

## 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.)

Høring fra den 1. maj til den 31. maj 2024	
1.	Aalborg Kommune
2.	Aarhus Kommune
3.	Banedanmark
4.	Concito Rådet for grøn omstilling
5.	Dansk Bilbrancheråd
6.	Dansk Erhverv
7.	Dansk Industri
8.	Dansk Miljøteknologi
9.	Dansk PersonTransport
10.	Danske Handicaporganisationer
11.	De danske bilimportører
12.	DTL Danske vognmænd
13.	FDM
14.	Frederiksberg Kommune
15.	ITD
16.	Kommunernes Landsforening
17.	Københavns Kommune
18.	Motorhistorisk Samråd
19.	Region Syddanmark
20.	Sund og Bælt Holding A/S

Aalborg Kommune, Mobilitetsplanlægning, BL  
Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby



'mim@mim.dk'

**By og Land**

Mobilitetsplanlægning, BL  
Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby  
+4599312329

Sagsnr.: 2024-035303  
Dok.nr.: 2024-035303-3

Åbningstider:  
Man- onsdag 09.00-15.00  
Torsdag 09.00-17.00  
Fredag 09.00-14.00.

10.06.2024

For at sikre dig en god service ved personligt fremmøde, anbefales det, at du aftaler en tid på forhånd, enten ved at ringe til os eller benytte vores selvbetjeningsløsninger på [www.aalborg.dk](http://www.aalborg.dk). Telefonen er åben alle hverdage i tidsrummet 10.00-14.00.

**Endeligt høringssvar fra Aalborg Kommune vedr. nulemissionszoner i afgrænsede byområder (MIM Id nr.: 602760)**

Aalborg Kommunes høringssvar til lovforslag 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.)

**Nulemissionszoner**

Aalborg Kommune har på nuværende tidspunkt ingen aktuelle planer om at indføre nulemissionszoner. Det står dog nævnt som en mulig handling i Aalborg Kommunes Klimahandlingsplan. Aalborg Kommune er således positiv overfor lovforslaget, der gør det muligt at indføre en nulemissionszone i et afgrænset byområde. De muligheder, som lovforslaget lægger op til, er dog begrænsede, og det er vanskeligt at se, hvordan de i nævneværdig grad vil gøre kommunen i stand til at fremme den grønne omstilling af transporten.

Aalborg Kommune har således en række bemærkninger til følgende emner i lovforslaget:

1. Evaluering af ordning efter tre år
2. Zoneantal og størrelse
3. Zonetyper og krav til køretøjer
4. Undtagelser
5. Administration
6. Håndhævelse
7. Involvering af kommunerne
8. Økonomi

**Ad 1. Evaluering af ordning efter tre år**

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ordningen forventes evalueret efter tre år med udgangspunkt i praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande samt erfaringer vedrørende håndhævelse og administration af nulemissionszoner.

Aalborg Kommune bakker op om denne tilgang, da evalueringen giver mulighed for at hurtigt at øge ambitionsniveauet i lovgivningen og for at identificere og imødekomme u hensigtsmæssigheder i lovgivningen, når denne justeres. Aalborg Kommune vil i den sammenhæng opfordre til, at kommunernes erfaringer med bl.a. implementering, administration og håndhævelse af ordningen siden indførelsen inddrages og vægtes højt.

Dernæst er det finder Aalborg Kommune det vigtigt, at ordningen evalueres efter tre år, selv hvis ingen kommuner har indført og implementeret nulemissionszoner på det pågældende tidspunkt. Her vil det være vigtigt at afdække, hvorfor muligheden ikke er taget i brug, og i tilfælde af at dette skyldes rammer i lovgivningen, så få det tilpasset hurtigst muligt herefter.

## **Ad 2. Zoneantal og størrelse**

Lovforslaget giver hver kommune mulighed for at etablere én nulemissionszone i et afgrænset byområde. Aalborg Kommune ønsker, at begrænsningen på én zone pr. kommune fjernes, så kommunerne fra start får mulighed for at etablere mere end en zone. Som bekendt gennemskæres det centrale Aalborg af Limfjorden, hvor Limfjordsbroen (en del af det strategiske vejnet) forbinder de to bydele. Med begrænsningen på kun én zone, og notitsen om at det strategiske vejnet ikke må inddrages, vil det således i Aalborg ikke være muligt at implementere én zone, der indeholder det centrale Aalborg både nord og syd for fjorden.

Kommunen anerkender imidlertid, 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.

Det fremstår ikke klart, hvor stor en nulemissionszone må være – det defineres som ”et afgrænset byområde”. 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.

## **Ad 3. Zonetyper og krav til køretøjer**

Lovforslaget lægger op til, der kan vælges mellem to typer nulemissionszoner, hvor den ene zone-type omfatter persontrafik (personbiler, minibusser op til 3.500 kg, varebiler, der alene anvendes privat, motorcykler, knallerter og taxier), og den anden zonetype omfatter persontrafik samt øvrige varebiler, lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder og traktorer (nulemissionszone for al trafik). Det anføres, at de tungere køretøjer, når teknologien er moden, kan omfattes af en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Aalborg Kommune bemærker hertil, at undtagelse af lastbiler på over 12 tons virker uambitiøs i forhold til tidshorizonten og den hurtige teknologiske udvikling på området. Anbefalingen er derfor, at loven allerede nu kommer til at indeholde en fleksibilitet til at omfatte lastbiler med en tilladt totalvægt over 12 tons i zonetypen for al trafik. Alternativt bør der være mulighed for en trinvis udvikling af krav, så de tungere lastbiler gradvist omfattes af nulemissionskravet.

Til sammenligning har staten i Holland besluttet at indføre nulemissionszoner for varevogne og lastbiler i de 29 største byer i 2030 med en gradvis indfasning af kravene til køretøjer frem mod 2030. Dette understreger muligheden for en ambitiøs implementering af nulemissionszoner i store

byer, så længe lovgivningen muliggør en langsigtet plan for indfasning, der sætter virksomheder i stand til at planlægge omstilling af flåden i god tid.

#### **Ad. 4. Undtagelser**

Aalborg Kommune mener, at undtagelser for beboere i nulemissions-zonerne bør være tidsbegrænsede. Af lovforslaget fremgår det på side 59, at ejeren (brugeren) af et køretøj, der har bopæl i en nulemissionszone indtil og med det tidspunkt, hvor zonen får virkning, vil have en generel og tidsubegrænset undtagelse fra kravene for alle køretøjer. Dette vil betyde, at en nulemissionszone ikke har den nødvendige effekt på den grønne omstilling.

Herudover fremgår det af lovforslaget, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte yderligere regler om undtagelser til nulemissionszoneordningen og til at fastsætte de nærmere kriterier for meddelelse af dispensationer i en nulemissionszone. Her nævnes fx hensyn til borgere, erhvervs- og byggeri. Med denne usikkerhed om undtagelser mv. vil Aalborg Kommune opfordre til, at Miljøministeriet inddrager Kommunerne i arbejdet med udformning af de konkrete undtagelser.

#### **Ad. 5. Administration**

Lovforslaget lægger op til, at kommuner selv skal varetage alle administrative opgaver relateret til nulemissionszoner, herunder håndtering af dispensationer og undtagelser, kommunikation til køretøjsejere og generel vejledning og rådgivning.

Det vil være en omfattende opgave for en kommune og vil det være u hensigtsmæssigt, at hver kommune skal have eget system til at administrere dispensationer og undtagelser samt sikre den nødvendige kommunikation. Det er ligeledes 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 køretøjsejere. Det vurderes derudover vigtigt, at alle nulemissionskommuner har ens regler med hensyn til dispensationer.

For miljøzoneordningen har Sund & Bælt udviklet et administrationssystem, der bl.a. indeholder et modul til at administrere dispensationer og undtagelser samt en opslagsfunktion, hvor køretøjsejere kan tjekke om deres køretøj lever op til reglerne. Systemet bruges til, at køretøjsejere kan ansøge om dispensationer digitalt, og politiet kan via opslag i systemet kontrollere om køretøjer er undtaget eller har en dispensation. Systemet kan også håndtere registrering af udenlandske køretøjer.

Desuden har de fem miljøzonekommuner indgået kontrakt med Sund & Bælt om national kommunikation, vedligeholdelse af hjemmeside, kundeservice, driftsledelse mv. udsendelse af info-breve mv. Samtidig er det Miljøstyrelsen, der varetager behandlingen af dispensationer på tværs af kommuner, hvorved der skabes en ensartet behandling.

Aalborg Kommune opfordrer til, at lovforslaget kommer til at omfatte en fælles og central driftsmodel for nulemissionsordninger i stil med den ordning, der fungerer for miljøzoner. Herved kan der opnås ensartet behandling af køretøjsejere på tværs af kommuner, og det vil være en langt mere effektiv administration med en central, digital løsning.

#### **Ad. 6. Håndhævelse**

Det indgår i lovforslaget, at det vil være politiet, der skal håndhæve overholdelse af regler i nulemissionszoner, og at det vil være op til den enkelte kommune og politikreds at afklare, hvilke oplysninger politiet har behov for i forhold til behandling af politianmeldelse. Det nævnes desuden, at politiets håndhævelse eventuelt kan suppleres med, at kommuner med parkeringskorps kan bruge parkeringsvagter til at registrere og anmelde køretøjer til politiet.

Aalborg Kommune påpeger, politiets håndhævelse af nulemissionszonen næppe vil være tilstrækkelig til at sikre effekten af zonen.

Erfaringerne fra miljøzoneordningen viser, at digital håndhævelse er en langt mere effektiv håndhævelsesmetode og har en betydelig præventiv effekt. Sund & Bælt har oplyst, at da miljøzoneordningen overgik til digital håndhævelse i juni 2020, var der en varslingsperiode på tre måneder, hvor der blev udsendt knap 17.000 advarselsbreve, svarende til i gennemsnit 183 forseelser pr. dag. Allerede det efterfølgende kvartal faldt antallet væsentlig, og det er gradvist faldet siden til i andet kvartal 2022 at ligge på 18 forseelser om dagen. Tallene er udtryk for, at den digitale håndhævelse af miljøzonerne har været effektiv og har bevirket, at væsentligt færre overtræder reglerne.

