som er registreret med en tilladt totalvægt over 3.500 kg.

Nulemissionszonens krav til de køretøjer, der færdes i zonen, kan have en række konsekvenser for bl.a. adgang til zonen, luftkvalitet, trafikbelastning og trafikstøj. Det forudsættes, at ordningen evalueres tre 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 og om den teknologiske udvikling giver anledning til at omfatte tunge køretøjer.

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 overtrædelsen, 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.

Lovforslaget er en delvis genfremsættelse af lovforslag fremsat den 6. oktober 2022, jf. Folketingstidende 2022-23, Tillæg A, L41 som fremsat.

I forhold til det tidligere fremsatte lovforslag indeholder lovforslaget for det første en generel undtagelse fra miljøzonekravene 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. For det andet gives politiet adgang til at tilbageholde køretøjer ved overtrædelse af kravene i både miljøzoner og nulemissionszoner. Tilbageholdelse kan foretages, når tilbageholdelse er nødvendig for at sikre det offentliges krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation. For det tredje tydeliggør lovforslaget, at udenlandske køretøjer skal være omfattet af de miljøzoneregler og sanktioner, der gælder for danske køretøjer. Lovforslaget udvider også bemyndigelsen til at fastsætte reglerne om undtagelser i miljøzoner til at omfatte privates akutkørsel.

Lovforslaget 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).

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Kommunal beslutning 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. Miljø- og Ligestillingsministeriets 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 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 efter forhandling med erhvervsministeren, justitsministeren og transportministeren have mulighed for at gøre indsigelse mod en kommunalbestyrelses udkast til beslutning, med den virkning, at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe beslutning, før der er opnået enighed med miljøministeren.

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at det vil være kommunen, der har de bedste forudsætninger for på baggrund af de foretagne høringer at træffe beslutninger 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 beslutning om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor en nulemissionszone får virkning. Miljø- og Ligestillingsministeriet 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. Miljø- og Ligestillingsministeriet 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 beslutning om etablering af nulemissionszonen og det tidspunkt, den får virkning for erhvervskøretøjer, fastsættes til 12 måneder. Det er Miljø- og Ligestillingsministeriets 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 ordningen, 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, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 928 af 28. juni 2024 (herefter benævnt miljøbeskyttelsesloven) vil medføre, at alle landets kommunalbestyrelser efter nærmere regler fastsat af miljøministeren vil kunne beslutte at etablere nulemissionszoner, dog højst én zone i et afgrænset byområde pr. kommune. Kommunalebestyrelsen 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, 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 en by defineres som en naturligt sammenhængende bebyggelse med mindst 200 indbyggere. At bebyggelsen er naturligt sammenhængende vil sige, at afstanden mellem husene normalt ikke overstiger 200 meter medmindre afbrydelsen skyldes større gennemgående veje (uden direkte adgangsvveje mellem bebyggelserne) kirkegårde, sportspladser, parkerings- og parkanlæg, jernbane og lagerarealer, jor-

de under udstykning og lignende. Spredt bebyggelse langs en landevej henregnes ikke som hørende til en by, også selv om afstanden imellem dem er mindre end 200 meter. Definitionen bygger på FN's retningslinjer for afgrænsning af byområder, jf. Danmarks Statistik, Statistikdokumentation for Byopgørelsen 2023. Idet en nulemissionszone skal etableres på et afgrænset byområde vil det ikke være muligt at etablere en nulemissionszone, som f.eks. dækker hele Aarhus midtby eller Odense centrum. 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.

Kommunalbestyrelsen vil med den foreslåede ordning i § 15 f, stk. 1, kunne vælge at etablere enten 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 beslutning.

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 beslutning 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 vil miljøministeren høre 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 beslutning. 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 skul-

le 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 ladestandere 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 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 beslutning om etablering af en nulemissionszone, og at offentligheden og relevante myndigheder får lejlighed til at udtale sig herom.

Det foreslås med § 15 f, stk. 3, at miljøministeren efter forhandling med erhvervsministeren, justitsministeren og transportministeren kan gøre indsigelse mod, at kommunalbestyrelsen træffer beslutning om etablering, geografisk indskrænkning, geografisk udvidelse eller om ophævelse af en nulemissionszone, og at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe sådanne beslutninger, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for den fastsatte frist, der som udgangspunkt forventes fastsat til tre måneder.

Når miljøministeren vurderer kommunalbestyrelsens forslag til beslutning 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 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 beslutning.

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 beslutninger 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 beslutninger om etablering m.v. af en nulemissionszone ikke vurderes at være en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Det foreslås med § 15 f, stk. 4, at de beslutninger, 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 beslutninger 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, at der fastsættes krav om, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre sine beslutninger om nulemissionszoner, og at der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens beslutning 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 zonens 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 erhvervsdrivende køretøjer som minimum bør være 12 måneder. Den forlængede indfasningsperiode foreslås også at omfatte varebiler, der er registreret til delvis privat anvendelse. Ved beslutninger om indskrænkninger eller ophævelse, vil kommunalbestyrelsen selv kunne fastsætte en passende periode.

Det foreslås endvidere, at kravene til køretøjer i det foreslæ-

de § 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 beslutning om etablering af en nulemissionszone, herunder om mulighed for udelukkende digital annoncering.

Det forudsættes, at ordningen evalueres tre 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.

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. Miljø- og Ligestillingsministeriets 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 som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder.

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 maj 2024 udgjordes ca. 46 pct. af almindelige personbiler i den samlede taxibestand af nulemissionsbiler (el og brint). 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. Der er indregistreret taxi i kategorien stor personbil med el som drivkraft. 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 3.500 kg eller derunder,

(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, som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, og traktorer.

I nulemissionszoner for al trafik er det Miljø- og Ligestillingsministeriets 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 omfordeles 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 uigennemskuelige regler, og Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at en generel afgrænsning, hvor lastbiler, som er registreret 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, at nulemissionszoner for persontrafik skal gælde for personbiler, herunder taxier og minibusser, som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, motorcykler, knallerter samt for varebiler, der alene anvendes privat. Nulemissionszoner for al trafik foreslås med § 15 g, stk. 2, herudover at skulle gælde for øvrige varebiler og lastbiler, som er registreret 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 beslutninger 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 beslutning 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 i nulemissionszoner

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. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

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 Miljø- og Ligestillingsministeriets 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.

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer endvidere, at personer med varigt nedsat funktionsevne, der er bevilget støtte i henhold til serviceloven eller er indehaver af et handicap-parkeringskort, bør kunne undtages kravene. Et køretøj er undtaget, når det føres af en person med handicap-parkeringskort eller indehaveren af handicap-parkeringskortet 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 handi-

capkøretøjer 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.

Udenlandske køretøjer vil blive undtaget, hvis de opfylder tilsvarende krav.

For taxier i kategorien storvogn II med lift, er det i maj 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 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 "invalidkøretøj", 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 beslutninger 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 Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91.

Spørgsmål om lovligheden af kommunalbestyrelsens beslutninger om dispensation efter § 15 h, stk. 3, 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 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. Miljø- og Ligestillingsministeriets 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 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.

Håndhævelsen af nulemissionsreglerne forventes at blive varetaget af politiet i forbindelse med deres tilstedeværelse i nulemissionszonerne og ikke ved automatisk nummerpladegenkendelsesteknologi, som det sker for håndhævelsen i

miljøzoner. Forskellen i håndhævelsen forventes at indebære, at antallet af bøder udstedt for nulemissionszoneovertrædelser bliver lavere end for miljøzoneovertrædelser. Med henblik på at bevare bødernes generalpræventive effekt vurderes det, at bødetakster for overtrædelse af nulemissionskravene kan fastsættes højere end bødetaksterne for overtrædelse af miljøzonekravene.

Politiets opgaver efter loven forudsættes at ske som led i øvrige kontrolopgaver og vil således blive underlagt den almindelige prioritering af politiets arbejde. Miljø- og Ligestillingsministeriet 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 nulemissionszonerne.

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

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 dete.

2.4.2.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

Det vurderes, at det vil være nødvendigt at sikre politiets mulighed for at tilbageholde køretøjer for at styrke håndhævelsen af nulemissionszonerne 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 Miljø- og Ligestillingsministeriets 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

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. Absolut kumulation af bøder

2.5.1.1. Gældende ret

Den almindelige regel om fastsættelse af straffen ved samtidig pådømmelse af flere lovovertrædelser findes i § 88 i straffeloven. Det fremgår af § 88, stk. 1, 1. pkt., at hvis nogen ved en eller flere handlinger har 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. Dansk ret opererer som hovedregel med et princip om modereret kumulation, hvilket indebærer, at der udmåles en samlet straf, der som udgangspunkt er mindre, end hvad summen af straffen for overtrædelserne ville have været, hvis hver enkelt overtrædelse var blevet pådømt særskilt. De enkelte lovovertrædelser vil i sådanne situationer altså indgå med nedsat vægt, når den samlede straf udmåles.

Domstolene foretager i almindelighed en helhedsbedømmelse ved modereret kumulation, hvilket indebærer, at der sædvanligvis tages udgangspunkt i normalstraffen for den groveste forbrydelse, der kan forhøjes under hensyntagen til de mindre grove forbrydelser.

