

NOTAT



Miljøministeriet
Departementet

Bæredygtigt Miljø og
Produktion
J.nr. 2024 - 883
Ref. JUKJJ
Den 4. juni 2024

Høringsnotat vedr. høring af udkast til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen, m.v.) samt referat af interessentmøde den 6. september vedr. registrering af udenlandske køretøjer m.m.

Et udkast til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse har været i høring i perioden fra den 1. maj til den 31. maj 2024.

Der er modtaget i alt 21 høringssvar i høringsperioden.

Følgende 20 høringssvar har fremsendt bemærkninger til lovforslaget:

- Aalborg Kommune
- Aarhus Kommune
- Banedanmark
- Concito Rådet for grøn omstilling
- Dansk Bilbrancheråd
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- Dansk Miljøteknologi
- Dansk PersonTransport
- Danske Handicaporganisationer
- De danske bilimportører
- DTL Danske vognmænd
- FDM
- Frederiksberg Kommune
- ITD
- Kommunernes Landsforening
- Københavns Kommune
- Motorhistorisk Samråd
- Region Syddanmark
- Sund og Bælt Holding A/S

Følgende høringssvar har oplyst, at de ingen bemærkninger har til lovforslaget:

- DSB

Ud over de ændringer af lovforslaget, som høringen har givet anledning til, er der foretaget lovtekniske rettelser af lovforslaget.

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

Høringssvarene har berørt følgende emner, som er afspejlet i følgende afsnit i høringsnotatet:

1. Undtagelser

- 1.1 Undtagelser for beboere
- 1.2 Undtagelser for handicappede
- 1.3 Flextrafik og adgang til sygehuse og behandlingssteder
- 1.4 Øvrige undtagelser

2. Omfattede køretøjer

- 2.1 Lastbiler over 12 tons og busser
- 2.2 Taxier
- 2.3 Zonetyper
- 2.4 Dispensationer

3. Håndhævelse og administration

- 3.1 Håndhævelse
- 3.2 Administration

4. Etablering

- 4.1 Antal zoner
- 4.2 Etablering af en nulemissionszone
- 4.3 Hvad er nulemission
- 4.4 Indfasningsperiode
- 4.5 Afgrænsning af en nulemissionszone

5. Effekt og økonomiske konsekvenser

- 5.1 Økonomiske konsekvenser
- 5.2 Effekt

6. Evaluering

- 6.1 Evaluering efter tre år

7. Miljøzoner

- 7.1 Miljøzoner

8. Interessentmøde den 6. september vedr. registrering af udenlandske køretøjer m.m.

- 8.1 Miljøzoner
- 8.2 Nulemissionszoner

I det følgende vil de væsentligste punkter i de indkomne høringssvar blive gennemgået efterfulgt af Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger *i kursiv* for hvert emne. For detaljerede oplysninger om høringssvarenes indhold henvises der til de fremsendte høringssvar, som kan ses på Høringsportalen i deres fulde længde.

Ad. 1. Undtagelser

1.1 Undtagelser for beboere

Aarhus Kommune, Aalborg Kommune og Dansk Miljøteknologi bemærker, at undtagelsen for beboere i en nulemissionszone bør være tidsbegrænset, så zonen får større effekt. Dansk Miljøteknologi bemærker i tillæg hertil, at ny erhvervede køretøjer bør leve op til nulemissionszonekravene, og at tilflyttere ikke gives mulighed for at blive undtaget kravene.

Dansk Bilbrancheråd bemærker, at de bilejere, der bor og arbejder i en nulemissionszone ikke bør tvinges til at udskifte velfungerende fossile biler.

Dansk Miljøteknologi fremfører, at undtagelsen for beboere medvirker til at gøre forslaget uambitiøst.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Det er hensigten, at der ved bekendtgørelse fastsættes en undtagelse for beboere i nulemissionszoner. Det er hensigten, at undtagelsen også skal gælde for personer med en firmabil, der anvendes privat. Det er forventningen, at undtagelsen i begyndelsen også vil gælde for tilflyttere og for beboere, der anskaffer sig et nyt køretøj efter en nulemissionszones virkningstidspunkt, da det kan være indgribende for mange at være nødsaget til at anskaffe et nulemissionskøretøj/skifte køretøj. I takt med den teknologiske udvikling, samt flere nulemissionskøretøjer på brugtvognsmarkedet, vil dette kunne ændre sig. Det foreslås derfor med lovforslaget, at undtagelsen for beboere kan ændres ved en bekendtgørelsesændring.

Det er ikke hensigten, at undtagelsen også vil gælde for erhverv bosat i en nulemissionszone. Det bemærkes dog, at det forventes at blive et krav, at der i afgrænsningen af en nulemissionszone ikke kan indgå områder, hvor virksomheder, der er helt afhængig af konventionel transport (f.eks. tankstationer og automekanikere), ligger. Det bemærkes i øvrigt, at minimumsindfasningsperioden er 12 måneder for erhvervskøretøjer.

1.2 Undtagelser for handicappede

Danske Handicaporganisationer bemærker, at der i lovforslaget står, at handicappede bør undtages nulemissionszonekravene, og at de forstår dette således, at det ikke vil være op til kommunen at vurdere, om der skal gives en undtagelse, men at dette bliver obligatorisk.

Dansk Bilbrancheråd, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune finder det positivt, at handicapkøretøjer undtages reglerne.

Københavns Kommune bemærker, at undtagelsen ikke kun vil være relevant i de første år og derefter kan udfases i takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer, da køretøjerne ofte specialbygges til brugeren, at brugeren ofte har køretøjet i 8-12 år, kommuner skal bevillige den billigst egnede model og dermed for nuværende ikke kan bevillige et nulemissionskøretøj, og der er udfordringer med tilgængelighed og parkeringsforhold ift. opladning.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet bekræfter, at de foreslåede undtagelser vil være generelle for alle nulemissionszoner.

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at det er hensigten, at der ved bekendtgørelse fastsættes en undtagelse for handicappede i nulemissionszoner. I takt med den teknologiske udvikling vil dette

kunne ændre sig. Det foreslås derfor med lovforslaget, at undtagelsen for handicappede kan ændres ved en bekendtgørelsesændring, når udbredelsen af nulemissionskøretøjer kan give anledning hertil.