Aalborg Kommune opfordrer til enten at medtage digital håndhævelse i lovforslaget eller at der, ligesom ved ændring af lovgivningen for miljøzonen i 2020, bliver fulgt op med lovgivning, der giver mulighed for digital håndhævelse i stil med den eksisterende løsning for miljøzonerne.

#### **Ad. 7. involvering af kommunerne**

Lovforslaget giver miljøministeren bemyndigelse til bl.a. at fastsætte en nærmere generel definition af et afgrænset byområde, at fastsætte yderligere undtagelser til de foreslåede nulemissionszonekrav samt bemyndigelse til at fastlægge hvilket oplysningsgrundlag kommunalbestyrelsen vil skulle tilvejebringe forud for inddragelsen af offentligheden og høringen af miljøministeren (bl.a. om zonen vil give anledning til omvejskørsel, vurdering af alternative transportmuligheder i zonen, mulighed for opladning af el-køretøj, konsekvensvurdering for de eksisterende erhverv i zonen, beregning af miljøgevinst og eventuelt af støj- og klimamæssige virkninger. )

Aalborg Kommune foreslår, at kommunerne inviteres ind til at kvalificere de omtalte områder, da det vil have stor betydning for hvor brugbart, omkostningseffektivt og effektivt tiltaget vil være dels for kommunerne, men også for en national effekt.

#### **Ad. 8. Økonomi**

Lovforslaget indebærer, at etablering af nulemissionszoner vil medføre udgifter for kommuner til etablering, administration, kommunikation og håndhævelse. Loven medfører ikke økonomisk kompensation til kommunerne, da det er frivilligt at indføre nulemissionszoner. Da det er en statslig opgave at begrænse luftforurening, og nulemissionszoner må anses som en nødvendighed for omstillingen til grøn transport, er det uhensigtsmæssigt, at det alene er op til kommuner at finansiere.

Aalborg Kommune vil derfor foreslå, at der afsættes statslige midler til indførelse af nulemissionszoner i form af en statslig pulje.

## Miljøzone

I lovforslaget indgår, at der ændres på reglerne for sanktioner for overtrædelse af den gældende miljøzone, så der kun kan udstedes én bøde pr. uge i stedet for én pr. døgn, samt at bødens samlede størrelse i tilfælde med flere overtrædelser af miljøzonereguleringen ikke vil kunne nedsættes.

Aalborg Kommune ser positivt på denne ændring, da det virker rimeligt overfor bilister, at de skal kunne nå at reagere på bødeforlæg, og da lovændringen næppe vil ændre på antallet af overtrædelser af reglerne i miljøzonen.

Venlig hilsen

Maria Quvang Harck Vestergaard

+4599312329

Du kan altid kontakte Aalborg Kommune sikkert på [www.aalborg.dk/kontakt](http://www.aalborg.dk/kontakt) eller via Digital Post på [www.borger.dk](http://www.borger.dk).  
Læs om dine rettigheder og hvordan vi behandler personoplysninger på [www.aalborg.dk/gdpr](http://www.aalborg.dk/gdpr).



## Hørings svar til høring til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder, indførelse af absolut kumulation for overtrædelse af miljøzoneregulering m.v.)

7. maj 2024  
Side 1 af 2

Aarhus Kommune har modtaget ovennævnte lovforslag med høringsfrist til den 31. maj 2024.

Aarhus Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende:

Nulemissionszoner er et relevant værktøj, der kan hjælpe Aarhus Kommune med at opfylde målsætningen om at være CO<sub>2</sub> neutral i 2030. Derfor er Aarhus Kommune positiv over for lovforslaget om, at kommunerne i Danmark kan etablere nulemissionszoner. Samtidig finder Aarhus Kommune dog, at forslaget med fordel kunne ligne det eksisterende samarbejde om miljøzoner mere.

### *Undtagelser og dispensationer*

Det er en vigtig beslutning at tillade undtagelser for beboere i nulemissionszonerne i en begrænset periode, men Aarhus Kommune ønsker at disse undtagelser bør være tidsbegrænsede. Af lovforslaget fremgår det på side 59, at ejeren (brugeren) af et køretøj, der har bopæl i en nulemissionszone indtil og med det tidspunkt, hvor zonen får virkning, vil have en generel og tidsbegrænset undtagelse fra kravene for alle køretøjer. Dette vil betyde, at en nulemissionszone ikke har den nødvendige effekt på den grønne omstilling set i forhold til Aarhus Kommunes ambitiøse klimamålsætninger.

Det vurderes derudover vigtigt, at alle nulemissionskommuner har ens regler med hensyn til dispensationer. Derfor mener Aarhus Kommune, at der bør være den samme proces for nulemissionszoner, som der er med miljøzoner, når det kommer til dispensationer.

### *Håndhævelse, kontrol og administration af nulemissionszoner*

Der lægges op til, at kommunerne selv skal håndhæve, kontrollere og administrere nulemissionszoner.

Lovforslaget lægger op til, at kontrollen af nulemissionszoner vil blive udført af politiet, men med mulighed for andre foranstaltninger som f.eks. p-vagter, der tjekker de parkerede biler. Hvis håndhævelsen/kontrollen udelukkende sker på disse måder, forventes der at ville være væsentlige udfordringer med regelefterlevelsen i nulemissionszonen. Det er allerede i dag vanskeligt at finde lokale ressourcer til parkeringskontrol i kommunerne såvel som i de lokale politikredse, og det vurderes urealistisk, at en omfattende ny kontrolindsats kan varetages uden tilførsel af nye ressourcer. Kontrol med kameraovervågning, som det kendes fra miljøzoner, vil kunne sikre, at køretøjer opfylder kravene i nulemissionszonerne. Aarhus Kommune ønsker et lignende

### **Teknik og Miljø**

Byrum  
Aarhus Kommune

### **Mobilitet 2**

Karen Blixens Boulevard 7  
8220 Brabrand

Direkte telefon: 24 90 88 34

Sagsbehandler:  
Hannah Cecilie Winge



samarbejde for kontrol af nulemissionszoner, som det miljøzonekommunerne har med Sund & Bælt.

7. maj 2024  
Side 2 af 2

Derudover indebærer lovforslaget, at kommunerne selv skal administrere undtagelser, dispensationer, kommunikation, osv. Aarhus Kommune ser det som essentielt, at alle kommunerne arbejder ens med nulemissionszoner. Derfor ønsker Aarhus Kommune et lignende samarbejde med Sund & Bælt, hvor nulemissionskommunerne har en central løsning. På denne måde kan kommunerne samarbejde om at udnytte synergier og digitaliseringsmuligheder.

Miljøzonekommunerne er meget tilfredse med samarbejdet med Sund & Bælt, hvor disse synergier og digitaliseringsmuligheder bliver udnyttet. Samarbejdet sikrer, at borgerne ikke bliver forvirrede på grund af forskellige arbejdsmetoder og procedurer. En lignende ordning kunne oprettes for nulemissionszonekommunerne, hvor kommunerne betaler til Sund & Bælt for at håndtere administration, hjemmesiden, kundeservice, kommunikation, undtagelser, dispensationer, IT-system, vedligeholdelse og bøder.

Derudover ser Aarhus Kommune frem til at se udkastet til bekendtgørelsen, som vil definere afgrænsningen af byområder og yderligere krav til etableringen af en nulemissionszone.



**Til:** Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)  
**Cc:** Rebekka Cathrine Fuglsang-Damgaard (RCFD (rcfd@bane.dk), Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk), Peter Skov (petsk@mim.dk)  
**Fra:** Nicolai Holm Larsen (NHLR) (nhlr@bane.dk)  
**Titel:** Svar på høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (nulemissionszoner i afgrænsede byområder) (BDK ID: 3744061)  
**E-mailtitel:** Svar på høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (nulemissionszoner i afgrænsede byområder) (MIM Id nr.: 602760) (BDK ID: 3744061)  
**Sendt:** 27-05-2024 13:19

Til Miljøministeriet

Som svar på høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (nulemissionszoner i afgrænsede byområder) (MIM Id nr.: 602760) kan oplyses, at:

Banedanmark har som styrelse og infrastrukturforvalter ansvar for vedligehold og udvikling af det danske jernbanenet og udfylder i den forbindelse et nationalt samfundsbehov. I forbindelse med arbejdet har Banedanmark behov for at kunne tilgå jernbanen med større køretøjer. Banedanmark og dennes leverandører gør eksempelvis brug af nogle specialkøretøjer, såsom tovejskøretøjer (der kører både på vej og bane), der ikke nødvendigvis findes som nulemissionskøretøj. Banedanmark anbefaler derfor, at Banedanmarks arbejde tilføjes som undtagelse på lige fod med militære køretøjer (§15 b, stk. 6), eller at jernbanearbejde inkluderes over virksomheder, der er afhængige af konventionelle forbrændingsmotorer.

Med venlig hilsen

**Nicolai Holm Larsen**

Teamleder

Forvaltningsret & Generel Jura – C4

M: +45 2118 6629

**Banedanmark**

Jura, Udbud & Bæredygtighed

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København K.

T: +45 8234 0000

[www.banedanmark.dk](http://www.banedanmark.dk)

[banedanmark@bane.dk](mailto:banedanmark@bane.dk)



*Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på [www.banedanmark.dk](http://www.banedanmark.dk). Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [borger.dk](http://borger.dk) eller [virk.dk](http://virk.dk).*

30. maj 2024

## **Høringsvar til udkast til lovforslag 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.)**

Overordnet betragter vi det som meget velkomment, at regeringen og et flertal i Folketinget vil gøre det muligt for Kommunerne at indføre nulemissionszoner. Men vi har en række elementer vi gerne vil kommentere på, hvor vi ikke mener at forslaget lever op til intentionen om at sikre renere og grønnere byer, med mindre støj- og luftforurening.

Først og fremmest skal man skal jo starte et sted. Men begrænsningerne i kommunernes handlemuligheder, ved at de kun kan lave én mindre zone, og samtidig ikke selv kan vælge, hvilke typer køretøjer, der er omfattet, skaber unødvendige begrænsninger i forhold til formålet.