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 overtrædelser 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.

2.5.1.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

For at medvirke til, at reguleringen af miljøzoner bliver mere effektiv, har Miljø- og Ligestillingsministeriet 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 bødestraffen for flere lovovertrædelser af miljøzonereguleringen, der er til samtidig pådømmelse, som udgangspunkt sker ved sammenlægning af de enkelte bødesatser for hver overtrædelse (absolut kumulation).

Princippet om absolut kumulation vil kunne fraviges, hvis særlige grunde taler herfor efter den gældende bestemmelse i § 110, stk. 9, i miljøbeskyttelsesloven.

Princippet om sammenlægning af bøder for hver overtrædelse kendes fra færdselsloven. 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 num-

merpladegenkendelse, og til det administrative bødeforelæg udstedes. Miljø- og Ligestillingsministeriet 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 opmærksomme 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 overtrædelser 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.

2.5.1.3. Den foreslåede ordning

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 bødestraffen 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, f.eks. at bødens størrelse ikke er proportionel i forhold til den begåede kriminalitet.

For at sikre, at den enkelte er oplyst om forholdet vedrørende overtrædelserne 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 udstedes bødeforelæg og idømmes én bøde pr. syv døgn inden for samme miljøzone.

2.5.2. Håndhævelse overfor udenlandske køretøjer

2.5.2.1. Gældende ret

Det fremgår af miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 1, nr. 1, at den der overtræder reglerne i lovens § 15 b, stk. 1-3, om hvilke køretøjer, der må køre i miljøzoner, straffes med bøde. Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 1, at for overtrædelser konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges bødeansvaret ejeren (brugeren) af køretøjet uanset om vedkommende har ført køretøjet og uanset om overtrædelserne var uagtsom eller forsætlig. Sund & Bælt foretager digital overvågning af alle køretøjer, der kører ind i miljøzonerne og registrerer de køretøjer, der overtræder miljøzonerreglerne. Efter § 110 d, stk. 1, kan der udstedes et administrativt bødeforelæg til ejeren eller brugeren af køretøjet ved overtrædelse af miljøzonerreglerne.

Efter § 15 b, stk. 7, i miljøbeskyttelsesloven fastsætter miljøministeren regler om registrering af visse køretøjer, herunder hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt.

Bemyndigelsen i § 15 b, stk. 7, har været anvendt til at udstede bekendtgørelse nr. 1066 af 3. august 2023 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (teknisk miljøzonebekendtgørelse). I medfør af § 6, stk. 1, i bekendtgørelsen skal ejere eller brugere af visse udenlandske køretøjer, som opfylder miljøzonekravene, registrere sig på www.miljoezoner.dk senest samme dag ved kørsel i en dansk miljøzone. Efter § 6, stk. 2, gælder dette dog ikke køretøjer fra lande, hvor det ved opslag i det pågældende lands køretøjsregister kan konstateres, om et køretøj opfylder miljøzonekravene.

Manglende registrering er strafbelagt med bøde efter § 31, stk. 1, nr. 2, i bekendtgørelsen. Efter bekendtgørelsens § 33 kan Miljøstyrelsen i sager om overtrædelse af § 6 i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 1 og 6, udstede administrative bødeforelæg til ejeren eller brugeren af et køretøj.

Hvis danske myndigheder har adgang til oplysninger om partikelfilter i det udenlandske køretøjsregister foretages kontrollen af partikelfilter på udenlandsk indregistrerede køretøjer ved opslag i det pågældende lands køretøjsregister. Kontrollen af køretøjer indregistreret i lande, hvor danske myndigheder ikke har adgang til det pågældende lands køretøjsregister, forudsætter, at køretøjet er korrekt registreret efter § 6 i den tekniske miljøzonebekendtgørelse.

For udenlandske køretøjer, der er registreret i lande, hvor der ikke er adgang til køretøjsregisteret, og som ikke har registreret sig til kørsel i den danske miljøzone, kan det ikke ved den digitale kontrol konstateres om køretøjerne har partikelfilter. Når disse køretøjer er blevet registreret af det automatiske kontrolsystem, har der ved udstedelsen af

bødeforelægget været anvendt en formodningsregel, hvorefter et køretøj, der ikke er registreret, formodes ikke at have partikelfilter.

Ved dom af 7. maj 2024 fra Retten på Frederiksberg frifandt byretten en svensk indehaver af et køretøj, der ikke var registreret, for at have overtrådt partikelfilterkravet, idet retten lagde til grund, at der ikke var ført bevis for, at køretøjet havde kørt i en miljøzone uden partikelfilter. Retten henviste i sin afgørelse til formodningsreglen, som ikke blev tillagt betydning.

2.5.2.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

Miljø- og Ligestillingsministeriet har overvejet, hvordan der sikres en effektiv håndhævelse af reglerne om miljøzoner overfor udenlandske køretøjer fra lande, hvor der ikke er adgang til partikelfilteroplysninger i det udenlandske køretøjsregister.

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at en effektiv håndhævelse af miljøzonereglerne overfor udenlandske køretøjer vil kunne ske ved, at der fastsættes regler, om at ejeren eller brugeren af alle udenlandske køretøjer, der er omfattet af kravene i § 15 b, stk. 1-3, pålægges en pligt til at registrere og dokumentere, at de opfylder kravene senest samme dag, der første gang køres ind i en dansk miljøzone. Dette vil etablere grundlaget for udstedelse af bødeforelæg til de udenlandske køretøjs ejere eller -brugere, der ikke har registreret, at de opfylder kravene i § 15 b, stk. 1-3. En ejer eller bruger af det udenlandske køretøj, der ikke har overholdt registreringspligten, vil således ved kørsel i miljøzonen kunne få udstedt et bødeforelæg for den manglende registrering. Det anses for hensigtsmæssigt at videreføre det nugældende krav til registreringstidspunktet, hvorefter en registrering er rettidig, hvis den sker indenfor samme døgn som første kørsel i miljøzonen.

Håndhævelsen overfor udenlandske køretøjer bør dog tage hensyn til, at udenlandske køretøjs ejere og -brugere, der reelt ikke har overtrådt partikelfilterkravet, skal have mulighed for at få nedsat bødeforelægget for overtrædelse af registreringspligten. Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer derfor, at ordningen bør suppleres med en mulighed for, at køretøjs ejeren efterfølgende kan dokumentere, at partikelfilterkravet var opfyldt på tidspunktet for kørslen i miljøzonen. Hvis ejeren kan fremlægge sådan dokumentation inden for en nærmere fastsat frist (som udgangspunkt 30 kalenderdage) fra modtagelsen af bødeforelægget vil der ske nedsættelse af bødeforelægget for manglende overholdelse af registreringspligten.

2.5.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at bemyndigelsen i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 7, der bliver § 15 b, stk. 8, i medfør af § 1, nr. 7, i lovforslaget, ændres således, at det tydeliggøres, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om registreringen af udenlandske køretøjer.

Det forventes, at den foreslåede ændrede bemyndigelsesbestemmelse vil blive anvendt til at fastsætte regler for de udenlandske køretøjer, der er indregistreret i lande, hvor der ikke er adgang til et køretøjsregister med oplysninger om partikelfilter, men hvor der vil kunne indhentes oplysninger om køretøjs ejerens identitet. Der forventes således fastsat regler om pligt for udenlandske køretøjer til at registrere, at de opfylder kravene i § 15 b, stk. 1-3, på www.miljoezoner.dk, senest samme dag, der første gang køres ind i en dansk miljøzone. Registreringspligten gælder således generelt, men alene køretøjer, der opfylder kravene i miljøzonerne, kan registrere sig. Bødeniveauet for udenlandske køretøjers overtrædelse af registreringspligten forventes at ville svare til danske køretøjers overtrædelse af partikelfilterkravet.

Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at køretøjs ejeren eller -brugeren efter at have modtaget bødeforelæg, skal have mulighed for at dokumentere, at partikelfilterkravet var opfyldt på tidspunktet for kørslen i miljøzonen. Hvis ejeren eller brugeren dokumenterer, at partikelfilterkravet var opfyldt, vil der ske nedsættelse af bødeforelægget for den manglende overholdelse af registreringspligten.

2.5.3. Minibusser omfattes af miljøzonereguleringen

2.5.3.1. Gældende ret

Miljøzonereguleringen omfatter ikke busser med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder med siddeplads til mere end otte personer ud over føreren (minibusser).

2.5.3.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

Muligheden for, at de fem miljøzonekommuner – København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg – kan beslutte 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 minibusser skulle være omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, om krav til personbiler i miljøzoner. Det har vist sig, at lovændringen, hvorved personbiler blev omfattet, ikke er tilstrækkelig præcis, og at der er opstået tvivl om, hvorvidt busser som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder er omfattet.

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at det fortsat er relevant at lade disse køretøjer være omfattet af miljøzonereguleringen, og at de bør reguleres som øvrige personbiler.