1.3 Flextrafik og adgang til sygehuse og behandlingssteder

KL bemærker, at flextrafikken bør tilføjes undtagelserne, eller at der laves en overgangsordning frem mod, at der er elektriske liftvogne på markedet, da der i dag ikke findes elektriske liftvogne.

Danske Regioner påpeger nødvendigheden af, at også borgere, der alene har adgang til en ikkeemissionsfri bil, også fremover har adgang til sygehuse og andre behandlingssteder uden at risikere en bøde.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet skal hertil bemærke, at det af lovforslagets bemærkninger til bemyndigelsesbestemmelsen fremgår, at det forventes, at der vil blive fastsat en undtagelse, der gælder for storvogne I (med plads til kørestol), liftbiler og minibusser med lift. Dermed foreslås liftbiler undtaget nulemissionszonereglerne.

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker ligeledes, at placeringen af en nulemissionszone vil være op til den enkelte kommune. Nulemissionszoner er mindre, afgrænsede byområder, og der vil således ikke være langt fra kanten til midten af en zone. I de fleste tilfælde vil det derfor være muligt at parkere udenfor en zone og gå det sidste stykke ind til en destination i en nulemissionszone. I etablering af en nulemissionszone skal kommunen bl.a. belyse betjening med kollektiv transport. Herudover undtages udrykningskøretøjer, handicapkøretøjer og liftbiler mm.

1.4 Øvrige undtagelser

Banedanmark anbefaler, at Banedanmarks vejgående køretøjer undtages nulemissionszonereglerne, idet Banedanmark som led i vedligehold og udvikling af det danske jernbanenet har behov for at kunne tilgå jernbanen med større køretøjer.

FDM bemærker, at veteranbiler bør undtages nulemissionszonekravene, da de er en del af vores kulturarv og i sagens natur kører få kilometer om året og dermed ikke udgør en nævneværdig miljømæssig påvirkning.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at kørselsbehovet for veteranbiler og større køretøjer ifm. vedligehold og udvikling af jernbanenettet vil være relativt begrænset idet nulemissionszoner er mindre, afgrænsede byområder. I forhold til sidstnævnte gruppe, bemærker Miljø- og Ligestillingsministeriet, at lastbiler over 12 tons allerede foreslås undtaget nulemissionszonereglerne. Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer derfor ikke, at der er behov for yderligere generelle undtagelser på baggrund af bemærkningerne. I stedet henvises til muligheden for at ansøge om dispensation i den givne kommune, der har oprettet nulemissionszonen, såfremt der opstår et ekstraordinært behov for adgang til zonen.

Ad. 2. Omfattede køretøjer

2.1 Lastbiler over 12 tons og busser

Concito Rådet for grøn omstilling mener ikke, at lastbiler over 12 tons og busser over 3,5 tons bør undtages nulemissionszonereglerne, da der findes eklektiske versioner til de fleste segmenter. Derfor fremføres det, at det er misforstået af undtage disse køretøjer grundet hensyn til handel og vareleverancer i byerne. Dette ses i lyset af den længere indfasningsperiode for erhvervskøretøjer, og at støjeffekten mindskes, hvis de mest larmende køretøjer – fossile lastbiler og busser – fortsat kan køre i zonerne. Endelig misses en mulighed for at sætte skub i elektrificeringen af Danmark.

Dansk Miljøteknologi bemærker, at da de største køretøjer står for en forholdsvis stor del af forureningen med partikler, bør disse altid være omfattet af en nulemissionszone.

Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og Aalborg Kommune fremfører, at undtagelsen for lastbiler over 12 tons synes uambitiøs den hurtige teknologiske udvikling taget i betragtning, og henviser til, at man i Holland vil indføre nulemissionszoner for varevogne og lastbiler i 2030 med en gradvis indfasning af kravene.

KL opfordrer til, at der laves en tidsbegrænset undtagelse i stedet for at fritage de tunge køretøjer helt idet udviklingen i bestanden bedst accelereres med en lovgivning, der tilskynder til omstilling.

Dansk Erhverv, Dansk Industri, ITD og DTL Danske Vognmænd bifalder undtagelsen for lastbiler over 12 tons.

Dansk Erhverv og Dansk Industri henviser til, at der fortsat er udfordringer ift. udbud, ladeinfrastruktur, batteriers rækkevidde, ligesom køretøjerne er dyre.

ITD opfordrer i den forbindelse til, at en eventuel senere udvidelse af nulemissionszonerne i forlængelse af evalueringen efter tre år, sker i et tempo, hvor det reelt er muligt og investeringsmæssigt realistisk for erhvervet at omstille sig til og indfase nulemissionskøretøjer.

Dansk Industri opfordrer til, at lastbiler under 12 tons også undtages.

Dansk PersonTransport bifalder, at busser undtages nulemissionszonereglerne, og henviser til, at der pt. er et meget begrænset udbud af nulemissionsbusser til turistkørsel, samtidig med, at der ikke endnu er opbygget den nødvendige ladeinfrastruktur, som også er tilgængelig for turistbusser.

FDM undrer sig over undtagelsen for busser, da der fsva. rutebusser – og især bybusser – findes nulemissionsalternativer.

De Danske Bilimportører så gerne, at nulemissionszoner kommer til at gælde for så mange køretøjstyper som muligt – herunder busser og store lastbiler - og under hensyn til de udfordringer, der fortsat er for disse, i form af manglende ladeinfrastruktur og udbud af nulemissionskøretøjer.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Fsva. den tunge transport er der udfordringer ift. bl.a. teknologi, ladeinfrastruktur, lasteevne m.m., som gør omstillingen til nulemission vanskelig og dyr på nuværende tidspunkt. Nulemissionszoner for al trafik (der omfatter erhvervskørsel) suppleres derfor med regler, der stadig gør personbefordring og kørsel til f.eks. byggepladser m.v. mulig, hvor dette ikke kan ske med nulemissionskøretøjer.

Der findes pt. ikke permanente nulemissionszoner i andre europæiske lande, men England har igangsat flere pilotprojekter, hvor det dog er muligt at betale for adgang til zonerne, mens Belgien, Nederlandene og Sverige har planer om at etablere nulemissionszoner i forskellige varianter. Da der endnu ikke findes konkrete erfaringer med nulemissionszoner i Europa, som kan anvendes i en dansk model lægges der op til at evaluere ordningen tre år fra lovens vedtagelse bl.a. mhp. at vurdere, hvilke køretøjer, der bør omfattes. Evalueringen sker på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande. I den forbindelse evalueres det også, om lastbiler over 12 tons og busser fortsat skal undtages nulemissionszonekravene.