### **Undtagelsen af tunge køretøjer**

I forslaget lægges der op til, at tunge køretøjer som lastbiler over 12 tons og busser over 3,5 tons skal undtages fra den model kommunerne kan vælge, der betegnes som for 'al trafik'.

Det nævnes eksplicit, at Miljøministeriet ikke betragter teknologien som 'moden' og at et af formålene med evalueringen efter 3 år er at overveje om 'den teknologiske udvikling' er langt nok til at de skal medtages.

Det beskrives at en af grundene til at man vil undtage de tungere lastbiler er, at disse køretøjer ikke er 'tilstrækkeligt tilgængelige' og f.eks. ikke er muligt i forbindelse med f.eks. byggevarer, der så alternativt vil skulle omlastes.

*Vi står helt uforstående overfor denne beskrivelse.*

Der findes elektriske lastbiler til næsten alle anvendelser til de fleste segmenter. Vi har elektriske lastbiler, der har 72 tons totalvægt, 44 tons sættevognstrækkere, cementblandere, transport af byggematerialer, distributionslastbiler, enorme elektriske kraner m.m. og hver 12. nye lastbil der p.t. sælges i Danmark, er ifølge Bilimportørernes statistik for 2024 en el-lastbil (uden støtte).

*Der er ingen grund til en generel undtagelse for disse lastbiler.*

Samtidig undtages busser over 3,5 tons. Dette til trods for at elektriske busser i 2024 udgør mere end 75 procent af nysalget. El-busserne fik deres gennembrud tilbage i 2018, så at undtage dem fra nulemissionszonerne er et misforstået hensyn.

Det er derfor helt misforstået at undtage de tunge køretøjer på grund af hensyn til handel og vareleverancer i byerne.

Særligt set i lyset af, at der lægges op til en længere periode før ikrafttrædelse for erhvervskøretøjer (12 måneder i stedet for 6 måneder) virker det ekstra meningsløst.

Også vigtigt at påpege, at effekten af sænket støj ødelægges, hvis man alligevel vil tillade de mest larmende køretøjer -fossile lastbiler og busser - at køre i zonerne.

En lang række virksomheder, der både bruger kraner, tunge lastbiler og turistbusser har allerede for flere år siden investeret i disse køretøjer i forventning om både markeds- og reguleringsmæssige krav. Disse virksomheder vælger man med undtagelsen at straffe, i stedet at belønne de virksomheder, der ikke har investeret i en grøn fremtid.

Samtidig er nulemissionszoner en af de væsentligste faktorer, virksomheder tager udgangspunkt i, når de vælger at investere i f.eks. el-lastbiler i Europa, hvorfor nulemissionszoner – også for lastbiler – kan sætte skub i elektrificeringen i Danmark, frem for at virksomheder vælger at investere i andre lande, der har nulemissionszoner for lastbiler.

I helt særlige tilfælde kan køretøjer med særlig funktion eller opbygning, såvel som f.eks. som længerevarende buskontrakter på diesel eller biogas, undtages under mulighederne for dispensation.

### **Andre undtagelser**

I forhold til de undtagelser, man forventer at lægge ind i forhold til taxier af typen Storvogn 2 skal vi gøre opmærksom på, at der, selvom der tidligere ikke har været indregistreret sådanne elektriske køretøjer som taxi (fordi denne type ikke har været tilgængelig på markedet), så er de nu tilgængelige på markedet og forventes i taxa-flåden fremadrettet (se f.eks. <https://www.e-minibus.dk/>). Der er således ingen grund til at undtage dette segment.

For god ordens skyld skal vi understrege, at et nulemissionskøretøj naturligvis ikke kan være et køretøj med en forbrændingsmotor og at alle typer køretøjer fra knallerter til traktorer og alt derimellem, bør omfattes.

**Til:** Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)  
**Cc:** Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk), Peter Skov (petsk@mim.dk)  
**Fra:** Johanne Berner Hansen (jbh@dbr.dk)  
**Titel:** Hørings svar vedr. nulemissionszoner - 2024-883  
**Sendt:** 15-05-2024 11:07

Att: Miljøministeret

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring.

Grundlæggende har rådet ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men skal påpege vigtigheden af at have fokus på de bilejere, der bor og arbejder i potentielle nul-emmissionszoner. Det er helt afgørende, at disse ikke tvinges til at afskaffe gode, sunde, brugte biler med fossil-motorer medmindre der er særdeles gode grunde hertil. Derfor er det vigtigt at have fokus på bilejere, der har særlige behov for deres køretøjer – det kunne være den handicappede borger, der bor i en potentiel zone, og som ikke "bare lige" kan skifte sin bil. Den handicappede borger vil oftest have sin bil pga. en offentlig bevilling, og det vil derfor belaste de øvrige skatteborgere betragteligt, hvis en sådan borger ikke kan få en relevant og tilstrækkelig dispensation.

Der er også en række hensyn at tage til den lademæssige infrastruktur i zonerne, således at nulemissionskøretøjer ikke efterlades uden mulighed for optankning i zonerne. Det ville mindst talt være fjollet, hvis der endte med at blive et større behov for fossildrevne vejhjælpsprodukter i zonerne, fordi der ikke var ladekapacitet nok.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen  
Vicedirektør, advokat (L)

Mobil +45 2241 5103  
Mail [jbh@dbr.dk](mailto:jbh@dbr.dk)

Dansk Bilbrancheråd  
Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup  
Tel +45 4399 6633  
[www.dbr.dk](http://www.dbr.dk)

*Sikker e-mail kan  
sendes til cvr. nr. 53  
38 44 12  
For vores  
privatlivspolitik se  
[her](#).*

Miljøministeriet

Den 31. maj 2024

## Dansk Erhvervs bemærkninger til udkast til lovgivning om nulemissionszoner

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 1. maj 2024 vedrørende ovennævnte.

Vi bakker op om miljø- og nulemissionszoner som vigtige redskaber til at fremme den grønne omstilling af transportsektoren, men konstaterer samtidig, at transportbranchen og branchens kunder står over for store forandringer og økonomiske omkostninger i de kommende år.

Nulemissionslastbiler er fortsat under hurtig udvikling. Det er positivt, men de er fortsat dyre og begrænsede i deres praktiske anvendelse i forhold til mange kørselsopgaver, ligesom der er udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur og batteriernes rækkevidde.

Vi lægger som følge heraf stor vægt på, at transportbranchen får den rette tid og mulighed for at omstille sig i takt med etableringen af de rette rammevilkår, tilstrækkelig ladeinfrastruktur og teknologiske udvikling.

Det er ligeledes 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.

Dansk Erhverv påpeger i øvrigt, 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. Vi lægger endvidere vægt på, at udenlandske køretøjer ligeledes omfattes og at håndhævelsen bliver lige så effektiv som for danske køretøjer.

Vi noterer, at traktorer også påtænkes omfattet på linje med erhvervskøretøjer som varebiler og små lastbiler.

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, og et varsel på kun 6 måneder fra den kommunale beslutning er for kort. En for hurtig implementering vil også for kommunerne betyde, at deres indkøbsaftaler, der vedrører transportydelser, skal annulleres, revideres og reetableres. Dansk Erhverv skal derfor kvittere for, at der for erhvervskøretøjer lægges op til et varsel på 12 måneder, før en nulemissionszone kan træde i kraft. I forhold til mere avancerede opbygninger af lastbiler bør der være dispensationsmuligheder på fx op til 24 måneder.

Vi noterer med tilfredshed, at det forventes, at det vil indgå i definitionen af et afgrænset byområde, at der, i overensstemmelse med det statistiske bybegreb, er tale om et mindre, sammenhængende byområde, et antal veje, et kvarter eller distrikt i en by med tæt bebyggelse, hvor afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter, medmindre afstanden skyldes offentlige anlæg. Det vil

derfor ikke være muligt at etablere en nulemissionszone, som f.eks. dækker hele Aarhus midtby eller Odense centrum, idet dette vil gå videre end definitionen af et afgrænset byområde. Det forudsættes endvidere, at området ikke må indeholde veje, der er omfattet af det strategiske vejnet. Det strategiske vejnet omfatter bl.a. veje, der forbinder og fordeler trafikken i hele landet, og er veje, der er væsentlige for den samlede fremkommelighed.

Vi noterer, at der lægges op til en evaluering 3 år efter lovforslagets vedtagelse, hvor det fx kan overvejes ved en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven at lade tunge køretøjer (busser og lastbiler) omfatte, ligesom det eventuelt kan besluttes at hæve antallet af zoner pr. kommune.

Dansk Erhverv skal kvittere for kravene til kommunernes ”oplysningsgrundlag” som vi umiddelbart finder dækkende.

I forbindelse med offentligt tilgængelige ladestandere i zonen vil det i forbindelse med valg af en nulemissionszone for al trafik, dvs. også erhvervstrafik, være meget vigtigt, at offentlig tilgængelighed af ladestandere til netop erhvervskøretøjer specificeres. Det er vigtigt, at erhvervskøretøjer vil få god adgang til hurtig ladning i det offentlige rum i løbet af en arbejdsdag. Det gælder også de fysiske rammer for større varebiler og lastbiler under 12 ton, der ofte vil være større end en normal bås for en personbil.

Dansk Erhverv noterer, at der i lovforslaget lægges op til en del undtagelser med fokus på persontransport fx udfordringer for de sygetransporter, der har indbygget lift og for specialbyggede handicapkøretøjer og ejere af specialhandicapkøretøjer, der har behov for at kunne køre så tæt på deres destination som muligt.

Der er meget lignende udfordringer med vare- og lastbiler fx med lift og med at kunne køre tæt på af-/pålæssested (godset kan ikke ”gå selv”), ligesom der findes akutkørsel fx transport af blod, organer, dokumenter, prøver og prøvesvar, og fx en TV-inspektionsbil, som skal afdække en akut kloakskade, som lige såvel kunne blive omfattet af en undtagelse.

Vi noterer med tilfredshed, at der vil kunne fastsættes 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.

Dansk Erhverv skal kvittere for, 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 (f.eks. automekanikere der er afhængige af, at kunder kan køre til værkstedet for at få køretøjet repareret).