2.5.3.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at § 15 b, stk. 3, ændres så bestemmelsen omfatter busser, som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder på lige fod med personbiler. Det betyder, at overtrædelse af reglerne for minibusser straffes på samme niveau som personbiler, og at de tekniske krav til eftermonterede partikelfiltre følge de samme krav, som dem der i dag stilles til personbiler. I forhold til undtagelser er

det hensigten, at alene køretøjer, der anvendes privat, kan registrere sig.

Der foreslås en udskudt ikrafttræden for anvendelse af miljøzonereguleringen på busser registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, jf. bemærkningerne til § 2, stk. 3.

2.5.4. Ændring af reglerne for undtagelser

2.5.4.1. Gældende ret

Det fremgår af miljøbeskyttelsesloven § 15 c, stk. 3, at miljøministeren for køretøjer, der anvendes privat, kan fastsætte regler om undtagelser fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 2, nr. 2 og 3, og stk. 3, nr. 1, herunder regler om betingelser, tidsbegrænsning, registrering og dokumentation.

Det følger af lovbemærkningerne til § 15 c, stk. 3, jf. Folketingsstidende 2021-22 (1. samling) tillæg A, L114 som fremsat, side 31, at § 15 c, stk. 3, kan anvendes til at fastsætte kategorier, hvorefter ellers omfattede køretøjer vil være undtaget fra miljøzonekravene ud fra generelle objektive kriterier. Sådanne undtagelser forventes at være tidsbegrænsede og vil skulle registreres via et elektronisk og automatisk system. Eksempelvis vil køretøjer, hvor køretøjs ejer (bruger) eller en nært pårørende skal til behandling på hospital eller speciallæge og har fået en indkaldelse hertil, eller handicapkøretøjer kunne undtages. Det er dog ikke en forudsætning efter lovbemærkningerne til § 15 c, stk. 3, at registreringen sker forud for kørslen. Det forventes endvidere, at det vil være en gennemgående betingelse, at køretøjer, der kan eftermontere et godkendt partikelfilter, ikke vil blive omfattet af undtagelsesmodellen.

Bemyndigelsen er anvendt til at udstede den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Bekendtgørelsen fastsætter i kapitel 7 en række undtagelser for køretøjer, der anvendes til privat brug, for kravene i miljøzonereguleringen, herunder køretøjer, der anvendes til hospitals- og speciallægebesøg, til natarbejde, og af beboere i en miljøzone. Undtagelserne forudsætter, at der ikke kan eftermonteres et godkendt partikelfilter på køretøjet. Køretøjerne skal efter bekendtgørelsen være registreret forud for at være undtaget.

2.5.4.2. Miljø- og Ligestillingsministeriets overvejelser

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at der i visse situationer kan være behov for, at private kan foretage kørsel i en miljøzone med køretøjer, der ikke overholder miljøzonekravene, hvor der ikke er tid til at foretage den påkrævede registrering af en undtagelse.

Miljø- og Ligestillingsministeriets vurderer, at situationer, hvor der er behov for sådan privat kørsel, herunder akut privat transport af en person til et hospital eller behandlingssted, bør være omfattet af reglerne for undtagelser, uanset om det benyttede køretøj kan få eftermonteret et partikelfilter eller ej. Privat akutkørsel kan f.eks. finde sted ved kørsel til sygehus eller skadestue på grund af en pludseligt

opstået, alvorlig sygdom eller skade eller akut forværring af eksisterende lidelse, i forbindelse med fødsel, til psykiatrisk skadestue eller psykiatrisk indlæggelse. Der vil efter omstændighederne også kunne være tale om akut kørsel til krisecentre og misbrugsbehandlingscentre.

De nuværende regler om forudgående registrering af undtagelser vurderes at være uhensigtsmæssige i denne forbindelse. Ligeledes vurderes betingelsen om, at køretøjer ikke må kunne få eftermonteret et partikelfilter, for at kunne undtages, at være uhensigtsmæssigt, når der er tale om undtagelser af kortere varighed og midlertidig karakter.

2.5.4.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at ændre § 15 c, stk. 3, således, at det kommer til at fremgå udtrykkeligt af bemærkningerne til bestemmelsen, at miljøministeren også kan anvende bemyndigelsen til at fastsætte regler om, at kørsel med køretøjer kan undtages, selv om køretøjet kan få eftermonteret et partikelfilter. Dertil foreslås det, at miljøministeren kan anvende bemyndigelsen til at fastsætte regler om, at kørsel med køretøjer, der anvendes privat, kan undtages i akutte situationer.

Det forventes, at miljøministeren vil fastsætte regler om, at private køretøjer kan opnå undtagelse fra kravet om partikelfilter i akutte situationer, samt at dette vil gælde både køretøjer, som kan og ikke kan få eftermonteret partikelfilter. Undtagelsen vil skulle ske ved, at ejeren skal registrere sit køretøj (som det kendes for de nuværende undtagelser). Sidst forventes det, at miljøministeren vil fastsætte regler om, at undtagelser ift. hospitalsbesøg og lignende samt akutkørsel kan registreres inden udgangen af ca. 2 dage efter, at kørslen har fundet sted.

3. Konsekvenser for opfyldelse af 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.

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 beslutning og høring af udkast til beslutning 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, vil blive fastsat regler om, at regionernes sygetransporter vil blive undtaget nulemissionszonekravene.

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

Økonomiske konsekvenser for staten er en følge af, 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 at 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 negative økonomiske konsekvenser i form af 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.

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

Det er Miljø- og Ligestillingsministeriets vurdering, at lovforslaget følger de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning. De vil i øvrigt også blive vurderet i forbindelse med udmøntning af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i miljøbeskyttelseslovens § 15 f, stk. 6, vedrørende de nærmere regler for nulemissionszoneordningen, og § 15 h, stk. 2 og 4, 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 nul-

emissionszoner, 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, 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 erhvervstrafik, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Der vurderes ikke at være væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Der kan dog være administrative konsekvenser for virksomheder, 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 konsekvenser skal belyses i forbindelse med den enkelte etablering af en nulemissionszone.

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 værkstedet 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 borgerne. Der kan dog være administrative konsekvenser for borgere, der ønsker at ansøge om dispensation til kørsel i en nulemissionszone. Klageadgangen over kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation foreslås afskåret, jf. det foreslåede § 15 h, stk. 6. Klageadgangen er foreslået afskåret, da det er de enkelte kommuner, som har de bedste forudsætninger for at have kendskab 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.

Det vil blive muligt at registrere privat akutkørsel i en miljøzone, efter kørslen er foretaget. For nærmere herom henvises til pkt. 2.5.4. om ændring af reglerne undtagelser for miljøzoner.

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 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 køretø-

jer 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. Miljø- og Ligstillingsministeriet 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 vares anvendelse i rum eller tid eller absolutte eller næsten absolutte forbud mod anvendelsen af en vare. Det gælder ligeledes selvom, 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 forbrændingsmotor i afgrænsede byområder. Miljø- og Ligstillingsministeriet vurderer dog umiddelbart ikke, at det vil være tilfældet, da forbuddet mod anvendelse alene vil omfatte afgrænsede byområder.

Derudover vurderer Miljø- og Ligestillingsministeriet, at der ikke skelnes mellem køretøjernes oprindelse, og forslaget vurderes således ikke at medføre vilkårlig forskelsbehandling.

Antages det, at nulemissionszoner udgør en hindring af varernes fri bevægelighed, er det ministeriets opfattelse, at restriktionen under alle omstændigheder er begrundet i et legitimt hensyn og proportional i forhold til målet.

Artikel 36 i TEUF giver således 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.

Miljø- og Ligestillingsministeriet 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 og det vurderes at nulemissionszonerne vil have en væsentlig effekt som katalysator for udviklingen på vej mod nedbringelsen af emissioner og den deraf følgende styrkelse af befolkningssundheden. Henset til at nulemissionszonerne skal oprettes i et afgrænset byområde og er begrænset til én zone pr. kommune, vurderer Miljø- og Ligestillingsministeriet, at effekten af restriktionen på hvilke køretøjer, der kan køre i nulemissionszonen, ikke vil udgøre en disproportional restriktion.

På baggrund af ovenstående overvejelse, vurderer Miljø- og Ligestillingsministeriet, at EU-retten herunder artikel 34 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 erhvervs køretøjer og indfører en ny procedure for prøvning af emissioner fra lette køretøjer.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Dette udkast til lovforslag har været i høring i perioden fra den 1. maj til den 31. maj 2024 (31 dage) hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

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

Herudover har der den 6. september været afholdt interessentmøde for dem, der har afgivet hørings svar. Mødet omhandlede særligt håndhævelse af miljøzonekravene vedrørende udenlandske køretøjer og ændring om registrering af udenlandske køretøjer.

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 brændstofafgifter.