2.2 Taxier

Concito Rådet for grøn omstilling bemærker, at taxier af typen Storvogn II nu er tilgængelige på markedet og forventes i taxa-flåden fremadrettet, hvorfor dette segment ikke bør undtages reglerne.

Dansk PersonTransport bemærker, at det er hensigtsmæssigt at undtage taxier i kategorien storvogn II med lift, da der for nuværende ikke findes egnede nulemissionskøretøjer i den kategori. Det samme er tilfældet for taxier, der er indrettet til befordring af 8 personer uden lift, som bl.a. benyttes til kørsel med specialbørn og turister, hvorfor disse også bør undtages.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Undtagelsen foreslås for at tilgodese specialkøretøjer, der ikke findes i nulemissionsudgaver. Færdselsstyrelsen har ifm. høringen oplyst, at der for nuværende ikke er indregistreret nogen nulemissionstaxier i kategorien storvogn II med lift.

Derfor lægges der op til at evaluere ordningen tre år fra lovens vedtagelse bl.a. mhp. at vurdere, hvilke køretøjer, der bør omfattes. Evalueringen sker på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande. I den forbindelse kan det også evalueres, om undtagelsen for taxier af typen Storvogn II fortsat er nødvendig.

2.3 Zonetyper

De Danske Bilimportører finder zonetyperne uklart formuleret, idet der sker en sammenblanding af køretøjstyper og transporttyper og anbefaler, at der i stedet skelnes mellem en zone, der alene gælder privat anvendelse af de omfattede køretøjer, og en zone der gælder både privat og erhvervmæssig anvendelse af de omfattede køretøjer.

Dansk Erhverv og DTL Danske Vognmænd bemærker, at det er positivt, at nulemissionszoner ifølge forslaget udelukkende kan etableres som én af to veldefinerede modeller, fremfor at der gives mulighed for at etablere individualiserede zoner med forskelligartede krav blandt kommunerne.

Concito Rådet for grøn omstilling bemærker, at alle køretøjer bør omfattes af nulemissionszonereglene.

Dansk Miljøteknologi bemærker, at det for at hæve ambitionerne i forslaget og forenkle ordningen kun bør være muligt at oprette en nulemissionszone for 'al trafik'. Endvidere bemærkes det, at arbejdsmaskiner også bør omfattes reglerne, og at kommunerne bør forpligtes til at se på alternative rensningsmuligheder som f.eks. photokatalytisk fjernelse af NOx fra fortove og vejbelægninger ved imprægnering for at kompensere for den fortsatte fossile udledning i nulemissionszonerne.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at der er tilfælde, hvor en eventuel opdeling af zonetyper ift. hhv. privat og erhvervmæssig anvendelse ikke er hensigtsmæssig. Eksempelvis er en stor andel af taxibestanden nulemission, og det vurderes derfor ikke hensigtsmæssigt kun at lade taxier omfatte af zonen for al trafik.

Af hensyn til den teknologiske udvikling, lægges der op til at evaluere ordningen tre år fra lovens vedtagelse bl.a. mhp. at vurdere, hvilke køretøjer, der bør omfattes. Evalueringen sker på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande.

Det bemærkes, at det kun er hensigten, at nulemissionszoner skal regulere vejgående køretøjer og dermed ikke eksempelvis photokatalytisk fjernelse af NOx fra fortove og vejbelægninger ved imprægnering.

2.4 Dispensationer

Aarhus Kommune og Dansk Erhverv understreger vigtigheden af, at alle nulemissionskommuner har ens regler med hensyn til dispensationer.

Aarhus Kommune efterspørger samme proces for nulemissionszoner, som der er med miljøzoner, når det kommer til dispensationer.

FDM er bekymret over, at det er den enkelte kommune, der skal administrere dispensationspraksissen, da det kan medføre en uens praksis og der kan opstå risiko for politisering af dispensationsbehandlingen.

Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og Aalborg Kommune opfordrer til, at kommunerne snarligt inddrages ved udformningen af konkrete kriterier og oplysningsbehov ifm. dispensationspraksis, som fastsættes nærmere regler for i bekendtgørelse.

KL finder det bekymrende, at der med forslaget lægges op til mange dispensationer og undtagelser, som kan begrænse effekten af en nulemissionszone, ligesom det kan give udfordringer ifm. håndhævelse.

Motorhistorisk Samråd ønsker, at det bliver muligt at meddele dispensation til historiske køretøjer ved særlige lejligheder eller begivenheder. Samtidig bemærkes det, at dispensationspraksissen ikke er nærmere beskrevet i lovforslaget, hvorfor Motorhistorisk Samråd er bekymret for, hvordan dispensationsansøgninger vil blive håndteret af kommunerne. I stedet opfordres til central behandling i den nationale forvaltning, eller at der i lovgivningen nøje beskrives vilkår og muligheder for at opnå en mulig dispensation.

Dansk Erhverv og DTL bemærker, at en kommune med fordel kan vurdere behovet for en dispensation grundet kommunens lokalkendskab. DTL lægger i den forbindelse vægt på, at kommunen ikke forfordeler dispensationer til egne køretøjer.

Dansk Industri bemærker, at processer i forbindelse med udstedelse af dispensationer til køretøjer bør indrettes på en sådan måde, at erhvervslivet ikke pålægges store administrative byrder.

Sund & Bælt bemærker, at håndtering af dispensationer og undtagelser bliver en væsentlig større administrativ opgave end ved miljøzoner, ligesom der kan være lokale forhold, der skal tages højde for, hvorfor det giver god mening af placere opgaven hos kommunerne og ikke Miljøstyrelsen som ved miljøzoner.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Muligheden for dispensation og dens vilkår vil blive fastsat af miljøministeren via bekendtgørelse. Heri vil hensigten være, at det bliver faste kriterier, som er givende for om, der kan meddeles dispensation. Bekendtgørelsen vil blive sendt i høring.