Vi noterer endvidere, at lovforslaget ikke indeholder hjemmel til ekspropriation, og at det derfor forudsættes, at den kommunale adgang til at meddele dispensationer vil skulle anvendes 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 karakter af et ekspropriativt indgreb.

I forbindelse med dispensationer er det meget vigtigt, at der foreligger klare landsdækkende rammer, således som lovforslaget lægger op til, ved at Miljøministeriet fastlægger rammer for at sikre ensartet praksis. Dansk Erhverv er enig i, at en kommune med fordel kan vurdere behovet for en dispensation. I den forbindelse lægger vi vægt på, at der fastsættes faste rammer for en ensartet dispensationspraksis.

Dansk Erhverv skal kvittere for, at det i miljøzonereguleringen forslås, at flere overtrædelser af miljøzone-reguleringen, som er konstateret ved digital kontrol og med samme køretøj i samme miljøzone og inden for samme uge, anses for én overtrædelse, mod i dag samme dag.

Vi er til gengæld betænkelige ved, at der indføres absolut kumulation, der vil medføre, at bødens samlede størrelse i tilfælde med flere overtrædelser af miljøzonereguleringen som det klare udgangspunkt ikke vil kunne nedsættes.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a small '1' written below the first letter 'J'.

**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef

Miljøministeriet  
Frederiksholms Kanal 26  
1220 København K  
Sendt til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)  
Cc: [jukj@mim.dk](mailto:jukj@mim.dk) / [petsk@mim.dk](mailto:petsk@mim.dk)  
J. nr. 2024-883

## Hørings svar vedr. nulemissionszoner

DI Transport takker for muligheden for at afgive hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder, indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen m.v.). DI Transport har følgende bemærkninger til lovforslaget:

DI Transport deler generelt de sundhedsmæssige ambitioner bag lovforslaget. Vi gør dog opmærksom på, at partikelforurening kommer fra mange forskellige kilder, og at køretøjer i miljøzonerne har meget lille partikelforurening.

### Nulemissionszoner strider imod regeringens eget klimapartnerskab

Det fremgår af lovforslaget, at alle landets kommunalbestyrelser får mulighed for at etablere én nulemissionszone i et afgrænset byområde, hvor der som udgangspunkt kun er adgang for nulemissionskøretøjer. Hertil vil DI Transport gerne udtrykke bekymring for, at kompetencen til at indføre en (kommunal) zone, hvor der kun er adgang for nulemissionskøretøjer, ligger hos den enkelte kommune, idet landsdækkende virksomheder derved risikerer at blive udsat for forskelsbehandling fra den ene kommune til den anden. Mange virksomheder kører i alle landets kommuner hver dag, og det bliver svært og tungt administrativt at administrere divergerende kommunale regler.

Ydermere vil DI Transport gerne påpege, at etableringen af nulemissionszoner vil pålægge erhvervslivet store økonomiske udgifter, hvilket ifølge DI Transport ikke er proportionale med de meget begrænsede klimaeffekter, som nulemissionszonerne vil have.

DI Transport bemærker, at det af lovforslagets bemærkninger fremgår, at erhvervsdrivendes økonomi kan blive ramt særligt hårdt ved oprettelsen af nulemissionszoner på grund af krav om udskiftning af de eksisterende køretøjer. Hertil fremgår det videre, at indfasningsperioden på 12 måneder er fastsat ud fra en ambition om at skulle at udvise særligt hensyn overfor erhvervsdrivende i



nulemissionszonerne og undgå, at oprettelse af zonerne bliver særligt byrdefulde for de erhvervsdrivende.

DI Transport konstaterer, at om end intentionen om at forlænge indfasningsperioden fra 6 måneder i det tidligere lovforslag til 12 måneder er god, så vil en 12 måneders indfasningsperiode langt fra være en tilstrækkelig lang indfasningstid for erhvervslivet.

DI Transport bemærker, at mange erhvervsdrivende, som forventeligt vil skulle køre ind i de kommende nulemissionszoner, vil være nødt til at udskifte store dele af deres flåde for at kunne leve op til kravene om at være emissionsfri jf. lovforslaget definition af dette. Dette vil medføre store økonomiske investeringer, som også vil skulle følges op af investeringer i ladeanlæg ude i virksomhederne.

I mange virksomheder med større flåder vil etableringen af ladeanlæg ikke blot være forbundet med store økonomiske udskrivninger, men også af lange ventetider, før virksomheden kan få opført et ladeanlæg. Ofte vil etableringen af et større ladeanlæg til flere køretøjer kræve, at der også opsættes transformatorstationer, før at virksomheden kan trække den fornødne strøm ind til matriklen. Set i det lys, er det DI Transports vurdering, at indfasningstiden på 12 måneder langt fra er tilstrækkelig til at virksomhederne får en reel mulighed for at kunne omstille deres flåde til nulemissionskøretøjer.

DI Transport vil gerne gøre opmærksom på at transport udført i køretøjer, hvor teknologien endnu ikke er til stede i konkurrencedygtig form til at udføre kørslen emissionsfrit, bør undtages fra kravene i nulemissionszonerne. Derfor er DI Transport enige i at lastbiler ikke skal omfattes af lovgivningen. Mindre lastbiler under 12 tons bør dog også undtages. Dette bør også gælde blandt andet en række varebiler til værditransporter, pengetransport mv., der er specialopbygget og særligt sikre, og derfor er svære at elektrificere grundet køretøjets høje vægt. Det vil i sig selv også være en sikkerhedsmæssig risiko for både chauffører, forbi passerende og værdier, hvis værdi- og pengetransporter skal holde stille og lade op flere gange dagligt.

Ydermere vil DI Transport gerne gøre opmærksom på, at transport i køretøjer, der udfører hasteopgaver for eksempel i forbindelse med nedbrud i bygninger, køretøjer eller ledningsnet, herunder håndværkere, der skal betjene borgere og virksomheder også bør undtages af kravene om nulemissionskørsel.

DI Transport vil ligeledes gerne bemærke, at eventuelle processer i forbindelse med udstedelse af dispensationer til køretøjer skal indrettes på en sådan måde, at erhvervslivet ikke pålægges store administrative byrder. I DI Transport er bekymringen stor for, at der med nulemissionszonerne, og de dertilhørende dispensationstilladelser, opbygges et tungt bureaukratisk system, som vil være tungt at administrere for erhvervslivet. Konsekvenserne heraf kan ifølge DI Transport blive at

erhvervslivet vil afholde sig fra at søge opgaver i nulemissionszonerne, hvorved serviceniveauet i disse områder vil forringes for de borgere og virksomheder, der måtte være bosiddende zonerne.

### **DI Transport savner teknologineutralitet**

DI Transport 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 CO<sub>2</sub>-neutrale. Dermed understøtter forslaget ikke de danske klimamål.

Flere virksomheder har allerede, som led i den grønne omstilling af deres forretning, investeret i køretøjer, der netop kører på disse to typer brændstof. Derfor vil forslaget, såfremt det ikke gøres teknologineutralt, afholde en række virksomheder, som kører 100 procent CO<sub>2</sub>-frit, fra at kunne køre ind i nulemissionszonerne. Det bemærkes i denne sammenhæng, at der i forbindelse med den netop vedtagne deludmøntning af Grøn Fond udmøntes en række midler til grøn omstilling af den tunge vejgodstransport. I denne sammenhæng ydes der også støtte til biogas til tung transport som en grøn teknologi, hvorfor det kan undre DI Transport, at denne type teknologi ikke inkluderes i de kommende nulemissionszoner, eftersom regeringen netop har udmøntet penge til denne teknologi som et led i den grønne omstilling. Alternativt bør nulemissionszonerne ikke omfatte køretøjer over 3,5 tons, så man ikke straffer de virksomheder der anvender mindre lastbiler med biodiesel eller biogas.

### **DI Transport udtrykker bekymring for trængsel**

Oprettelsen af nulemissionszoner kan medføre, at det for nogle borgere og virksomheder bedre kan betale sig at køre udenom nulemissionszonen, hvilket kan forlænge den samlede transporttid. Dette kan føre til øget energiforbrug, hvilket vil være en ulempe for klimaet, ligesom det kan påvirke andre byområder negativt i form af øget trængsel.

I den henseende bemærker DI Transport, at det af lovforslaget fremgår, at kommunalbestyrelsen forud for etableringen af nulemissionszonen skal sikre, at etableringen af nulemissionszonen ikke vil skabe unødigt øget mertrafik ved omvejskørsel. DI Transport vil dog gerne anfægte, om det ret beset bliver muligt at etablere nulemissionszoner, uden at det vil skabe øget mertrafik ved omvejskørsel.

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. Der bør derfor stilles krav om, at såfremt kommunerne ønsker at indføre en nulemissionszone, skal kommunerne opstille nummerpladegenkendelse, som vi kender det fra håndhævelse af miljøzonerne.

Med Venlig hilsen

Andreas Vemgaard Sørensen

København den 30. maj 2024

### **Dansk Miljøteknologis hørings svar vedr. nulemissionszoner j.nr. 2024-883**

Tak for muligheden for at afgive hørings svar på det nye forslag om udvidelse af nul-emissionszonerne. Dansk Miljøteknologi hilser lovforslaget velkomment. Vi mener dog, at forslaget er noget uambitiøst, idet kommunerne begrænses til kun at måtte oprette én zone hver, at beboere fortsat må anvende fossilbiler og at brænderøg ikke omfattes.

Luftforurening med blandt andet partikler og NOx fra trafikken og brændeovne er det miljøproblem, som har den største sundhedsmæssige skadevirkning for den danske befolkning, med sygedage, hospitalsindlæggelser og for tidlig død til følge. Derfor er det helt oplagt at benytte lejligheden til at hæve ambitionsniveauet og for alvor sætte ind der, hvor problemet er størst – i de tættest befolkede områder.