		<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 og eventuel udskiftning af kommunens egne køretøjer, så de kan færdes i nulemissionszoner.</p> <p>De samlede økonomiske konsekvenser for kommunerne vil afhænge af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonernes 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 beslutning, udgifter til information til de berørte køretøjsejere og skiltning.</p> <p>Derudover vil kommunerne kunne få udgifter til opgaver vedrørende forberedelse af beslutning og høring af udkast til beslutning 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> <p>Etableres der nulemissionszoner, der omfatter al trafik, herunder erhvervstrafik, 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 zonernes 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. Det vil blive muligt at registrere privat akutkørsel i en miljøzone, efter kørslen er foretaget.
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 zonernes geografiske størrelse og placering. Etablering af nulemissionszoner vil kunne bidrage til en lokal forbedring af miljøet, 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.	Ingen
Forholdet til EU-retten	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 informationsindsamlings tjenester (herefter informationsproceduredirektivet). Hvis der foretages materielle ændringer i forhold til det notificerede udkast til lovforslag, vil der ske notificering på ny. Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at EU-retten, herunder artikel 34 i TEUF, ikke er til hinder for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Overskriften til kapitel 2 f i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse jf. lovbekendtgørelse nr. 928 af 28. juni 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. 10, 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. 10, hvor det foreslås at indsætte nye bestemmelser vedrørende nulemissionszoner i kapitel 2 f.

Til nr. 3

Det følger af miljøbeskyttelsesloven § 15 b, stk. 1-3, hvilke krav, der gælder til lastbiler, busser, varebiler og personbiler for lovligt at kunne opholde sig i en miljøzone. I stk. 5 og stk. 6 er der fastsat undtagelser til miljøzonekravene. Det foreslås, jf. lovforslagets nr. 7, at der indsættes et nyt stk. 6 i § 15 b, der undtager 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.

Det foreslås, at der tre steder i § 15 b, stk. 1-3, ændres: »og 6« til: »-7«.

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

Til nr. 4

Det foreslås, at der i § 15 b, stk. 1, nr. 4, § 15 b, stk. 2, nr. 5, og § 15 b, stk. 3, nr. 3, ændres: »stk. 7« til: »stk. 8«.

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

Til nr. 5

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 beslutte 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, som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, 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 3.500 kg eller derunder, er omfattet. Bestemmelsen foreslås derfor ændret, så det udtrykkeligt fremgår, at busser, som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, 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 3.500 kg eller derunder, «.

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

Den foreslåede ændring vil medføre, at der ikke vil være tvivl om, hvorvidt mindre busser registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder 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 kompressionstænding, jf. § 15 a.

Ændringen betyder, at overtrædelse af reglerne for minibusser straffes på samme niveau som for personbiler, og at de tekniske krav til eftermonterede partikelfiltre følge de samme krav, som dem der i dag stilles til personbiler. I forhold til undtagelser er det hensigten, at alene køretøjer, der anvendes privat, kan registrere sig.

Busser, som er registreret 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. 6

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«.

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 ligesom hidtil kun er undtaget miljøzonereglerne, 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.

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. 7.

Til nr. 7

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 undtagesvis 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. 6.

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 miljøzonereglerne ikke skal kunne hindre militære aktiviteter og at dette skal gælde både forsvarets og allieredes 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. 8

Det følger af § 15 b, stk. 7, i miljøbeskyttelsesloven, at miljøministeren fastsætter regler om registrering af køretøjer nævnt i stk. 1-3, herunder hvilke køretøjer, der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer er omfattet af registreringspligt.

Bemyndigelsen er anvendt til at udstede bekendtgørelse nr. 1066 af 3. august 2023 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. (den tekniske miljøzonebekendtgørelse). Bekendtgørelsen fastsætter i § 6, stk. 1, at ejeren eller brugeren af nedenstående udenlandske køretøjer, som opfylder miljø-

zonekravene og ikke er omfattet af stk. 2, skal registrere sig på www.miljoezoner.dk senest samme dag ved kørsel i en dansk miljøzone:

- 1) Tunge køretøjer registreret i udlandet første gang før den 1. januar 2015 skal være registreret.
- 2) Varebiler registreret i udlandet første gang før den 1. september 2016 skal være registreret.
- 3) Personbiler registreret i udlandet første gang før den 1. januar 2011 skal fra den 1. oktober 2023 være registreret.

Efter bekendtgørelsens § 6, stk. 2, omfatter registreringspligten i stk. 1 ikke ejeren eller brugeren af et udenlandsk køretøj registreret i et land, hvor det ved opslag i det pågældende lands køretøjsregister kan konstateres, om et køretøj opfylder miljøzonekravene. Der føres en oversigt over lande, hvor det ved opslag kan konstateres, om et køretøj opfylder miljøzonekravene på www.miljoezoner.dk.

Det foreslås, at § 15 b, stk. 7, ændres således, at der efter ordet »hvilke« indsættes ordet: »udenlandske«.

Ændringen foreslås indsat i § 15 b, stk. 7, med henblik på at tydeliggøre i lovbemærkningerne til bemyndigelsen, at miljøministeren også kan anvende bemyndigelsen til at fastsætte regler om, at ejeren eller brugeren af alle udenlandske køretøjer, omfattet af kravene i § 15 b, stk. 1-3, pålægges en pligt til at registrere på www.miljoezoner.dk, at de opfylder kravene, senest samme dag, der første gang køres ind i en dansk miljøzone.

For så vidt angår udenlandske køretøjer er det hensigten at ændre den gældende registreringspligt i bekendtgørelse nr. 1066 af 3. august 2023 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v. Det er hensigten at ændre registreringspligten således, at ejeren eller brugeren af alle udenlandske køretøjer omfattet af kravene i § 15 b, stk. 1-3, pålægges en pligt til at registrere på www.miljoezoner.dk, at de opfylder kravene senest samme dag, der første gang køres ind i en dansk miljøzone. Det er fortsat hensigten, at udenlandske køretøjer i overensstemmelse med den gældende ordning skal være undtaget denne registreringspligt, hvis der ved et opslag fra de danske myndigheder i det pågældende lands køretøjsregister kan konstateres, om køretøjet opfylder miljøzonekravene.

Til nr. 9

Det følger af § 15 c, stk. 3, i miljøbeskyttelsesloven, at miljøministeren for køretøjer, der anvendes privat, kan fastsætte regler om undtagelser fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 2, nr. 2 og 3, og stk. 3, nr. 1, herunder regler om betingelser, tidsbegrænsning, registrering og dokumentation.

Det følger af lovbemærkningerne til § 15 c, stk. 3, jf. Folke-tingstidende 2021-22 (1. samling) tillæg A, L114 som fremsat, side 31, at § 15 c, stk. 3, kan anvendes til at fastsætte

kategorier, hvorefter ellers omfattede køretøjer vil være undtaget fra miljøzonekravene ud fra generelle objektive kriterier. Sådanne undtagelser forventes at være tidsbegrænsede og vil skulle registreres via et elektronisk og automatisk system. Det fremgår dog ikke af bemærkningerne, at registreringen skal ske forud for kørslen. Eksempelvis vil køretøjer, hvor køretøjsejer (bruger) eller en nært pårørende skal til behandling på hospital eller speciallæge og har fået en indkaldelse hertil, eller handicapkøretøjer kunne undtages. Det forventes endvidere, at det vil være en gennemgående betingelse, at køretøjer, der kan eftermontere et godkendt partikelfilter, ikke vil blive omfattet af undtagelsesmodellen.

Bemyndigelsen er anvendt til at udstede den tekniske miljøzonebekendtgørelse. Bekendtgørelsen fastsætter i kapitel 7 en række undtagelser for køretøjer, der anvendes til privat brug, for kravene i miljøzonereguleringen, herunder køretøjer, der anvendes til hospitals- og speciallægebesøg, til natarbejde, og af beboere i en miljøzone. Undtagelserne forudsætter, at der ikke kan eftermonteres et godkendt partikelfilter på køretøjet. Køretøjerne skal være registreret forud for at være undtaget.

Det foreslås, at i § 15 c, stk. 3, ændres »der« til: »som«.

Der er tale om en sproglig ændring, der har til formål at give mulighed for at udvide lovbemærkningerne til bemyndigelsen således, at miljøministeren også kan anvende bemyndigelsen til at fastsætte regler om, at kørsel med køretøjer kan undtages, selv om køretøjet kan få eftermonteret et partikelfilter, samt at undtagelser kan registreres i en periode på ca. 2 dage efter kørslen har fundet sted. Disse fravigelser i forhold til de nuværende regler forventes anvendt i forhold til undtagelser af kortere varighed såsom hospitalsbesøg, samt akutkørsel som beskrevet nedenfor.

Det forventes, at der i den tekniske miljøzonebekendtgørelse vil blive tilføjet en udvidelse af de nuværende undtagelser, så akutkørsel omfattes. Det betyder, at private i visse situationer kan få adgang til at køre akutkørsel ind i miljøzoner med et køretøj, der ikke opfylder miljøzonekravene, uden at skulle være registreret forud for at være undtaget. Kørsel vil i så fald skulle registreres, inden udgangen af et fast tidsrum på ca. 2 dage efter den akutte kørsel er blevet foretaget. Kravene til hvilke oplysninger og eventuel dokumentation, som den efterfølgende registrering af en undtagelse skal indeholde, forventes at følge de gældende krav til registrering af en undtagelse.

Det er ikke muligt at foretage en udtømmende opregning af situationer, der kan være omfattet af akut privat kørsel, men der kan f.eks. være tale om situationer, hvor der er behov for akut privat transport af en person til et hospital eller behandlingssted på grund af en pludseligt opstået, alvorlig sygdom eller skade eller akut forværring af eksisterende lidelse, i forbindelse med fødsel, til psykiatrisk skadestue eller psykiatrisk indlæggelse. Der vil efter omstændighederne også kunne være tale om akut kørsel til krisecentre og misbrugsbehandlingscentre.