Det er ministeriets vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt, at de enkelte kommuner varetager sagsbehandlingen af dispensationsansøgninger, da de har det største lokalkendskab, som vil være en forudsætning for behandling af dispensationsansøgninger. Kommunalbestyrelserne har i øvrigt i dag som hovedregel tilsynet med miljøbeskyttelseslovens regler og er myndighed i en lang række situationer, hvor ligebehandling af erhverv og borgere også er et grundvilkår og pligt. Derfor vurderes der ikke en risiko for væsentlige forskelle i dispensationspraksis.

I den politiske aftale om nulemissionszoner, fremgår det, at finansieringen af nulemissionszoner skal afholdes af kommunerne. Heraf følger, at håndhævelsen vil blive en almindelig standardkontrol udført af politiet, som det kendes fra det meste lovgivning. En statsorganiseret løsning med eksempelvis digital håndhævelse, som man kender det fra miljøzonereguleringen, hvor Sund og Bælt tildeles en opgave ved lov, vil medføre statsfinansielle konsekvenser.

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker endvidere, at miljøbeskyttelsesloven ikke er til hinder for, at kommunerne går sammen om et sagsbehandlingssystem, med eksempelvis en fælles portal til ansøgninger.

Ad. 3. Håndhævelse og administration

3.1 Håndhævelse

Aarhus Kommune, Aalborg Kommune, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune bemærker, at det må forventes, at der vil være udfordringer med regelefterlevelsen i nulemissionszonen, når håndhævelsen alene foretages af politiet. I den forbindelse ønsker kommunerne et lignende samarbejde for kontrol af nulemissionszoner, som det miljøzonekommunerne har med Sund & Bælt.

Københavns Kommune bemærker, at det reelt ikke er en mulighed, at parkeringsvagter bidrager til kontrollen, da det er føreren og ikke ejeren af køretøjer, der er ansvarlig.

Dansk Industri understreger, at det er vigtigt, at håndhævelsen er tilstrækkelig og effektiv, så det ikke kan betale sig at snyde, og at der er ensartede forhold for danske og udenlandske køretøjer. Derfor bør der ifølge Dansk Industri stilles krav om, at kommuner med en nulemissionszone skal opstille nummerpladegenkendelse, som vi kender det fra håndhævelse af miljøzonerne.

Sund & Bælt bemærker, at lovforslagets foreslåede håndhævelsesmodel vil medføre en større risiko for omgåelse af reglerne, da håndhævelsen ikke er digital. Herved kan det blive vanskeligt at opnå de ønskede klimaeffekter ved ordningen. Erfaringerne fra miljøzoneordningen viser, at digital håndhævelse er en langt mere effektiv håndhævelsesmetode og har en betydelig præventiv effekt. Sund og Bælt bemærker endvidere, at Sund & Bælts foreslåede alternative centraliserede løsningsmodel med anvendelse af kommunens parkeringsvagter til håndhævelse af nulemissionszoneordningen forudsætter, at der indføres betinget objektivi ansvar for overtrædelser af reglerne, således at strafansvaret som udgangspunkt pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet.

Dansk Erhverv og DTL lægger vægt på, at udenlandske køretøjer også omfattes af kravene og at håndhævelsen bliver lige så effektiv som for danske køretøjer. DTL bifalder derfor, at politiet håndhæver reglerne.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Der er ikke afsat finansiering til digital kontrol i nulemissionszonerne. Det er Miljø- og Ligestillingsministeriets forventning, at overholdelsesgraden i en nulemissionszone vil være acceptabel ved politiets almindelige kontrol, ligesom det er tilfældet med anden regulering af vejtransporten og på færdselsområdet.

Udenlandske køretøjer omfattes på lige fod med danske køretøjer, og udenlandske køretøjer kan derfor kontrolleres igennem politiets almindelige arbejde med lovgivningen.

3.2 Administration

Aarhus Kommune, Aalborg Kommune, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune ønsker, at der oprettes en central digital ordning for nulemissionszonerne, hvor kommunerne betaler til Sund & Bælt for at håndtere administration, kommunikation, undtagelser, dispensationer, m.m., ligesom det kendes for miljøzonerne.

ITD opfordrer til, at der på tværs af landets kommuner arbejdes på en ensartet og tydelig model for skiltning af nulemissionszonerne samt for ansøgninger om og tildelinger af dispensationer.

KL bemærker, at det ikke er en (omkostnings)effektiv metode, at hver kommune skal oprette eget system til håndtering af dispensationssager mv. Samtidig er der en risiko for, at små og mellemstore kommuner ikke vil benytte sig af muligheden for etablering af nulemissionszoner grundet de ressourcemæssige og økonomiske omkostninger knyttet hertil. KL foreslår i stedet, at lovforslaget kommer til at omfatte en fælles og central driftsmodel for nulemissionsordninger i stil med den ordning, der fungerer for miljøzoner.

Københavns Kommune bemærker, at det er problematisk, at den enkelte kommune selv skal finde en løsning på, hvordan det vil kunne dokumenteres, at et køretøj er dispenseret fra reglerne. Det kan medføre forskellige løsninger i forskellige kommuner og give udfordringer for køretøjs ejere.

Sund & Bælt bemærker, at den foreslåede driftsmodel for ordningen vil medføre en stor administrativ og økonomisk byrde for den enkelte kommune, og at man går glip af oplagte synergier og digitaliseringsmuligheder ved at decentralisere løsningen. I stedet kan Sund & Bælts administrationssystem fra miljøzonerne skaleres til også at håndtere nulemissionszoner. Sund & Bælt har fået tildelt miljøzone-opgaverne ved lov og varetager derfor opgaverne til kostpris.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Det er ministeriets vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt, at de enkelte kommuner varetager sagsbehandlingen af dispensationsansøgninger, da de har det største lokalkendskab, som vil være en god forudsætning for behandling af dispensationsansøgninger. Kommunalbestyrelserne har i øvrigt i dag som hovedregel tilsynet med miljøbeskyttelseslovens regler og er myndighed i en lang række situationer, hvor ligebehandling af erhverv og borgere også er et grundvilkår og pligt. Derfor vurderes der ikke en risiko for væsentlige forskelle i dispensationspraksis.