Når det reviderede luftkvalitetsdirektiv forventeligt bliver vedtaget inden årets udgang, sænkes grænseværdierne for bl.a. partikler og NOx. Som det fremgår af direktivet, skærpes ambitionerne løbende så grænseværdierne på sigt kommer i overensstemmelse med WHO's anbefalinger. Timingen er derfor god, i forhold til at vedtagelsen af nul-emissionszonerne kommer samtidig med det reviderede luftkvalitetsdirektiv. Derfor er det vores klare anbefaling, at nul-emissionszonerne bruges aktivt til at tage den bedst tilgængelige teknologi i anvendelse til at bekæmpe luftforureningen fra både køretøjer og brændeovne. Danmark kan derfor være et positivt eksempel for andre lande, som skal i gang med at udarbejde nationale handlingsplaner for at leve op til de nye krav.

#### **Hæv ambitionerne for beboere og omfat flere køretøjer og maskiner**

I lovforslaget lægges der op til, at kommunerne kan vælge mellem en nul-emissionszone for persontrafik og en for al trafik. For dels at hæve ambitionerne og dels for at forenkle ordningen mener vi, at det kun skal være muligt at oprette en nul-emissionszone for "al trafik". De største køretøjer er dieseldrevne og står for en forholdsvis stor del af forureningen med partikler, og derfor bør disse altid være omfattet.

I lovforslaget er der lagt op til en række undtagelser, så personer med "legitime formål" stadig kan køre der. F.eks. er beboernes egne køretøjer, entreprenørmaskiner til f.eks. byggeri, havemaskiner osv. ikke omfattet. Vi har forståelse for, at der er behov for en overgangsperiode, så beboernes egne benzin- og dieseldrevne køretøjer ikke omfattes fra dag ét, men vi mener, at det vil være relevant at stille højere krav til beboernes egne køretøjer. En overgangsordning kunne f.eks. være en regel om, at ny erhvervede køretøjer skal leve op til kravene om nul-emission jf. § 15g stk. 1 og 2. Det fremgår desuden af lovbemærkningerne, at miljøministeren påtænkes bemyndigelse til at fastsætte en regel om, at tilflyttere også undtages kravene, hvis det skulle vise sig "hensigtsmæssigt" med en sådan undtagelse. Netop det forhold, at man tilflytter en nul-emissionszone, betyder, at man på det tidspunkt er fuldt oplyst om, at denne regel findes. Derfor er det ikke indgribende overfor tilflyttere, at de omfattes af reglen samtidig med, at det netop kan være et aktivt valg for tilflyttere, at de kommer til at bo i en nul-emissionszone. Vi foreslår derfor, at denne mulighed fjernes.

I forhold til undtagelsen for entreprenørmaskiner anerkender vi behovet for, at de største entreprenørmaskiner skal have mulighed for at arbejde i zonen, da der endnu ikke i udbredt grad findes elektriske alternativer i denne størrelse. Indtil maskiner i denne størrelse kan elektrificeres bør opmærksomheden i nul-emissionszonerne henledes på endnu bedre rensning for partikler og NOx. Vi mener dog ikke, at bemyndigelsen for undtagelse bør omfatte de mindre entreprenørmaskiner som f.eks.

små gravemaskiner, motorbører, pladevibratoer samt håndholdte maskiner. Her mener vi, at nul-emissionszonerne vil være en oplagt driver for omstilling af branchen.

Endelig bør kommunerne forpligtes til at se på alternative rensningsmuligheder som f.eks. fotokatalytisk fjernelse af NO<sub>x</sub> fra fortove og vejbelægninger ved imprægnering. Dermed kompenseres for den fortsatte fossile udledning i nul-emissionszonerne.

### **Det skal være muligt for kommunerne at oprette flere nul-emissionszoner**

I lovforslaget er der lagt op til, at kommunerne kun får mulighed for at oprette én nul-emissionszone, uanset kommunens sammensætning af bysamfund. Helt overordnet mener vi, at kommunerne allerede nu skal have mulighed for at oprette det antal nul-emissionszoner, som er fagligt nødvendigt for at bidrage til at skabe renere luft i byerne. F.eks. har Københavns Kommune et mål om at være fri for fossilbiler allerede i 2030. Med så kort en tidshorisont er der behov for handling nu, så der allerede nu kan oprettes flere nul-emissionszoner der, hvor behovet er størst.

### **Brændeovne og fastbrændselsfyr bør omfattes**

Brændeovne er ikke omfattet af lovforslaget, selvom brændeovnene i fyringssæsonen er den største bidragsyder til partikelforurening. Ifølge DCE står private brændeovne og fastbrændselsfyr for 41 pct. af Danmarks bidrag til luftforurening med partikler, hvorimod transportsektoren "kun" står for 12 pct. På den baggrund virker det paradoksalt, at der i lovforslaget ikke lægges op til at medtage den klart største bidragsyder.

Kommunerne har med den eksisterende lovgivning allerede mulighed for at forbyde brændeovne fra før 2008 i områder med fjernvarme eller naturgas. Dansk Miljøteknologi anbefaler, at kommunerne i nul-emissionszonerne får mulighed for helt at forbyde brændeovne, medmindre der er monteret et moderne filter til at fjerne de farlige partikler. Med moderne filtre er det muligt at reducere antallet af udledte fine og ultrafine partikler fra brændeovne med helt op til 95 %.

Ved udpegning af nul-emissionszonerne vil kommunerne formentligt typisk udpege områder, som i forvejen er dækket af kollektiv varmforsyning. For at kompensere brændeovnejerne i nul-emissionszonen foreslås det, at staten evt. opretter en tilskudsordning til køb af et partikelfilter.

### **Nul-emissionszoner som driver for teknologiudvikling og eksport**

For Dansk Miljøteknologi spiller ny og forbedret miljø- og klimalovgivning en vigtig rolle som driver for teknologiudviklingen og muligheden for, at danske grønne virksomheder kan bruge hjemmemarkedet som udstillingsvindue for deres løsninger. Nul-emissionszonerne er et helt oplagt politisk værktøj til at fremme den grønne dagsorden og til at skabe efterspørgsel efter nye grønne løsninger.

Ved at hæve ambitionerne som her foreslået, kan vi skabe nul-emissionszoner, der i højere grad lever op til sit navn om "nul" emission. Hvis I har spørgsmål til de teknologiske muligheder for reduktion af partikler, står vi naturligvis til rådighed for en uddybende dialog.

Med venlig hilsen

Erik Christiansen

Miljøpolitisk konsulent, Dansk Miljøteknologi



Miljøministeriet

[mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)

cc. [jukjj@mim.dk](mailto:jukjj@mim.dk)

[petsk@mim.dk](mailto:petsk@mim.dk)

København, den 31. maj 2024

**Høringssvar vedr. nulemissionszoner**

Dansk PersonTransport takker for modtagelse af høringen vedr. forslag til nulemissionszoner og skal hermed knytte nedenstående bemærkninger til forslaget.

Helt overordnet kan vi støtte forslaget og er tilfredse med, at busser over 3500 kg undtages fra lovforslaget. Busbranchen, særligt turistbusserne har brug for tid til at omstille vognparken, da der pt. er et meget begrænset udbud af nulemissionsbusser til turistikørsel, samtidig med, at der ikke endnu er opbygget den nødvendige ladeinfrastruktur, som også er tilgængelig for turistbusser.

For taxier i kategorien storvogn II med lift anføres i høringsforslaget, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis disse køretøjer undtages for nærværende. Det er vi enige i, da der for nuværende ikke findes egnede nulemissionskøretøjer i den kategori. Det samme er tilfælde for taxier, der er indrettet til befordring af 8 personer uden lift, og vi skal derfor foreslå, at taxier i kategori storvogn II uden lift også omfattes af en generel mulighed for undtagelse. Taxier i kategori II uden lift benyttes i stort omfang til kørsel med specialbørn samt turister med meget bagage, der transporteres fra krydstogtskibe og lufthavnen til hoteller.

Giver nærværende anledning til spørgsmål, er Miljøministeriet velkommen til at kontakte os.

Med venlig hilsen

Trine Wollenberg

Vicedirektør



---

**Til:** Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk)  
**Fra:** mol@handicap.dk (mol@handicap.dk)  
**Titel:** SV: Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (nulemissionszoner i afgrænsede byområder)  
**E-mailtitel:** SV: Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (nulemissionszoner i afgrænsede byområder) (MIM Id nr.: 602760)  
**Sendt:** 30-05-2024 15:55

Kære Julie

Tak for høringen.

Jeg bemærker, at der i bemærkningerne står ” Miljøministeriet vurderer endvidere, at personer med varigt nedsat funktionsevne, der er bevilget støtte i henhold til serviceloven eller er indehaver af et handicapparkeringskort, bør kunne undtages kravene”.

Jeg går ud fra, at ”bør” i ovenstående sætning ikke betyder, at det er op til kommunen, at vurdere, hvorvidt der skal gives en undtagelse, men at det følger Bekendtgørelsen om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i kommunalt fastlagte miljøzoner mv., og at en dispensation hermed er obligatorisk.

**Med venlig hilsen**

**Monica Løland**  
*Chefkonsulent*

Direkte: +45 36 38 85 24  
Mobil: + 45 40 14 05 24

---

**Fra:** Julie Kjær Jørgensen <jukjj@mim.dk>

**Sendt:** 1. maj 2024 11:14

**Emne:** Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (nulemissionszoner i afgrænsede byområder) (MIM Id nr.: 602760)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen, m.v.) i høring.

Høringsfristen er **fredag den 31. maj 2024**.

Høringssvar kan sendes til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) med kopi til [jukjj@mim.dk](mailto:jukjj@mim.dk) og [petsk@mim.dk](mailto:petsk@mim.dk)

Dokumenterne kan også findes på Høringsportalen her: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/68657>

Venlig hilsen

**Julie Kjær Jørgensen**  
Fuldmægtig | Bæredygtigt Miljø

**Miljøministeriet**

Departementet | Vester Voldgade 123 | 1552 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) | [www.mim.dk](http://www.mim.dk)  
[Facebook](#) | [Twitter](#) | [Instagram](#) | [LinkedIn](#) | [Youtube](#)

29. maj 2024  
/oki.