Til nr. 10

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 kan beslutte at etablere en nulemissionszone i et afgrænset byområde for enten persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik, jf. § 15 g, stk. 2, jf. dog stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse vil give alle kommunalbestyrelser ret til at etablere en nulemissionszone efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden efter regler fastsat i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 6. Miljøministeren vil dog efter forhandling med erhvervsministeren, justitsministeren og transportministeren kunne gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til beslutning efter den foreslåede § 15 f, stk. 3. For nærmere herom henvises til bemærkningerne til § 15 f, stk. 3 og 6, nedenfor.

Det forventes, at kompetencen til at behandle høringer om nulemissionszoner vil blive delegeret fra miljøministeren til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1.

Det er ikke hensigten, at "beslutte" 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 beslutning, 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 kom-

munalbestyrelsen 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 vedtagelse.

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 2, at kommunalbestyrelsen efter regler fastsat i medfør af stk. 6 kan beslutte at foretage udvidelser eller i særlige tilfælde enten mindre indskrænkninger af den geografiske afgrænsning af en nulemissionszone eller ophævelse af en nulemissionszone, jf. dog stk. 3.

Det forventes, at der vil blive fastsat regler efter den foreslåede § 15 f, stk. 6, der sikrer, at kravet om høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden også vil gælde, når en kommunalbestyrelse vil træffe beslutning om geografisk udvidelse eller mindre indskrænkning samt om ophævelse af en nulemissionszone. Miljøministeren vil efter forhandling med erhvervsministeren, justitsministeren og transportministeren kunne gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til beslutning efter den foreslåede § 15 f, stk. 3. For nærmere herom henvises til bemærkningerne til § 15 f, stk. 3 og 6, nedenfor.

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.

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 u hensigtsmæssig afgrænsning, der begrunder 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 efter forhandling med erhvervsministeren, justitsministeren og transportministeren gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til beslutning efter stk. 1 og 2.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at miljøministeren efter forhandling med erhvervsministeren, justitsministeren og transportministeren vil kunne gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til beslutning om etablering af en nulemissionszone. Miljøministeren vil efter samme forhandling også kunne gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til beslutning om udvidelse eller mindre indskrænkning af den geografiske afgrænsning eller mod ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Når miljøministeren vurderer kommunalbestyrelsens udkast til beslutning 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. Indsigelsen vil skulle begrundes overfor kommunalbestyrelsen. Såfremt miljøministeren ønsker yderligere oplysninger med henblik på at træffe beslutning, udsætter miljøministeren sagen og fastsætter en frist for kommunalbestyrelsen til at tilvejebringe det ønskede materiale. Udsættelsen vil også skulle begrundes overfor kommunalbestyrelsen.

Det vurderes, at miljøministerens beslutning om at gøre indsigelse eller at undlade at gøre indsigelse efter den foreslåede indsigelsesret, ikke er en afgørelse i forvaltningsretlig forstand. 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 Fødevarerklagenævnet 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.

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 3, 2. pkt., at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe beslutning 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 beslutning om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone, hvis miljøministeren har fremsat en indsigelse indenfor fristen.

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 ministe-

ren indgå i dialog med kommunalbestyrelsen om kommunalbestyrelsens udkast til beslutning 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 beslutning efter stk. 1 og 2, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det foreslåede stk. 4 vil indebære, at kommunalbestyrelsens beslutning om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en eksisterende nulemissionszone ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Bestemmelsen vil indebære, at kommunalbestyrelsens beslutninger ikke kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, 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 beslutninger efter de regler, der forventes fastsat i medfør af § 15 f, stk. 6, 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 beslutninger 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 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 eller regioner som helhed.

Det følger af det foreslåede § 15 f, stk. 5, 1. pkt., at kommunalbestyrelsen offentliggør beslutninger om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2 og regler fastsat i medfør af stk. 6.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at kommunalbestyrelsen vil være forpligtet til at offentliggøre sine beslut-

ninger vedrørende nulemissionszoner. Miljøministeren vil med hjemmel i forslaget til § 15 f, stk. 6, fastsætte reglerne for, hvordan offentligheden skal inddrages og om, hvordan kommunalbestyrelsens beslutninger efter § 15 f, stk. 1 og 2, skal offentliggøres. Se nærmere herom i bemærkningerne til det foreslåede § 15, stk. 6.

Det følger af det foreslåede § 15 f, stk. 5, 2. pkt., at en beslutning efter stk. 1 eller 2 har virkning for private køretøjer efter en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af beslutningen.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at fra det tidspunkt, hvor kommunalbestyrelsen har offentliggjort en endelig beslutning 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 zonen størrelse eller placering.

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

Ved beslutning 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, har en beslutning efter stk. 1 eller 2 virkning efter en periode på mindst 12 måneder fra offentliggørelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at fra det tidspunkt, hvor kommunalbestyrelsen har offentliggjort en endelig beslutning om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone får denne virkning for erhvervskøretøjer, herunder køretøjer med tilladelse til delvis anvendelse til erhverv, minimum 12 måneder efter offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens beslutning.

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 oprettelsen 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 beslutninger 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 kommunalbestyrelser mulighed for efter høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden at etablere én nulemissionszone eller træffe beslutning 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 bybegreb, der definerer en by som en naturligt sammenhængende bebyggelse med mindst 200 indbyggere. At bebyggelsen er naturligt sammenhængende vil sige, at afstanden mellem husene normalt ikke overstiger 200 meter medmindre afbrydelsen skyldes større gennemgående veje (uden direkte adgangsveje mellem bebyggelserne) kirkegårde, sportspladser, parkerings- og parkanlæg, jernbane og lagerarealer, jorde under udstykning og lignende. Spredt bebyggelse langs en landevej henregnes ikke som hørende til en by - også selv om afstanden imellem dem er mindre end 200 meter. Definitionen bygger på FN's retningslinjer for afgrænsning af byområder, jf. Danmarks Statistik, Statistikdokumentation for Byopgørelsen 2023. 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, og relevante myndigheder, virksomheder m.v. over kommunens udkast til beslutning om etablering af en nulemissionszone eller udkast til beslutning vedrørende geografisk udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone. Der forventes fastsat regler om, at kommunalbestyrelsens oplysningsgrundlag skal offentliggøres sammen med kommunalbestyrelsens udkast til beslutning. Dette skal medvirke til, at relevante forhold og konsekvenser er belyst inden der vil skulle tages stilling til kommunalbestyrelsens udkast til beslutning.

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 indeholde 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 miljøministerens tager stilling til kommunalbestyrelsens beslutning.

Når oplysningsgrundlaget er tilvejebragt, er det hensigten, at kommunalbestyrelsen vil skulle inddrage offentligheden ved høring over udkast til beslutning 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 be-

slutninger, herunder om at inddragelse og offentliggørelse udelukkende kan ske digitalt.

Den foreslåede bemyndigelse vil bl.a. indebære, at der kan fastsættes regler om kommunalbestyrelsens høring af miljøministeren, og høring af relevante myndigheder, om miljøministerens indsigelsesordning efter den foreslåede § 15 f, stk. 3, om offentlighedens inddragelse, og om offentliggørelse af kommunalbestyrelsens beslutninger 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 høringssvar 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, at miljøministerens kompetence til at behandle høringer fra kommunalbestyrelserne om nulemissionszoner vil blive delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1.

Det forventes endeligt, at der vil blive fastsat regler om en periode, hvori miljøministeren kan udnytte den indsigelsesret, der følger af den 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 beslutning, såfremt miljøministeren ikke forinden har gjort indsigelse.

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

(Til § 15 g)

Det foreslås med § 15 g, stk. 1, at der i en nulemissionszone for persontrafik, §kun må befinde sig personbiler, busser, som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, motorcykler og knallerter samt varebiler, der alene anvendes privat, når disse køretøjer overholder kravene til nulemissionszoner efter regler fastsat i medfør af stk. 3, jf. dog § 15 h, stk. 1.

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, når de overholder kravene til nulemissionszoner.

Fastlæggelsen af køretøjer, der kan anses for at overholde kravene til nulemissionszoner, 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 et køretøj, der er udformet og konstrueret først og fremmest til befording 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 3.500 kg eller derunder, 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 3.500 kg eller derunder.

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 for taxier i kategorien storvogn II med lift, da der pr. maj 2024 ikke findes nogen køretøjer i den nuværende bestand af taxikøretøjer, 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 beslutning om etablering af en nulemissionszone efter den foreslåede § 15 f, stk. 1, og har fastsat virkningstidspunktet for zonen, som tid-

ligst vil kunne fastsættes til henholdsvis seks måneder for private køretøjer og 12 måneder for erhvervskøretøjer fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens beslutning. For erhvervskøretøjer regnes de 12 måneder fra tidspunktet for offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens beslutning. 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§ må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, motorcykler, knallerter, varebiler, traktorer og lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer overholder kravene til nulemissionszoner efter regler fastsat i medfør af stk. 3, jf. dog § 15 h, stk. 1.