I den politiske aftale om nulemissionszoner, fremgår det, at finansieringen af nulemissionszoner skal afholdes af kommunerne. Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker i den forbindelse, at miljøbeskyttelsesloven ikke er til hinder for, at kommunerne går sammen om et sagsbehandlingssystem, med eksempelvis en fælles portal til ansøgninger.

Ad. 4. Etablering

4.1 Antal zoner

Concito Rådet for grøn omstilling, Dansk Miljøteknologi og De Danske Bilimportører finder det begrænsende, at kommunerne maksimalt må oprette én nulemissionszone hver.

De Danske Bilimportører henviser i den forbindelse til kommunernes forskelligheder både demografisk og geografisk, og anbefaler i den forbindelse, at der må oprettes flere zoner pr. kommune og at evalueringen efter tre år i stedet anvendes som grundlag for evt. beslutning om reduktion i antallet af nulemissionszoner.

Concito Rådet for grøn omstilling fremfører, at loftet for antal zoner er begrænsende i forhold til formålet, når kommunerne samtidig ikke selv kan vælge, hvilke typer køretøjer, der er omfattet.

KL, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og Aalborg Kommune opfordrer til, at begrænsningen til kun at etablere én zone per kommune fjernes, KL, Københavns Kommune og Aalborg Kommune er positive overfor, at lovforslaget giver mulighed for, at den enkelte kommune i forlængelse af evalueringen kan søge om tilladelse til at hæve loftet for antal zoner i hver kommune.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at idet der pt. ikke findes permanente nulemissionszoner i andre europæiske lande, findes der ikke nogen konkrete erfaringer med nulemissionszoner, som kan anvendes i en dansk model. Derfor lægges der op til at starte med en forsøgsordning på tre år, som evt. kan besluttes udvidet senere. Derfor lægges der op til at evaluere ordningen tre år fra lovens vedtagelse bl.a. mhp. at vurdere zoneantal og hvilke køretøjer, der bør omfattes. Evalueringen sker på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande. I den forbindelse evalueres det også, om loftet for antal zoner bør hæves.

Det bemærkes, at det i forbindelse med evalueringen ikke vil være muligt at søge om tilladelse til at hæve loftet for antal zoner. Muligheden for at hæve loftet for antal zoner vil kræve en lovændring.

4.2 Etablering af en nulemissionszone

Dansk Bilbrancheråd opfordrer til, at der tages hensyn til den lademæssige infrastruktur i nulemissionszonerne, så nulemissionskøretøjer ikke efterlades uden mulighed for at lade i zonerne.

Dansk Erhverv og DTL finder, at kravene til kommunens oplysningsgrundlag ifm. etablering af en nulemissionszone umiddelbart er dækkende, men understreger, at ifm. etablering af en zone for al trafik bør den offentlige tilgængelighed af ladestandere til erhvervskøretøjer specificeres.

Aalborg Kommune foreslår, at kommunerne inviteres ind til at kvalificere de i lovforslaget nævnte kriterier for etablering af en nulemissionszone, da det vil have stor betydning for hvor brugbart, omkostningseffektivt og effektivt tiltaget vil være dels for kommunerne, men også for en national effekt.

KL opfordrer til, at der udarbejdes en vejledning, således kommunerne undgår unødigt arbejde samt indsigelse fra miljøministeren.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Kommunen vil skulle belyse og vurdere en række kriterier, herunder oplyse om antallet af offentlige ladestandere til el-køretøjer i zonen og i umiddelbar nærhed til zonen i udkastet til afgørelse som sendes i offentlig høring. Det vil give berørte mulighed for at påpege lokale eller generelle u hensigtsmæssigheder overfor kommunen, herunder f.eks. fremsætte ønske om yderligere lademuligheder. De samlede kriterier vil blive fastsat i bekendtgørelse, som forventes sendt i offentlig høring i efteråret 2024.

KL finder, at etableringsprocessen er uhensigtsmæssig og mener, at forslaget bør kunne sendes i høring eller til udtalelse ved miljøministeren, inden forslaget sendes i offentlig høring. Samtidig finder KL, at processen er lang og at der vil gå lang tid, inden de første nulemissionszoner er indført.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at høring af miljøministeren ikke bør forekomme før den offentlige høring igangsættes, da det er hensigtsmæssigt, at de afgivne høringssvar kan indgå i vurderingen af, hvorvidt miljøministeren vil fremsætte en indsigelse.

Med lovforslaget lægges der op til, at den første nulemissionszone tidligst vil kunne få virkning fra den 1. januar 2026.

KL bemærker, at det ikke fremgår, hvornår kommunerne kan begynde at ansøge Miljøstyrelsen om tilladelse til at etablere en nulemissionszone, ligesom det heller ikke fremgår, hvordan kommunerne kan ansøge. Samtidig fremgår det ikke, hvornår bekendtgørelsen træder i kraft, så kommunerne kan påbegynde planlægningen af zonerne, eller hvordan indtægten fra bøderne skal fordeles mellem stat og kommuner.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Der er ikke tale om en ansøgningsproces. Beslutningskompetencen ligger hos den enkelte kommune inden for nogle i loven og bekendtgørelsen fastsatte rammer. Miljøministeren vil kunne fremsætte en indsigelse, hvis etablering af en nulemissionszone strider mod overordnede samfundsinteresser, hvis kravet om undtagelse af det strategiske vejnet ikke er overholdt eller hvis oplysningsgrundlaget ikke opfylder de fastsatte krav. Der vil i bekendtgørelse blive fastsat en periode for denne indsigelsesret. Såfremt kommunen i det oprindelige udkast til afgørelse f.eks. har omfattet en vej, som indgår i det strategiske vejnet, og miljøministeren fremsætter en indsigelse, vil kommunen have mulighed for at justere sit udkast til afgørelse, så den opfylder de fastsatte kriterier og nulemissionszonen kan herefter vedtages.

Bekendtgørelsen forventes sendt i offentlig høring i efteråret 2024. Bødeindtægter tilfalder statskassen, ligesom det er tilfældet for miljøzonerne.

Dansk Industri udtrykker bekymring for, at kompetencen til at indføre en nulemissionszone ligger hos den enkelte kommune, idet landsdækkende virksomheder derved risikerer at blive udsat for forskelsbehandling fra den ene kommune til den anden, og at det for virksomhederne kan være svært og tungt administrativt at navigere i divergerende kommunale regler.