Til:  
Miljøministeriet  
Frederiksholms Kanal 26  
120 København K

Høringssvar vedr. nulemissionszoner j.nr. 2024-883 (De Danske Bilimportører):

**Udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen, mv.)**

De Danske Bilimportører kan overordnet støtte, at der i lov om miljøbeskyttelse (MBL) indføres mulighed for, at alle kommuner kan etablere såkaldte "nulemissionszoner" i afgrænsede byområder som et virkemiddel til at begrænse den lokale forurening fra biltrafik. Vi anser sådanne nulemissionszoner som et af flere instrumenter, der kan understøtte den grønne omstilling af bilparken.

Vi har kun få bemærkninger til det foreliggende udkast til ændring af MBL.

Vi har ingen bemærkninger for så vidt angår de foreslåede ændringer vedrørende indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonelovgivningen.

Vedr. nulemissionszoner:

Med lovforslaget får alle landet kommuner mulighed for efter forudgående offentlig høring og efterfølgende høring af Miljøstyrelsen at indføre nulemissionszoner i afgrænsede byområder, hvor der kun er adgang for nul-emissionskøretøjer.

Vi bemærker, at lovforslaget som udgangspunkt ikke berører de allerede eksisterende miljøzoner og reglerne for disse. Jf. lovforslagets § 1, nr. 6 indsættes således et nyt afsnit med overskriften "*Nulemissionszoner*"

Lovforslaget fastsætter bestemmelser om forudgående offentlig høring over etableringen af en nulemissionszone, definition af den geografiske afgrænsning til byområder og til bestemte køretøjstyper (nulemissionskøretøjer).

De nærmere regler om etableringen af nulemissionszoner herunder om den geografiske afgrænsning samt høringer og inddragelse af offentligheden er jf. forslaget § 1, nr. 6 (forslag til indsættelse af § 15 f, stk. 6) overladt til miljøministeren. Vi antager, at disse regler derfor fastsættes i bekendtgørelse, hvorfor det foreliggende lovforslag ikke giver nærmere indsigt heri.

Det fremgår således ikke af lovforslaget, hvorvidt nulemissionszonerne evt. kunne være sammenfaldende med de eksisterende miljøzoner i de kommuner, hvor disse er etableret, men vi antager, at dette forhold ligeledes vil blive bestemt i de nærmere regler fastsat af miljøministeren. Umiddelbart ville en sådan løsning dog forekomme meget vidtrækkende, og vi forventer derfor, at nulemissionszoner vil blive mindre og mere afgrænsede end miljøzonerne, men at de vil ligge inden for de geografiske rammer af disse.

Jf. forslaget almindelige bemærkninger vil det således "ikke være muligt at etablere en nulemissionszone, som f.eks. dækker hele Aarhus midtby eller Odense centrum, idet dette vil gå videre end definitionen af et afgrænset byområde."

Vi bemærker, at der kun gives mulighed for at oprette én enkelt nulemissionszone pr. kommune. Dette finder vi til gengæld er for begrænsende – særligt henset til kommunernes forskelligheder både demografisk og geografisk.

Vi ser ingen grund til, at loven lægger denne begrænsning på kommunernes muligheder for at oprette nulemissionszoner, og vi anbefaler, at der gives mulighed for at oprette sådanne zoner, hvor dette måtte være relevant under hensyn til de lokale forhold i den enkelte kommune.

Det fremgår desuden af lovens bemærkninger, at Miljøministeriet finder det hensigtsmæssigt, at ordningen evalueres 3 år fra lovforslagets vedtagelse med udgangspunkt i praktiske erfaringer – samt; at det på baggrund af evalueringen eventuelt kan besluttes at hæve loftet for antal zoner i hver kommune.

Vi finder det mere hensigtsmæssigt, at antallet af nulemissionszoner ikke som udgangspunkt begrænses, men at planlagte evalueringer i stedet anvendes som grundlag for evt. beslutning om reduktion i antallet af nulemissionszoner.

Den foreslåede § 15 f. angiver de overordnede regler for offentliggørelse af kommunalbestyrelsernes beslutninger om etablering af nulemissionszoner og § 15 f, stk. 5 fastsætter, at der skal gives en varslingsperiode om deres ikrafttræden (virkning) på mindst 6 måneder for private køretøjer og 12 måneder for erhvervskøretøjer.

Vi finder umiddelbart disse frister passende. Der er dog ikke fastsat nogen maksimal periode fra offentliggørelsen af en nulemissionszone, og til den skal få virkning. Det bør overvejes, om ikke der bør indføres en sådan maksimal varslingsperiode i § 15 f, stk. 5 eller (alternativt), at kommunalbestyrelsen i det mindste ved offentliggørelsen skal fastsætte et tidspunkt for, hvornår nulemissionszonen skal få virkning.

Den foreslåede § 15 g definerer to mulige typer af nulemissionszoner – nemlig:

1. En zone alene for "persontrafik" jf. § 15 g, stk. 1. Denne omfatter personbiler og busser med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter og varebiler, der alene anvendes privat.



2. En zone for "al trafik" jf. § 15 g, stk. 2. Denne omfatter ovennævnte køretøjer + traktorer og lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 12 tons. Der er ingen afgrænsning til privat anvendelse af køretøjerne.

Bestemmelserne forekommer dog uklart formuleret, idet der sker en sammenblanding af køretøjstyper (personbiler/varebiler/lastbiler) og transporttyper (persontransport vs. godstransport og privat vs. erhvervsmæssig trafik/anvendelse).

§ 15 g, stk. 1 gælder "persontrafik", men omfatter både køretøjer indrettet til persontransport (personbiler, busser, motorcykler og knallerter) og til gods-/varetransport (varebiler). Det er dog klart, at nulemissionszoner for persontrafik skal gælde køretøjer, der anvendes privat.

§ 15 g, stk. 2, der gælder "al trafik", tilføjer køretøjstyperne traktorer og lastbiler registreret med en tilladt totalvægt på op til 12 tons. Der er ingen afgrænsning i forhold til privat anvendelse, og zoner for al trafik gælder altså (antageligt) både privat og erhvervsmæssig anvendelse af de nævnte køretøjer.

Forskellen mellem de to typer zoner synes i al væsentlighed at være, hvorvidt de skal gælde for både erhvervsmæssig og privat anvendelse af de omfattede køretøjer (stk. 2) eller kun privat anvendelse disse (stk. 1).

I vores øjne bidrager begrebet "persontrafik" til uklarheden i denne sammenhæng, fordi der ikke kan sættes lighedstegn mellem "persontrafik" og "privat anvendelse". Privat anvendelse af køretøjer kan også omfatte transport af gods – f.eks. et "flyttelæs" eller ting der skal på genbrugspladsen. Den foreslåede § 15 g, stk. 1 tillader f.eks. privat anvendelse af lastbiler med en tilladt totalvægt på op til 12 tons, selvom de ikke overholder kravene til nulemission (som af fastsættes miljøministeren).

For så vidt, at kommunalbestyrelsen skal kunne vælge mellem to typer af nulemissionszoner, bør valget stå mellem zoner, der alene gælder privat anvendelse af de omfattede køretøjer eller zoner, der gælder både privat og erhvervsmæssig anvendelse af de omfattede køretøjer.

Vi anbefaler således, at § 15 g, stk. 1 rettes mod privat anvendelse af de nævnte køretøjer og, at stk. 2 rettes mod både erhvervsmæssig og privat anvendelse (al anvendelse) af de nævnte køretøjer.

Vi antager i denne forbindelse, at den kontrolbaserede definition af privat hhv. erhvervsmæssige anvendelse afgøres af, hvorvidt køretøjerne er registreret til privat eller erhvervsmæssig anvendelse eller begge dele. Vi antager ligeledes, at definitionen af køretøjet som nulemissionskøretøj tilsvarende afgøres af data herom i Køretøjsregisteret.

Jf. lovforslagets bemærkninger forventes den kommunale tilsynsforpligtelse "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."

Derfor er det hensigtsmæssigt, at håndhævelsen kan ske på et objektive grundlag i form af data fra Køretøjsregisteret. I givet fald er vi enige i, at det vil være muligt for politiet af fastslå, om et

køretøj i nulemissionszonen opfylder kravene til kørsel inden for zonen. Det bør i princippet kunne ske digitalt på samme måde som for miljøzonerne, selvom det ikke er muligt at bruge de samme kameraer, da zonerne ikke er identiske. Vi anerkender dog samtidigt, at der vil være de samme begrænsninger heri i forhold til kontrollen af udenlandske køretøjer.

I samme ombæring bør det overvejes, hvorvidt det er relevant, at de to typer af nulemissionszoner skal omfatte forskellige typer af køretøjer. Da traktorer og lastbiler op til 12 tons næppe anvendes til privat kørsel i særlig stort omfang kan det være relevant kun at inkludere disse under § 15 g, stk. 2. Alternativt – og mere enkelt – kan man lade stk. 1 og stk. 2 omfatte de samme typer af køretøjer.

Vi så gerne, at nulemissionszoner kommer til at gælde for så mange køretøjstyper som muligt – herunder for køretøjer med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg (busser og lastbiler) og under hensyn til de udfordringer, der fortsat er for disse, i form af manglende ladeinfrastruktur og udbud af nulemissionskøretøjer. Mange turistbusser, der primært anvendes til lokal befordring af turister i f.eks. København, kunne dog sagtens være nulemissionskøretøjer.

De vægtmæssige afgrænsninger af de omfattede køretøjer er klart defineret i lovforslaget, hvorimod selve definitionen af nulemissionskøretøjer er overladt til miljøministeren – dvs. de fastsættes i en kommende bekendtgørelse.

Begge dele kunne dog med fordel allerede fastsættes i loven med udgangspunkt i den relevante EU-regulering på området. Dvs. at tunge nulemissionskøretøjer defineres i overensstemmelse med relevante EU-regler i:

- Forordning (EU) 2019/1242 af 20. juni 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 og (EU) 2018/956 og Rådets direktiv 96/53/EF

For lette køretøjer er de tilsvarende regler fastsat i:

- Forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervs-køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011

For så vidt angår lette køretøjer peges der i lovforslagets bemærkninger på, at forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer anvendes til at fastsætte regler om definitionen af nulemissionskøretøjer med henblik på at sikre overensstemmelse med EU-reglerne. Reglerne her er ligeledes relevante, idet de fastsætter den prøvningsprocedure (WLTP), der anvendes til måling af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervs-køretøjer. Der refereres dog hertil i forordning (EU) 2019/631.