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, når de overholder kravene til nulemissionszoner.

For fastlæggelsen af køretøjer, der kan anses for at overholde kravene til nulemissionszoner 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.

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, herunder f.eks. havetraktor, minilæsser, minigraver og lignende, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen, ikke vil være omfattet af det 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 beslutning 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 beslutning. For erhvervskøretøjer regnes de 12 måneder fra tidspunktet for offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens beslutning. 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, at miljøministeren fastsætter regler om køretøjers overholdelse af 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 forudsættes emissionsværdierne beregnet 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 erhvervskøretøjer. 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 erhvervskøretøjer, 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.

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.

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 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 bevægelseshæmmede 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 tidsbegrænset 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.

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 og skal 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 dispensationspraksis 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 dispensationspraksis.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte generelle regler om en tidsbegrænsning af dispensationers varighed, 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 erhvervsmæssig 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 beslutning, 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. Ekspropriation kan ske ved, at den enkelte borger som følge af nulemissionsreguleringen, pålægges begrænsninger (indgreb) i sin råden over ejendom herunder et køretøj. Et indgreb der som følge af nulemissionsreguleringen, efter en konkret vurdering rammer den eller de enkelte borgere særlig hårdt, taler for at der foreligger ekspropriation. Hvis det efter en samlet bedømmelse af alle relevante omstændigheder vurderes, at der er tale om ekspropriation, vil den alene kunne finde sted af hensyn til almenvellet og mod fuld erstatning. Beslutningen om ekspropriation skal træffes ved lov og det omfatter også administrativ afgørelse, som borgeren vil kunne indbringe for domstolene, jf. grundlovens § 63.

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 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

afgørelser 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, 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.11

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 miljøministeren 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.

Forslaget vil indebære, at politiet får beføjelse til uden retskendelse at undersøge køretøjer, der bringes til standsning og parkerede 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.

For at sikre en effektiv kontrolordning og henset til indgrebs lave intensitet, skal kontrollen i nulemissionszonerne kunne foretages til enhver tid og uden retskendelse.

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.

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. 12

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1, at bl.a. overtrædelse af miljøzonerreglerne 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. 15, i lovforslaget, hvorefter det foreslås, at der i § 110, stk. 1, indsættes som nr. 20 en bestemmelse om bødestraf for overtrædelse af miljøzonerreglerne 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. 15, i lovforslaget.

Den foreslåede ændring vil indebære, at strafansvaret for overtrædelser af miljøzonerreglerne 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 miljøzonerreglerne følge de almindelige forældelsesfrister i medfør af straffelovens § 93. Overtrædelser af miljøzonerreglerne foretaget inden lovens ikrafttræden, men hvor pådømmelsen af lovovertrædelsen sker efter ikrafttrædelsestidspunktet omfattes, i over-

ensstemmelse med straffelovens § 93, af den på pådømmelsestidspunktet gældende kortere forældelsesfrist.

Til nr. 13

Det foreslås, at »§ 73 c, eller« ændres til: »§ 73 c,« i § 110, stk. 1, nr. 18.

Den foreslåede ændring er en lovteknisk konsekvens af indsættelsen af et nyt nr. 20 i § 110, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 15, hvorefter det nuværende nr. 18 ikke længere er det næstsidste nummer i § 110, stk. 1.

Til nr. 14

Det foreslås, at der indsættes et »eller« i § 110, stk. 1, nr. 19.

Den foreslåede ændring er en lovteknisk konsekvens af indsættelsen af et nyt nr. 20 i § 110, stk. 1, jf. § 1, nr. 15 i lovforslaget, hvorefter nr. 19 ikke længere er det sidste men nu det næstsidste nummer i § 110, stk. 1.

Til nr. 15

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1, at bl.a. overtrædelse af miljøzonerreglerne i § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, straffes med bøde.

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 10, at straffeansvaret for overtrædelser m.v. omhandlet i § 110, stk. 1, nr. 1, forældes efter 5 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. 12, i lovforslaget, hvor 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, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, og i nulemissionszoner, jf. de foreslåede bestemmelser i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, sanktioneres med bøde. Efter § 110, stk. 2, kan straffen stige til fængsel indtil 2 år under nærmere angivne skærpende omstændigheder. For så vidt angår miljøzoner er dette en videreførelse af gældende ret.

Den foreslåede bestemmelse vil endvidere medføre, at strafansvaret for overtrædelserne vil være omfattet af den almindelige forældelsesregel i straffelovens § 93 i stedet for den 5-årige forældelse miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 10. Overtrædelser af miljøzone- og nulemissionszonerreglerne vil således blive forældet efter 2 år, jf. straffeloven § 93, stk. 1, nr. 1. Overtrædelser af reglerne om miljøzoner og overtrædelser af de foreslåede regler om nulemissionszoner har ikke en sådan karakter, at de bør omfattes af en særlig lang forældelsesfrist. De kan konstateres og opklares uden

videre efterforskning og undersøgelser, hvorfor straffelovens almindelige forældelsesfrist bør finde anvendelse. Den 2-årige forlængelse vil gælde for såvel danske som udenlandske køretøjer.

I overensstemmelse med straffelovens § 3, straffes overtrædelser på baggrund af de på pådømmelsestidspunktet gældende regler. Overtrædelser af miljøzonerreglerne foretaget inden lovens ikrafttræden, men hvor pådømmelsen af lovovertrædelser sker efter ikrafttrædelsestidspunktet, omfattes således, i overensstemmelse med straffelovens § 93, af den på pådømmelsestidspunktet gældende kortere forældelsesfrist.

Det er ikke hensigten, at overtrædelse af miljøzone- og nul-emissionszonerreglerne skal sanktioneres med fængselsstraf.

Definitionen af ejeren (brugeren) følger den almindelige ordning inden for færdselsområdet. Det fremgår af Køretøjsregisteret, hvem der ejer de registrerede køretøjer. Når der er registreret en bruger, træder denne ind i stedet for ejeren i forhold til strafansvar. Det er ejeren, der som udgangspunkt pålægges ansvaret, medmindre en anden person er registreret som bruger. I så fald pålægges brugeren som udgangspunkt ansvaret. Det er i den forbindelse det reelle ejer- eller brugerforhold, der er afgørende for, hvem der ifalder strafansvar. Hvis den person, der på gerningstidspunktet er registreret i Køretøjsregisteret som ejer (bruger), kan påvise, at et ændret ejer- eller brugerforhold ikke (endnu) var registreret i Køretøjsregisteret på gerningstidspunktet, skal den pågældende ikke ifalde ansvar. I disse tilfælde vil et bødeforelæg kunne rettes mod den reelle ejer (bruger) af køretøjet, jf. Folketingstidende 2021-22 (1. samling) tillæg A, L114 som fremsat, side 35. Der lægges ikke med dette lovforslag op til en ændring heraf.

Det er forsat hensigten, at virksomhedsansvaret bør være det primære. Strafansvar over for eksempelvis føreren af et køretøj kan dog fortsat komme på tale, hvis denne har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed, jf. Folketingstidende 2018-19 (1. samling), Tillæg A, L 191 som fremsat, side 33.

Strafansvar for juridiske personer følger af den gældende miljøbeskyttelseslov, jf. miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 4.

For så vidt angår bødeniveauer for miljøzoner er bødeniveauet for overtrædelse af partikelfilterkrav for dieseldrevne personbiler omfattet af § 15 b, stk. 3, nr. 1 og 2, i miljøzoner som udgangspunkt 1.500 kr., jf. Folketingstidende 2021-22, Tillæg A, L 114 som fremsat, s. 34. Der lægges ikke med dette lovforslag op til en ændring af bødeniveauet i denne situation.

Busser, der er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder (minibusser), foreslås medtaget i ordlyden til § 15 b, stk. 3, i miljøbeskyttelsesloven, således at de er omfattet af miljøzonerreglerne, jf. § 1, nr. 5, i lovforslaget. Det foreslås, at bødeniveauet for overtrædelse af parti-

kelfilterkrav for sådanne minibusser skal være det samme som bødeniveauet for personbiler, dvs. 1.500 kr.

Strafansvar for overtrædelse af miljøzonekrav med dieseldreven personbil vil primært blive gjort gældende over for ejeren af køretøjet eller den person (brugeren), som har varig rådighed over køretøjet, jf. Folketingstidende 2018-19, Tillæg A, L 191 som fremsat, side 33. Dette lovforslag indebærer heller ikke ændringer heri.

For så vidt angår bødeniveauerne for overtrædelse af partikelfilterkravene for varebiler omfattet af § 15 b, stk. 2, nr. 1-4, i miljøzoner er bødeniveauet som udgangspunkt 1.500 kr., jf. Folketingstidende 2019-20, Tillæg A, L 170 som fremsat, side 48. Der lægges ikke med dette lovforslag op til en ændring af bødeniveauet i denne situation.

For så vidt angår bødeniveauerne for overtrædelse af partikelfilterkravene for lastbiler og busser omfattet af § 15 b, stk. 1, nr. 1-3, i miljøzoner er bødeniveauet som udgangspunkt 12.500 kr. (ejer) og 5.000 kr. (chauffør), jf. Folketingstidende 2019-20, Tillæg A, L 170 som fremsat, side 48. Der lægges ikke med dette lovforslag op til en ændring af bødeniveauet i denne situation.