Motorhistorisk Samråd bemærker, at etablering af nulemissionszoner bør ske i en samlet national proces ud fra enkle og gennemsikkelige rammer, som giver mulighed for at afgive høringsvar, og foreslår at det bliver en central høringsproces, som eksempelvis varetages af Miljøstyrelsen.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at kommunerne har det bedste lokalkendskab og er dermed bedst egnede til at vurdere behovet for og placering af en eventuel nulemissionszone.

Kommunens udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone skal sendes i høring hos alle relevante parter, hvilket bl.a. kan inkludere borgere, erhverv og offentlige institutioner. Det er op til kommunen at vurdere, hvem der er relevante parter.

Konsekvensanalyser for bl.a. erhvervet vil blive kriterier, der skal indgå i oplysningsgrundlaget, der skal sendes i offentlig høring sammen med udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone. De nærmere kriterier for etablering vil fremgå af bekendtgørelsen, som forventes sendt i offentlig høring i efteråret 2024.

4.3 Hvad er nulemission

Dansk Erhverv påpeger, at biobaserede og syntetiske brændstoffer bør kategoriseres på samme måde i kravene til nulemissionszonerne, da disse er afgørende for at mindske den grønne omstilling af sektoren.

Dansk Industri bemærker, at lovforslaget ikke gør det muligt at anvende køretøjer, som kører på 100 procent biogas eller 100 procent biobrændstoffer i nulemissionszonerne, til trods for at disse brændstoffer er CO₂-neutrale, og at der er ydet støtte til disse køretøjer som led i grøn omstilling af den tunge vejgodstransport.

DTL er betænkelig ved afgrænsningen af teknologier, der kan anvendes i nulemissionszoner, hvor fx biogasdrift og brint eller grøn diesel i forbrændingsmotorer udelukkes, da dette vil kunne forsinke dekarboniseringen af erhvervstransporten på både kort og længere sigt.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at det fremgår af den politiske aftale om nulemissionszoner, at vejnettet i nulemissionszoner som udgangspunkt kun må benyttes af nulemissionskøretøjer (som fx el- og brintbiler). Derfor er det ikke intentionen, at køretøjer, der f.eks. kører på biodiesel må færdes i zonen. Biodiesel og biogas er ikke emissionsfrie, selvom de udleder mindre CO₂ end konventionelle brændstoffer. Disse brændstoffer bidrager altså stadig til luftforureningen, ligesom køretøjerne også bidrager til støjforureningen.

Det skal hertil bemærkes, at det ville blive vanskeligt at sikre en effektiv håndhævelse, da det ikke er umiddelbart konstaterbart, om der køres på biodiesel eller almindelig diesel. Det foreslåede nulemissionskrav er derimod umiddelbart konstaterbart og fremgår af Køretøjsregisteret.

4.4 Indfasningsperiode

Dansk Erhverv og DTL understreger, at det tidsmæssige perspektiv for implementering af nulemissionszoner er vigtigt for transporterhvervet, idet udskiftningen af køretøjsparken i dag sker løbende i takt med, at det enkelte køretøj teknisk og økonomisk forældes og afskrives. Samtidig er der væsentlige leveringstider på op til 1-2 år afhængig af typen og opbygningen af køretøjet. Dansk Erhverv er derfor positive overfor, at der for erhvervskøretøjer lægges op til et varsel på 12 måneder, før en nulemissionszone kan træde i kraft, men opfordrer til at etableres dispensationsmuligheder på op til 24 måneder for mere avancerede opbygninger af lastbiler.

Dansk Industri fremfører, at en 12 måneders indfasningsperiode langt fra er tilstrækkelig lang indfasningstid for erhvervslivet, idet nulemissionszoner vil medføre store økonomiske investeringer, som også vil skulle følges op af investeringer i ladeanlæg ude i virksomhederne.

FDM bemærker, at borgere kan have svært ved at tilpasse sig nulemissionszonekravene på seks måneder, og derfor bør indfasningsperioden fastsættes til minimum 12 måneder for både borgere og erhvervsliv.

KL bemærker, at såfremt det er implementeringsperioden på minimum seks måneder, der er årsag til, at der er behov for mange dispensationer og undtagelser, bør det overvejes, om implementeringsperioden skal være længere.

De Danske Bilimportører finder minimumsindfasningsperioderne passende, men opfordrer til, at der ligeledes fastsættes en maksimal varslingsperiode, eller at kommunalbestyrelsen ved offentliggørelsen skal fastsætte et tidspunkt for, hvornår nulemissionszonen skal få virkning.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Fristen på hhv. seks og 12 måneder skal ses i sammenhæng med den forudgående hørings- og beslutningsproces. Kommunen skal således udarbejde et udkast til afgørelse, der som minimum indeholder de i loven og bekendtgørelsen fastsatte oplysninger (f.eks. geografisk afgrænsning, trafiktælling m.m.). I udkast til afgørelse skal ikrafttrædelsestidspunkt for zonen også fremgå. Herefter skal kommunen udsende udkast til afgørelse i offentlig høring, herunder til relevante

myndigheder, i minimum fire uger, og i samtidig høring hos Miljøstyrelsen, der herefter vil have en nærmere fastlagt periode til at fremsætte en indsigelse. Først herefter kan der træffes endelig beslutning om etablering, og herfra vil der være en implementeringsperiode på minimum seks måneder for private og 12 måneder for erhvervskøretøjer. 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. De enkelte kommuner vil derfor kunne beslutte en længere indfasningsperiode, hvis de ønsker det, f.eks. hvis det vurderes, at leveringstiden på nye nulemissionskøretøjer er uforholdsmæssig lang.

Det bemærkes, at den første nulemissionszone tidligst vil kunne etableres fra 1. januar 2026, og henset til processen, som er beskrevet ovenfor vurderer Miljø- og Ligestillingsministeriet, at den samlede proces er af en rimelig længde.

4.5 Afgrænsning af en nulemissionszone

Dansk Erhverv og DTL er tilfredse med den beskrevne forventede definition af et afgrænset byområde.

Dansk Industri udtrykker bekymring for, at en nulemissionszone skaber mere trængsel ved omvejskørsel.