Vi bakker op om, at definitionen af nulemissionskøretøjer så vidt muligt baseres på de relevante EU-regler. Der skal dog tages højde for, at bilparken kan omfatte køretøjer, hvis CO<sub>2</sub>-emissioner ikke er målt efter WLTP, men som dog må anerkendes at være nulemissionskøretøjer. Det gælder således for biler, der udelukkende fremdrives af el eller brændselscelledrevne biler i form af brintbiler, der er registreret første gang før WLTP trådte i kraft.

Undtagelser: Vi har ingen bemærkninger til de foreslåede undtagelser fra nulemissionszonerne jf. § 15 h.

Ikrafttrædelse: Vi har ingen bemærkninger til lovens ikrafttrædelse pr. 1. januar 2025. Dog nævner udkastets § 2, stk. 2, at kravene i MBL § 15 g, stk. 1 og 2 er affattet ved lovforslagets (denne lovs) § 1, nr. 5.

Vi læser dog lovforslaget således, at § 15 g er affattet ved lovforslagets § 1, nr. 6, hvorimod lovforslagets § 1, nr. 5 indsætter et nyt stk. 6 i MBL § 15 b om undtagelse af ”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” fra Miljøzone-reglerne.

Lovforslagets § 2, stk. 2 bør derfor rettes i overensstemmelse hermed.

Med venlig hilsen

Ole Kirkelund  
Chefkonsulent

DE DANSKE  
**BILIMPORTØRER**

Miljøministeret, [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)

Cc. Julie Kjær Jørgensen, [jukjj@mim.dk](mailto:jukjj@mim.dk) og Peter Skov [petsk@mim.dk](mailto:petsk@mim.dk)

Deres ref.: J.nr. 2024-883

Vor ref.: 22-138

Dato: 30.5.2024

## **Høringssvar vedr. nulemissionszoner j.nr. 2024-883 - DTL-Danske Vognmænd**

Hermed DTLs bemærkninger til udkastet til forslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse vedr. nulemissionszoner.

DTL ser med stor alvor på udfordringerne med transportens påvirkning af klima, miljø og sundhed, og konstaterer, at transporterhvervet og erhvervets kunder i den forbindelse står over for meget voldsomme forandringer og økonomiske omkostninger i de kommende år.

Vi ser også meget store praktiske og økonomiske udfordringer i nulemissionszoner herunder særligt, hvis de tidsmæssigt forceres i forhold til de tekniske muligheder (køretøjer og infrastruktur) og transporterhvervets økonomiske herunder investeringsmæssige formåen. Nulemissionslastbiler er p.t. meget dyre og begrænsede i deres praktiske anvendelse i forhold til mange kørselsopgaver, ligesom der er udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur og batteriernes rækkevidde.

Vi er således enig i Miljøministeriets vurdering af, at det vil være omkostningstungt og krævende, hvis last af f.eks. byggematerialer vil skulle omfordes fra tunge lastbiler til mindre f.eks. elektriske lastbiler, og at udstedelse en lang række dispensationer for at sikre, at væsentlige samfundsopgaver vil blive udført, ikke vil være hensigtsmæssig, da det ville kunne føre til uigennemskuelige regler og et administrativt bøvvl uden miljømæssig værdi.

Vi skal derfor kvittere for, at lastbiler med en totalvægt på over 12 tons ikke omfattes. Det vil være en rigelig stor udfordring at få varebiler og lastbiler under 12 tons omfattet, både i forhold til at få leveret og investeret i de relevante varebiler og små lastbiler og ikke mindst at få tilvejebragt den nødvendige lade- eller brintinfrastruktur hos de pågældende virksomheder og i det offentlige rum. Det er ligeledes 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.

DTL er i øvrigt meget betænkelig ved den skarpe afgrænsning af teknologier, der kan anvendes i nulemissionszoner, hvor fx biogasdrift og brint eller grøn diesel i forbrændingsmotorer udelukkes. Det vil kunne forsinke dekarboniseringen af erhvervstransporten på både kort og længere sigt.

DTL lægger stor vægt på, at udenlandske køretøjer ligeledes omfattes og anser det som afgørende vigtigt, at håndhævelsen bliver lige så effektiv som for danske køretøjer, ikke mindst når det gælder inddrivelsen af bøder. Erfaringerne fra miljøzonerne skræmmer. Vi noterer derfor med tilfredshed, at politiet tiltænkes en rolle, og vi er enige i vigtigheden af 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.

I forhold til politiets mulighed for opslag i Køretøjsregistret for at kontrollere, om et køretøj opfylder de foreslåede krav i en nulemissionszone, skal DTL påpege, at det som udgangspunkt kun gælder for danske køretøjer, hvilket understreger behovet for, at politiet fysisk kan undersøge og tilbageholde udenlandske køretøjer.

Vi er således meget enige i, at det vil være nødvendigt at sikre politiets mulighed for at tilbageholde køretøjer for at styrke håndhævelsen af nulemissionszonereglerne særligt i forhold til udenlandske køretøjer, hvor det kan være vanskeligt at inddrive bøder, og at en tilbageholdelse kan virke præventivt over for ejere af køretøjer i relation til at overholde reglerne.

Vi noterer, at traktorer også påtænkes omfattet på linje med erhvervskøretøjer som varebiler og små lastbiler.

Det tidsmæssige perspektiv for implementering af nulemissionszoner er uhyre 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, og et varsel på kun 6 måneder fra den kommunale beslutning er alt for kort. En for hurtig implementering vil også for kommunerne betyde, at deres indkøbsaftaler, der vedrører transportydelse, skal annulleres, revideres og reetableres. DTL skal derfor kvittere for, at der for erhvervskøretøjer lægges op til et varsel på 12 måneder, som dog fortsat vil være for kort tid for især mere avancerede opbygninger af lastbiler. I forhold til disse bør der være dispensationsmuligheder fx op til 24 måneder.

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

Vi har til illustration som bilag nederst i dette høringssvar indsat kort over Aarhus, Odense og København/Frederiksberg kommuner med angivelse af det strategiske vejnet.

Vi noterer, at der lægges op til en evaluering 3 år efter lovforslagets vedtagelse, hvor det fx kan overvejes ved en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven at lade tunge køretøjer (busser og lastbiler) omfatte, ligesom det eventuelt kan besluttes at hæve antallet af zoner pr. kommune.

DTL skal kvittere for kravene til kommunernes "oplysningsgrundlag" herunder:

- Offentlig høring
- Geografisk afgrænsning (byzone)
- Maksimalt én zone pr. kommune
- At kommunen skal høre Miljøministeriet
- At Miljøministeriet kan gøre indsigelse
- At zonen ikke må indeholde veje, der er omfattet af det strategiske vejnet. Det vil dermed kun blive muligt at omfatte lokalveje og ikke det såkaldt strategiske vejnet<sup>1</sup>, der bl.a. omfatter veje, der forbinder og fordeler trafikken i hele landet, og som er veje, der er væsentlige for den samlede fremkommelighed, og som er udpeget af Vejdirektoratet i samarbejde med kommuner og politiet.
- Oplysninger om antal beboere i zonen, herunder oplysninger om personer der ejer et køretøj med forbrændingsmotor
- Oplysninger om trafiktællinger i den påtænkte zone opdelt på personbiler, varebiler, lastbiler og busser
- Oplysninger om antal offentligt tilgængelige ladestandere i zonen

---

<sup>1</sup> Det strategiske vejnet: Interaktivt zoombart kort (vælg Strategisk vejnet under "Lag" og fravælg "Vejarbejder": [OOV \(vd.dk\)](http://OOV.vd.dk))

- Vurdering af, om og i hvilket omfang den forventede etablering af en nulemissionszone vil skabe øget omvejskørsel
- Konsekvensvurdering for de eksisterende erhverv i zonen og en beskrivelse af påvirkningen af erhvervene
- Beregning af miljøgevinsten og eventuelt af de støj- og klimamæssige virkninger.

I forbindelse med offentligt tilgængelige ladestandere i zonen vil det med valg af en nulemissionszone for al trafik, dvs. også erhvervstrafik, være meget vigtigt, at offentlig tilgængelighed af ladestandere til netop erhvervskøretøjer specificeres. Det er vigtigt, at erhvervskøretøjer vil få god adgang til hurtig ladning i det offentlige rum i løbet af en arbejdsdag. Det gælder også de fysiske rammer for større varebiler og lastbiler under 12 ton, der ofte vil være større end en normal bås for en personbil.

DTL noterer, at der i lovforslaget lægges op til en del undtagelser med fokus på persontransport fx udfordringer for de sygetransporter, der har indbygget lift og for specialbyggede handicapkøretøjer og ejere af specialhandicapkøretøjer, der har behov for at kunne køre så tæt på deres destination som muligt.

Der er meget lignende udfordringer med vare- og lastbiler fx med lift og med at kunne køre tæt på af-/pålæssested (godset kan ikke "gå selv"), ligesom der findes akutkørsel fx transport af blod, organer, dokumenter, prøver og prøvesvar, og fx en TV-inspektionsbil, som skal afdække en akut kloakskade, som lige såvel kunne blive omfattet af en undtagelse.

Vi noterer med tilfredshed, at der vil kunne fastsættes 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.

DTL skal kvittere for, 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 (f.eks. automekanikere der er afhængige af, at kunder kan køre til værkstedet for at få køretøjet repareret). I lovforslaget forventes det således ikke, at etablering af en nulemissionszone vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i denne sammenhæng.

DTL noterer endvidere, at lovforslaget ikke indeholder hjemmel til ekspropriation, og at det derfor forudsættes, at den kommunale adgang til at meddele dispensationer vil

skulle anvendes 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 karakter af et ekspropriativt indgreb.