For så vidt angår udenlandske køretøjer omfattet af kravene i § 15 b, stk. 1-3, er det hensigten at ændre den gældende registreringspligt i bekendtgørelse nr. 1066 af 3. august 2023 om krav til dieseldrevne lastbiler, busser varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v., der er udstedt i medfør af den gældende § 15 b, stk. 7, i miljøbeskyttelsesloven, der bliver stk. 8, jf. lovforslagets § 1, nr. 7. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 8, i lovforslaget. Det er hensigten at ændre registreringspligten således, at ejeren eller brugeren af alle udenlandske køretøjer omfattet af kravene i § 15 b, stk. 1-3, pålægges en pligt til at registrere på www.miljoezoner.dk, at de opfylder kravene senest samme dag, der første gang køres ind i en dansk miljøzone. Det er dog hensigten, at udenlandske køretøjer i overensstemmelse med den gældende ordning skal være undtaget denne registreringspligt, hvis der ved et opslag fra de danske myndigheder i det pågældende lands køretøjsregister kan konstateres, om køretøjet opfylder miljøzonekravene.

Bødestraf for overtrædelser af de forventede regler om registreringspligt vil følge af den foreslåede § 110, stk. 1, nr. 20, i miljøbeskyttelsesloven. Hver kørsel ind i en miljøzone uden at være registreret kan straffes. Der kan udstedes bødeforelæg ved overtrædelse af registreringspligten konstateret ved digital kontrol i medfør af den gældende § 110 c, stk. 1. Flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme miljøzone og inden for samme syv døgn, vil blive anset for én overtrædelse i medfør af den foreslåede ændring til § 110 d, stk. 5, jf. lovforslagets § 1, nr. 20, og bøderne vil blive akkumuleret i medfør af den foreslåede ændring til § 110, stk. 8, jf. § 1, nr. 16.

For så vidt angår bødeniveau for et udenlandsk køretøjs kørsel i en miljøzone uden at være registreret eller uden at være undtaget registreringspligten, er det hensigten, at bødeniveauet skal svare til bødestørrelsen for en overtrædelse af miljøzonereglerne for den pågældende køretøjstype. Bøden vil således for eksempel for udenlandske lastbiler og busser (ejer) være 12.500 kr. for kørsel i en miljøzone uden at være registreret. Det er hensigten, at fastsætte regler om, at bøden vil kunne nedsættes til et bødeforelæg på 1.000 kr., hvis køretøjets ejer (bruger) efterfølgende inden for en nærmere fastsat frist (som udgangspunkt 30 kalenderdage) fra modtagelsen af bødeforelægget viser dokumentation for, at køretøjet havde det nødvendige partikelfilter på tidspunktet for kørslen i miljøzonen. Det vil være Miljøstyrelsen, der i så fald træffer afgørelse om bødenedsættelse. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i til lovforslagets § 1, nr. 20.

For så vidt angår overtrædelse af nulemissionskravene vil strafansvaret for overtrædelse af nulemissionskravene ikke blive konstateret ved digital kontrol, men vil ske på almindelig vis, f.eks. ved, at politiet henvender sig til føreren af et køretøj, der ikke må befinde sig i en nulemissionszone.

For så vidt angår bødeniveauer for nulemissionszoner bør bødeniveauet for overtrædelse af de foreslåede nulemissionskrav i § 15 g, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 15, fastsættes til 2.500 kr. for personbiler (herunder taxier og busser som er registreret med en tilladt totalvægt 3.500 kg eller derunder), motorcykler og knallerter samt varebiler, og en bøde på 10.000 kr. for traktorer og lastbiler på 12 tons eller derunder.

Bødeniveauet for overtrædelse af nulemissionsreglerne er begrundet i, at der vil være tale om manuel håndhævelse og ikke automatisk håndhævelse (digital kontrol), som tilfældet er for trafik i miljøzonerne. Det forventes, at antallet af bøder vil være lavere for overtrædelse af nulemissionsreglerne end for overtrædelse af miljøzonereglerne. Med henblik på at bevare bødernes generalpræventive effekt vurderes det, at bødetakster for overtrædelse af nulemissionskravene kan fastsættes højere end bødetaksterne for overtrædelse af miljøzonekravene.

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

Til nr. 16

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 bødestraffen for hver overtrædelse.

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

Med den foreslåede ændring indføres et princip om absolut kumulation af bøder for overtrædelse af miljøzonekravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, 2 eller 3.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den under § 1, nr. 20, 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. 17

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. Dette har ikke givet anledning til vanskeligheder.

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. 16, vil kunne fraviges, hvis der foreligger særlige grunde, f.eks. bødens størrelse ikke er proportional i forhold til den begåede kriminalitet.

Til nr. 18

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 overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

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

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring som følge af den foreslåede ændring i § 1, nr. 12 og nr. 15, i lovforslaget, hvorefter bødestraf for overtrædelse af miljøzonereglerne i § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller reglerne om nulemissionszoner i § 15 g, stk. 1 eller 2, vil følge af den foreslåede § 110, stk. 1, nr. 20, og ikke § 110, stk. 1, nr. 1. Der henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 1, nr. 12 og nr. 15. Den foreslåede ændring medfører ikke materielle ændringer.

Til nr. 19

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 med § 1, nr. 7, i lovforslaget 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. 20

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110 c, stk. 1, at for overtrædelser konstateret ved digital kontrol, hvor køretøjet ikke bringes til standsning (digital håndhævelse), pålægges bødeansvaret ejeren (brugeren) af køretøjet uanset om vedkommende har ført køretøjet og uanset om overtrædelsen var uagtsom eller forsætlig. § 110 c, stk. 2-4, regulerer de tilfælde, hvor en anden end ejeren (brugeren) af køretøjet erkender at have ført køretøjet på gerningstidspunktet eller trækker en sådan erkendelse tilbage. § 110 c, stk. 5, regulerer det tilfælde, hvor en anden person ved brugstyveri eller berigelseskriminalitet eller på tilsvarende vis uberettiget var i besiddelse af køretøjet på gerningstidspunktet. Efter § 110 c, stk. 6, kan strafansvaret pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) efter reglerne i straffelovens 5. kapitel. Efter § 110 c, stk. 7, fastsættes ingen forvandlingsstraf for bødeansvar efter stk. 1, og efter § 110 c, stk. 8 finder straffelovens § 50, stk. 3, ikke anvendelse for bøder pålagt efter stk. 1. Efter § 110 c, stk. 9, kan Miljøministeren 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 der i § 110 c indsættes som *stk. 10*: »Miljøministeren kan fastsætte regler om i hvilke tilfælde et bødeforelæg for manglende registrering efter § 15 b, stk. 1, nr. 4, stk. 2, nr. 5 og stk. 3, nr. 3, kan nedsættes, herunder om dokumentation og frist.«

Den foreslåede ændring vil medføre, at miljøministeren kan fastsætte regler om, at et bødeforelæg efter § 110 c, stk. 1, til en ejer eller bruger af et udenlandsk køretøj omfattet af kravene i § 15 b, stk. 1-3, for manglende registrering af køretøjet på www.miljoezoner.dk inden kørsel i en dansk miljøzone, vil kunne nedsættes til et bødeforelæg på 1.000 kr. Det er hensigten at fastsætte regler om, at nedsættelsen vil kunne ske, hvis køretøjets ejer (bruger) efterfølgende inden for en nærmere fastsat frist (som udgangspunkt 30 kalenderdage) fra modtagelsen af bødeforelægget viser dokumentation for, at køretøjet havde det nødvendige partikelfilter på tidspunktet for kørslen i miljøzonen. Det vil være Miljøstyrelsen, der i så fald træffer afgørelse om bødenedsættelse.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne i til lovforslagets § 1, nr. 8 og nr. 15.

Til nr. 21

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 bliver stk. 8 i medfør af § 1, nr. 7, i lovforslaget, der fastsætter krav til køretøjer, der befinder sig i miljøzoner.

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 lovtæksten.

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

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 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. 16, om forslaget til anvendelse af absolut kumulation i sager om overtrædelse af miljøzonereguleringen, 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. 22

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 med § 1, nr. 7, i lovforslaget foreslås, at der 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. 23

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 overtrædelsen 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.

Det foreslås, at der i § 111 b, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«: »§ 15 g, stk. 1 eller 2, færdselslovens § 65,« efter »§ 15 b, stk. 4 og 7,« indsættes: »eller § 15 g, stk. 3,« og »§ 15 b, stk. 4 og 7« ændres til: »§ 15 b, stk. 4 og 8«.

De foreslåede indsættelser vil indebære, at § 111 b, stk. 1, nr. 1, vil finde anvendelse ved overtrædelser af reglerne i den foreslåede § 15 g, stk. 1, 2 regler fastsat i medfør af § 15 g, stk. 3, og 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 mere effektiv 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 nulemissionszonereglerne. Tilbageholdelse af et transportmiddel kan ske, hvis det er nødvendigt for at sikre det offentlige krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, også før dom er afsagt eller det administrative bødeforelæg 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 op-høre, 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.