De Danske Bilimportører bemærker, at det ikke fremgår af lovforslaget, hvorvidt nulemissionszonerne evt. kunne være sammenfaldende med de eksisterende miljøzoner i de kommuner, hvor disse er etableret, men at en sådan løsning umiddelbart ville forekomme meget vidtrækkende, hvorfor det forventes, at nulemissionszoner vil blive mindre og mere afgrænsede end miljøzonerne, men at de vil ligge inden for de geografiske rammer af disse.

FDM opfordrer til, at det defineres meget klart og utvetydigt hvor en nulemissionszone må afgrænses, og at en zone højst må bestå af en enkelt eller ganske få veje og gader, hvoraf ingen veje eller gader er af større betydning for den trafikale afvikling.

Aalborg Kommune opfordrer til, at størrelsen på den mulige zone ikke bliver for begrænset i lovgivningen, så der kan være størst mulig effekt af tiltaget.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

En nulemissionszone kan etableres i et afgrænset byområde, som i en kommende bekendtgørelse om nulemissionszoner forventes defineret som byzone i medfør af planlovens § 34, stk. 2, og til ikke at omfatte veje, der er en del af det strategiske vejnet. Det er således hensigten, at nulemissionszoner kun omfatter lokalveje. Nulemissionszoner vil kunne etableres i alle landets 98 kommuner.

Den konkrete afgrænsning af byområdet skal tage hensyn til lokal trafikafvikling, således at der ikke genereres uforholdsmæssig mertrafik ved omvejskørsel. Det forventes endvidere at blive et krav, at nulemissionszoner ikke vil kunne etableres i områder, hvor virksomheder, der er afhængig af konventionel transport (f.eks. tankstationer og automekanikere), er beliggende.

Lovforslaget fastlægger ikke en minimumsgrænse eller maksimumgrænse for den geografiske udstrækning af en nulemissionszone, og en kommune kan således f.eks. beslutte at etablere en mindre zone ved skoler og lign. eller i et større sammenhængende byområde som f.eks. Middelalderbyen i København så længe afgrænsningen lever op til de fastsatte kriterier. Det er dog ikke hensigten, at en nulemissionszone skal kunne omfatte hele byer, og en nulemissionszone vil dermed være mindre end en miljøzone, men vil godt kunne etableres inden for en miljøzone.

Nærmere beslutning om placering af en nulemissionszone vil være op til den enkelte kommune, der har det lokale kendskab til byens funktioner, lokale trafikforhold m.v.

Ad. 5. Effekt og økonomiske konsekvenser

5.1 Økonomiske konsekvenser

Dansk Industri fremfører, at etableringen af nulemissionszoner vil pålægge erhvervslivet store økonomiske udgifter, hvilket ikke er proportionale med de meget begrænsede klimateffekter, som nulemissionszonerne vil have.

Dansk Erhverv og DTL bemærker, at de erhvervsøkonomiske konsekvenser skal belyses i forbindelse med den enkelte etablering af en nulemissionszone, og at der ved etablering af en nulemissionszone i den geografiske afgrænsning skal tages hensyn til virksomheder, der er afhængig af konventionel transport. I lovforslaget forventes det således ikke, at etablering af en nulemissionszone vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i denne sammenhæng.

Frederiksberg Kommune, Aalborg Kommune, KL og Københavns Kommune bemærker, at indførelsen af nulemissionszoner er en samfundsmæssig nødvendighed, hvis den grønne transportomstilling skal realiseres succesfuldt i kommunerne og foreslår derfor, at der afsættes en statslig pulje til arbejdet med nulemissionszonerne. Alternativt foreslår Frederiksberg Kommune, KL og Københavns Kommune, at ordningen gøres lovpligtig.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Kommunerne skal ifm. udarbejdelse af udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone bl.a. belyse konsekvenser for erhvervet i zonen.

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at nulemissionszoner er et lokalt værktøj, som kommunerne kan benytte til lokale forbedringer ift. luft- og støjforurening i de konkrete nulemissionszoner. Der er altså først og fremmest tale om et miljøinitiativ. Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at etablering af nulemissionszoner vil medføre en lille afledt effekt på klimaet på landsplan, da det vurderes, at flere vil blive motiveret til at udskifte et køretøj med forbrændingsmotor til et nulemissionskøretøj.

Nulemissionszoner er et lokalt værktøj, som kommunerne frivilligt kan bruge til at mindske den lokale støj- og luftforurening, bidrage til at nå kommunens klimamål og fremme grøn mobilitet, og derfor udløser ordningen ikke DUT-midler. Kommunerne har det bedste lokalkendskab og er dermed bedst egnede til at vurdere behovet for og placering af en eventuel nulemissionszone.

Lovforslaget indeholder ikke finansiering af en tilskudspulje.

5.2 Effekt

Aarhus Kommune og Frederiksberg Kommune bemærker, at nulemissionszoner er et relevant værktøj, der kan hjælpe kommunerne med at opfylde deres målsætning om at være CO₂-neutral i 2030.

Dansk Industri bemærker, at partikelforurening kommer fra mange forskellige kilder, og at køretøjer i miljøzonerne har meget lille partikelforurening.

FDM bemærker, at der mangler dokumentation for klimateffekten af nulemissionszoner for så vidt angår personbiler, og opfordrer til, at oprettelse af en nulemissionszone betinges af, at kommunen kan dokumentere, at nulemissionszonen vil medføre en væsentlig og målbar positiv effekt

på klima og miljø, at effekten løbende dokumenteres, og at zonen nedlægges, hvis effekten udebliver.

KL bemærker, at idet lovforslaget indeholder mange dispensationsmuligheder og bestemmelser, der kan udmøntes i efterfølgende bekendtgørelse, er det vanskeligt at vurdere effekten af initiativet.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at etablering af nulemissionszoner primært vil være et værktøj, der kan bidrage til at mindske støj- og luftforurening lokalt i de enkelte nulemissionszoner, som vil indebære en positiv sundhedseffekt for de borgere, der bor og færdes i nulemissionszoner.

Etablering af nulemissionszoner vurderes at kunne få en lille afledt effekt på klimaet, da flere vil kunne blive motiveret til at udskifte et køretøj med forbrændingsmotor til et nulemissionskøretøj. Samtidig vil nulemissionszoner kunne bidrage til at fremme grøn mobilitet.