Tilbageholdelse efter § 111 b er ikke betinget af, at den person eller det selskab, der ejer transportmidlet kan anses for strafferetligt ansvarlig for overtrædelsen. Det er dog en betingelse, at den strafferetligt ansvarlige har retmæssig rådighed over transportmidlet.

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 indgre-

bet 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.

Den foreslåede ændring, hvor § 15 b, stk. 4 og 7, bliver til § 15 b, stk. 4 og 8, er som følge af, at § 15 b, stk. 7, bliver til § 15 b, stk. 8, i medfør af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 7.

Til § 2

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

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. 1-9 og nr. 12-22, 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 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. 16, 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 miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 10, tidligst har virkning fra den 1. januar 2026.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at kravene til køretøjer i nulemissionszoner i forslaget til miljøbeskyttel-

seslovens § 15 g, stk. 1 og 2, tidligst vil kunne få virkning fra den 1. januar 2026. Kravene vil alene få virkning i det tilfælde, hvor en kommunalbestyrelse træffer beslutning om etablering af en nulemissionszone i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 1.

Nulemissionszonekravene vil først gælde, når en kommunalbestyrelse har truffet endelig beslutning 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 beslutning. For erhvervskøretøjer regnes de 12 måneder fra tidspunktet for kommunalbestyrelsens beslutning. Der henvises til bemærkningerne ovenfor til den foreslåede § 15 f, stk. 5.

Det forudsættes, at ordningen evalueres tre 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.

Det foreslås med *stk. 3*, at miljøministeren kan fastsætte overgangsregler om busser, som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at minibusser ikke er omfattet før udløbet af en overgangsperiode. Der er endnu ikke adgang til at få registreret et partikelfilter til busser registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder (minibusser), og disse køretøjer vil derfor indtil videre ikke kunne overholde reglerne ved at eftermontere et partikelfilter. Der bør derfor fastsættes regler, som sikrer en overgangsperiode fra lovforslagets ikrafttræden til det tidspunkt, hvor miljøzonereglerne får virkning for minibusser. Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at en periode på 12 måneder vil være passende i forhold til at sikre tid til, at de berørte under alle omstændigheder kan indrette sig på miljøzonekravene.

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.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 928 af 28. juni 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 § 1 i lov nr. 745 af 13. juni 2023, foretages følgende ændringer:

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

Kapitel 2 f

»Kapitel 2 f

Miljøzoner

Miljøzoner og nulemissionszoner«.

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

»*Miljøzoner*«.

§ 15 a. ---

§ 15 b. For lastbiler og busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, gælder i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6:

1-3) ---

4) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. juli 2020 være registreret i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af stk. 7.

Stk. 2. For varebiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6:

1-4) ---

5) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. juli 2020 være registreret i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af stk. 7.

Stk. 3. For personbiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6:

1-2) ---

3. Tre steder i § 15 b, stk. 1-3, ændres: »og 6« til: »-7«.

4. I § 15 b, stk. 1, nr. 4, § 15 b, stk. 2, nr. 5, og § 15 b, stk. 3, nr. 3, ændres: »stk. 7« til: »stk. 8«.

3. Tre steder i § 15 b, stk. 1-3, ændres: »og 6« til: »-7«.

4. I § 15 b, stk. 1, nr. 4, § 15 b, stk. 2, nr. 5, og § 15 b, stk. 3, nr. 3, ændres: »stk. 7« til: »stk. 8«.

3. Tre steder i § 15 b, stk. 1-3, ændres: »og 6« til: »-7«.

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

3) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. januar 2023 være registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7.

Stk. 4 ---

Stk. 5. Kravene i stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Stk. 8. ---

Stk. 7. Miljøministeren fastsætter regler om registrering af køretøjer nævnt i stk. 1-3, hvilke køretøjer der skal registreres, og om den påkrævede dokumentation ved registrering af køretøjer omfattet af registreringspligt.

§ 15 c. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Miljøministeren kan for køretøjer, der anvendes privat, fastsætte regler om undtagelser fra kravene om partikelfilter i § 15 b, stk. 2, nr. 2 og 3, og stk. 3, nr. 1, herunder regler om betingelser, tidsbegrænsning, registrering og dokumentation.

Stk. 4-9. ---

§ 15 e. ---

4. I § 15 b, stk. 1, nr. 4, § 15 b, stk. 2, nr. 5, og § 15 b, stk. 3, nr. 3, ændres: »stk. 7« til: »stk. 8«.

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

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

»*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.«

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

8. I § 15 b, stk. 7, der bliver stk. 8, indsættes efter »hvilke«: »udenlandske«.

9. I § 15 c, stk. 3, ændres »der« til: »som«.

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

»*Nulemissionszoner*

§ 15 f. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 beslutte at etablere en nulemissionszone i et afgrænset byområde for enten persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik,

jf. § 15 g, stk. 2, jf. dog stk. 3. Der kan højst etableres én zone i hver kommune.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 beslutte at foretage udvidelser eller i særlige tilfælde enten mindre indskrænkninger af den geografiske afgrænsning af en nulemissionszone eller ophævelse af en nulemissionszone, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Miljøministeren kan efter forhandling med erhvervsministeren, justitsministeren og transportministeren gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til beslutning efter stk. 1 og 2. Kommunalbestyrelsen kan ikke træffe beslutning efter stk. 1 og 2, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af stk. 6.

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

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen offentliggør beslutninger om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2 og regler fastsat i medfør af stk. 6. En beslutning efter stk. 1 eller 2 har virkning for private køretøjer efter en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af beslutningen. For erhvervskøretøjer, herunder køretøjer der er registreret til delvis privat anvendelse, har en beslutning efter stk. 1 eller 2 virkning efter en periode på mindst 12 måneder fra offentliggørelsen.

Stk. 6. Miljøministeren fastsætter regler om kommunalbestyrelsens beslutninger 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 fastsætte regler om høring af miljøministeren og relevante myndigheder, om indsigelsesordningen, om offentlighedens inddragelse og om offentliggørelse af beslutninger, herunder om at inddragelse og offentliggørelse udelukkende kan ske digitalt.

§ 15 g. I en nulemissionszone for persontrafik §må der kun befinde sig personbiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, motorcykler, knallerter og varebiler, der alene anvendes privat, når disse køretøjer overholder kravene til nulemissionszoner efter regler fastsat i medfør af stk. 3, jf. dog § 15 h, stk. 1.

Stk. 2. I en nulemissionszone for al trafik §må der kun befinde sig personbiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder, motorcykler, knallerter, varebiler, traktorer og lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer overholder kravene til nulemissionszoner efter regler fastsat i medfør af stk. 3, jf. dog § 15 h, stk. 1.

Stk. 3. Miljøministeren fastsætter regler om køretøjers overholdelse af 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 og digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter stk. 3.

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

§ 87. ---

Stk. 2. ---

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

Stk. 4. ---

§ 110. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der 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, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 51 a, stk. 1-3, § 72 a eller § 89 c, 2-17) ---

18) undlader at iværksætte de nødvendige forebyggende foranstaltninger over for en overhængende fare for en miljøskade eller ethvert praktisk gennemførligt tiltag, der kan begrænse en miljøskades omfang og forhindre yderligere miljøskade, jf. § 73 c, eller

19) undlader at efterkomme politiets indkaldelse til syn efter § 87, stk. 3.

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

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

13. I § 110, stk. 1, nr. 18, ændres »§ 73 c, eller« til: »§ 73 c,«.

14. I § 110, stk. 1, nr. 19, ændres »§ 87, stk. 3.« til: »§ 87, stk. 3, eller«.

Stk. 2-7. ---

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

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

Stk. 10-12. ---

§ 110 c. 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 overtrædelsen ikke kan tilregnes den pågældende som forsætlig eller uagtsom.

Stk. 2-8. ---

Stk. 9. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7, behandles efter reglerne i stk. 1-8.

§ 110 d. ---

Stk. 2-4. ---

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

Stk. 6. Miljøministeren kan i sager om overtrædelse af regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 7,

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

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

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

»§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller«.

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

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

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

20. I § 110 c indsættes som *stk. 10*:

»*Stk. 10.* Miljøministeren kan fastsætte regler om i hvilke tilfælde et bødeforelæg for manglende registrering efter § 15 b, stk. 1, nr. 4, stk. 2, nr. 5 og stk. 3, nr. 3, kan nedsættes, herunder om dokumentation og frist.«

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

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

behandle sagerne på den måde, der er nævnt i stk.

1-5.

Stk. 7. ---

§ 111 b. Politiet kan tilbageholde transportmidler i sager om

1) overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, eller regler fastsat i medfør af § 15 b, stk. 4 og 7, og

2) ---

Stk. 2-3. ---

22. I § 111 b, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«: »§ 15 g, stk. 1 eller 2, færdselslovens § 65,«, efter »§ 15 b, stk. 4 og 7,« indsættes: »eller § 15 g, stk. 3,« og »§ 15 b, stk. 4 og 7« ændres til: »§ 15 b, stk. 4 og 8«.