Ad. 6. Evaluering

6.1 Evaluering efter tre år

Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og Aalborg Kommune er positive overfor, at der påtænkes en evaluering efter tre år, da dette vil give mulighed for løbende at tilpasse lovgivningen med udviklingen samt øge ambitionsniveauet. Københavns Kommune og Aalborg Kommune opfordrer til, at kommunernes erfaringer med bl.a. administration og håndhævelse af ordningen inddrages.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Der lægges op til at evaluere ordningen tre år fra lovens vedtagelse, når der er samlet praktiske erfaringer med nulemissionszoner. Evalueringen sker bl.a. på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande samt erfaringer vedrørende håndhævelse og administration af nulemissionszoner.

Ad. 7. Miljøzoner

7.1 Miljøzoner

Dansk Erhverv og DTL er betænkelige ved indførelsen af absolut kumulation, men kvitterer for den foreslåede nedsættelse af bødefrekvens.

FDM er positive overfor nedsættelsen af bødefrekvensen, men bemærker, det er et retssikkerhedsmæssigt problem, at det er bilens ejer, der straffes for en forseelse, og ikke nødvendigvis den, der har overtrådt loven.

Frederiksberg Kommune og Aalborg Kommune støtter forslaget om absolut kumulation.

Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Sammenlægnings af de enkelte bødesatser for hver overtrædelse (absolut kumulation) foreslås indført for bl.a. at sikre størst mulig lighed i behandlingen af overtrædelser af miljøzonereguleringen. Det skal endvidere bemærkes, at da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat, kan absolut kumulation fraviges, hvis det konkret fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde.

Ad. 8. Interessentmøde den 6. september vedr. registrering af udenlandske køretøjer m.m.

Deltagere: Sund & Bælt, Københavns Kommune, DTL, Region Syddanmark, Motorhistorisk Samråd, Dansk Industri, Dansk PersonTransport, ITD, Dansk Erhverv, Dansk Bilbrancheråd og Miljøministeriet

8.1 Miljøzoner

Miljøministeriet informerede om baggrunden for mødet, og at det er hensigten at ændre registreringspligten således, at udenlandske køretøjer omfattet af pligten senest samme dag, der første gang køres ind i en dansk miljøzone skal registrere sig online. Hvis dette ikke overholdes, udstedes en bøde svarende til bødestørrelsen for en overtrædelse af miljøzonereglerne for den pågældende køretøjstype. Bøden vil således for eksempel for udenlandske lastbiler og busser være 12.500 kr. Bøden vil kunne nedsættes til 1.000,- kr., hvis køretøjets ejer efterfølgende indenfor 30 dage fra bødens udstedelse registrerer køretøjet og sender dokumentation for, at køretøjet havde det nødvendige partikelfilter.

DTL udtrykte bekymring for, om ordningen fører til et ligebehandlingsproblem ift. udenlandske og danske køretøjer.

Miljøministeriet svarede, at dette har været med i overvejelserne, men at det vurderes, at de to ordninger minder meget om hinanden, idet bødestørrelsen er ens, og de udenlandske køretøjer har samme mulighed for at efterbevise tilstedeværelsen af et partikelfilter, som de danske køretøjer har.

Dansk PersonTransport udtrykte tilfredshed med, at der er fundet en løsning, men også en bekymring for, om løsningen åbner op for nemmere omgåelse af reglerne, når vægten er på registrering. I den forbindelse bemærkede Dansk PersonTransport, at der fortsat er store problemer med udenlandske busser, der kører ulovligt i miljøzonerne uden de bliver sanktioneret, og at den nye ændring ikke ser ud til at ændre på det. Der blev spurgt til, om der arbejdes på en fælles europæisk løsning.

Miljøministeriet bekræftede, at der arbejdes på en fælles europæisk løsning, men at det ikke har været muligt endnu. Det er samtidigt ikke vurderingen, at det bliver lettere at omgå reglerne ved at gøre det til et registreringskrav.

Dansk Industri spurgte til efterregistreringsprocessen og hvordan en udenlandsk vognmand kan melde dette ind.

Miljøministeriet svarede, at den kommer til at svare til den danske ordning, hvor vedkommende kan skrive til Miljøstyrelsen.

ITD spurgte til, hvilke værktøjer der findes, hvis bøden for manglende registrering ikke betales?

Miljøministeriet svarede, at det er politiet, der inddriver ubetalte bøder.

Region Syddanmark spurgte indtil undtagelse ved akut kørsel i miljøzoner og henviste til en sag i Odense (omhandler ikke registreringskravet for udenlandske køretøjer)

Miljøministeriet svarede, at det er en problemstilling, som ministeriet er opmærksomme på, men at der endnu ikke var truffet politisk beslutning herom. Det var dog ministeriets vurdering, at der med nærværende lovforslag kunne komme en løsning, der omhandler akutkørsel i miljøzoner.

Dansk Erhverv har grundet udfordringer med teknikken sendt følgende bemærkninger efter mødet:

- Dansk Erhverv er enige i at der bør findes en løsning på problematikken, men ser gerne, at Miljøministeriet i en mere dybdegående proces med inddragelse af branchen, undersøger om der kunne være andre eller supplerende løsninger.

- Dansk Erhverv er tilfredse med muligheden for bødenedsættelse, såfremt tilstedeværelsen af partikelfilter eftervises.
- Dansk Erhverv ser derudover gerne, at der arbejdes på fælles europæiske regler på området for miljøzoner.

Miljøministeriet indgår gerne i dialog om eventuelle supplerende løsninger ligesom der arbejdes på en fælles europæisk løsning. Sidstnævnte har imidlertid ikke har været muligt endnu.

8.2 Nulemissionszoner

Motorhistorisk Samråd og Dansk Industri spurgte til dispensationspraksis i nulemissionszoner. Der blev bl.a spurgt til håndhævelse overfor udenlandske køretøjer og undtagelse for beboere.

Miljøministeriet svarede, at det bliver kommunerne, som skal stå for dispensationen. Men at det er intentionen, at dispensationspraksissen bliver så homogen som muligt kommunerne imellem, samt at der evt. vil blive set på måder at sikre dette. Det er politiet, som står for håndhævelsen af nulemissionszonekravene, hvorfor der ikke er samme situation som miljøzonerne omkring registrering af udenlandske køretøjer. Det er hensigten, at beboere undtages nulemissionskravene.