I forbindelse med dispensationer er det meget vigtigt, at der foreligger klare landsdækkende rammer, således som lovforslaget lægger op til, ved at Miljøministeriet fastlægger rammer for at sikre ensartet praksis. DTL er enig i, at en kommune (med lokalkendskab) med fordel kan vurdere behovet for en dispensation. I den forbindelse lægger DTL vægt på, at kommunen ikke forfordeler dispensationer til egne køretøjer. Især ikke hvor disse er i konkurrence med private køretøjer.

DTL skal kvittere for, at det i miljøzonereguleringen forslås, at flere overtrædelser af miljøzone-reguleringen, som er konstateret ved digital kontrol og med samme køretøj i samme miljøzone og inden for samme uge, anses for én overtrædelse, mod i dag samme dag.

DTL er til gengæld betænkelig vil, at der indføres absolut kumulation, der vil medføre, at bødens samlede størrelse i tilfælde med flere overtrædelser af miljøzonereguleringen som det klare udgangspunkt ikke vil kunne nedsættes.

Med venlig hilsen

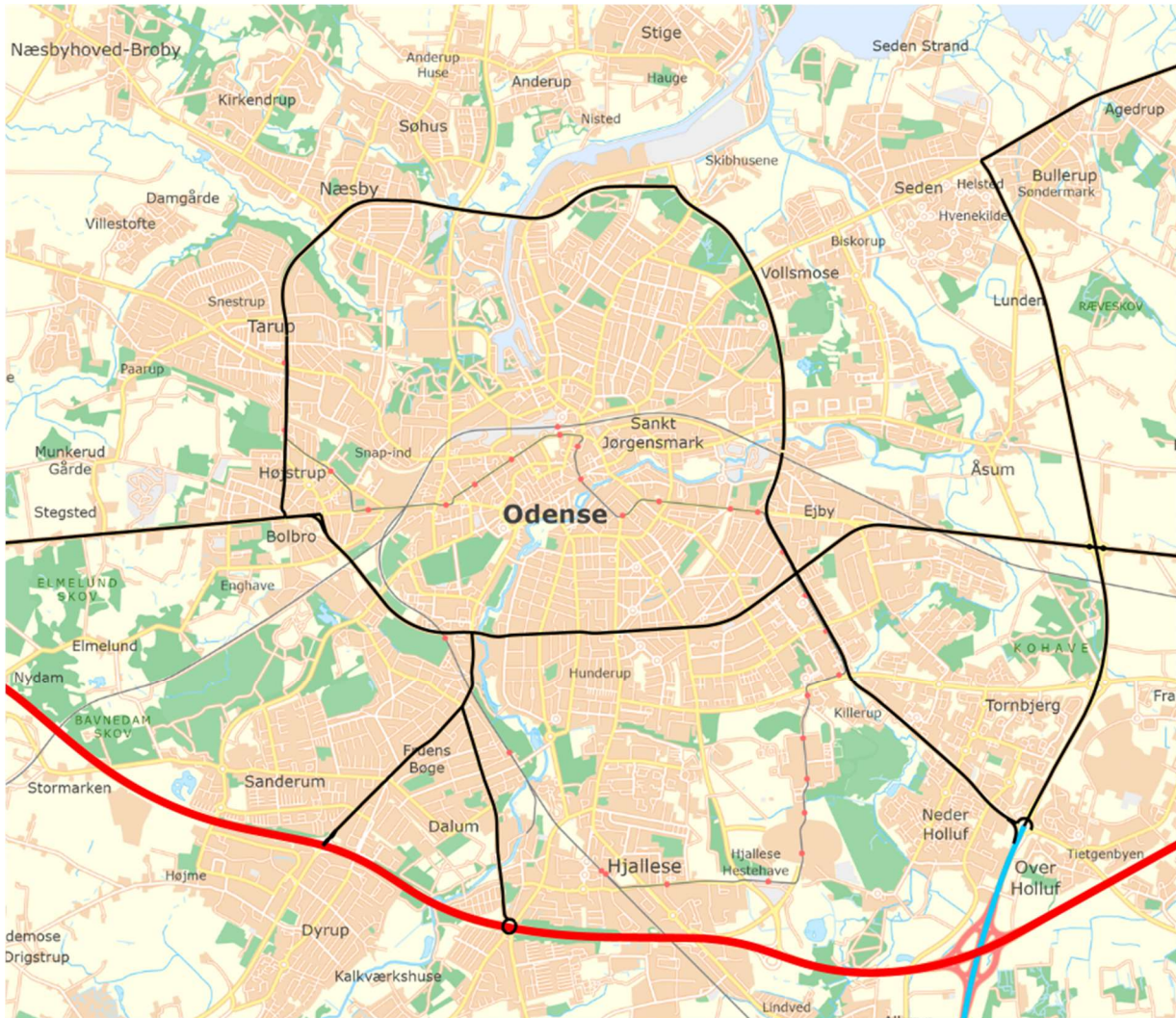
Ove Holm



## Bilag: Det strategiske vejnet i Aarhus, Odense og København

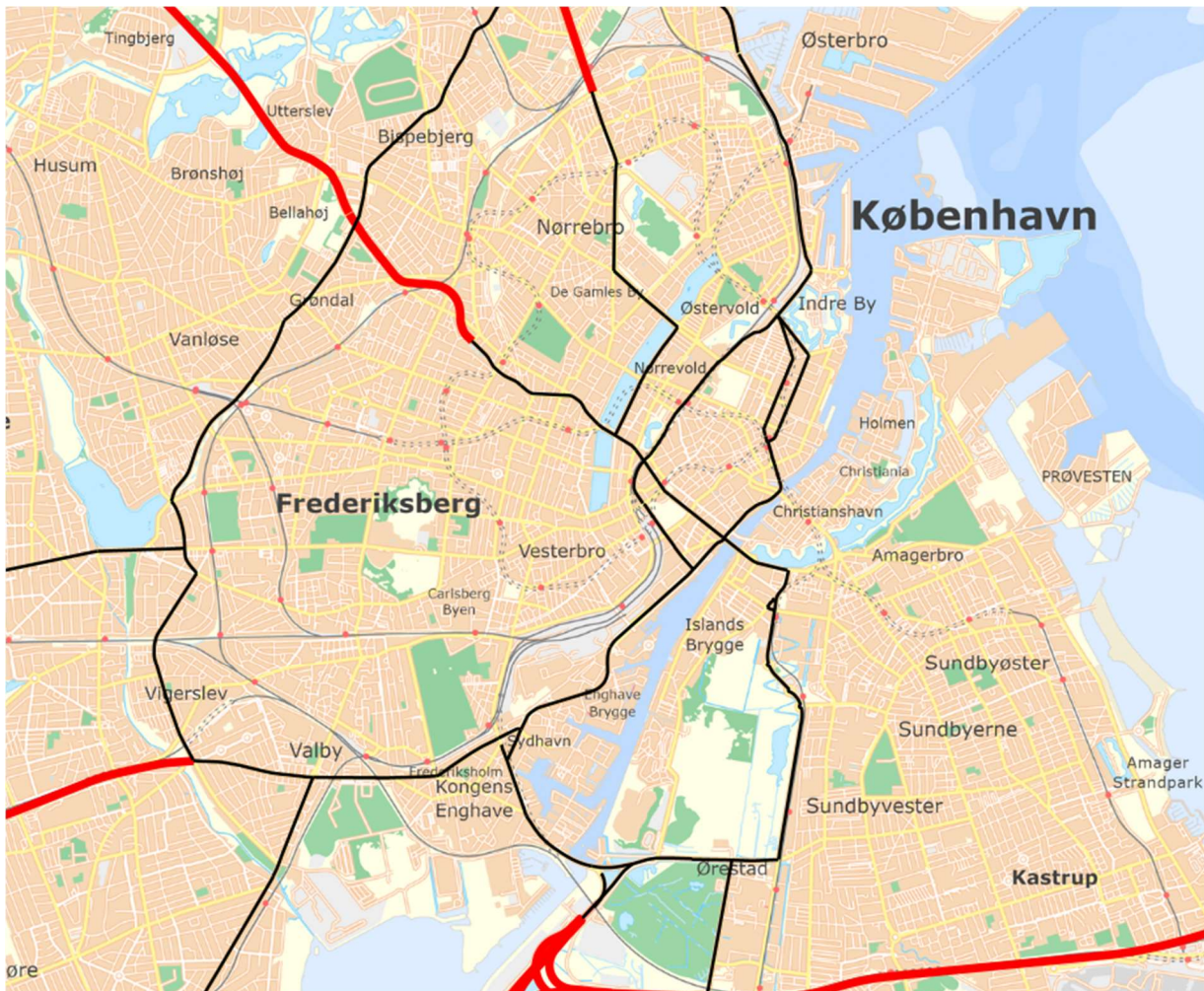


Det strategiske vejnet i Aarhus, [OOV \(vd.dk\)](http://OOV.vd.dk)



Det strategiske vejnet i Odense, [OOV \(vd.dk\)](http://oov.vd.dk)





Det strategiske vejnet i København, [OOV \(vd.dk\)](http://OOV.vd.dk)



Miljøministeriet  
Frederiksholms Kanal 26  
1220 København K

27-05-2024

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S24-7821

Ref: DBL/

### **Høring af udkast til lovforslag 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.)**

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

#### **Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder**

Selvom salget af nulemissionsbiler – altovervejende primært elbiler – går fremad som aldrig før, ændrer det dog ikke ved, at bestanden af elbiler på de danske veje stadig udgør en relativt lille del af den samlede bilpark; ultimo maj 2024 er 8,6 procent af bestanden af personbiler eldrevne.

Langt de fleste danske bilister kører således i benzin- og dieselmotorer, og det vil de også gøre i mange år frem. Det medfører derfor betragtelige gener for det store flertal, når og hvis man opretter nulemissionszoner på det danske vejnet.

I lovforslaget lægges op til, at nulemissionszonerne kan indføres med et varsel på 6 måneder. Formålet er at give borgerne tid til at tilpasse sig – altså erhverve en elbil, hvis de fortsat ønsker at køre i zonen. De færreste borgere har midlerne til med kort varsel at erhverve sig en ny, og potentielt dyr elbil. I forslaget lægges der op til, at erhvervslivet skal have dobbelt så lang indfasningsperiode som forbrugerne, bl.a. med begrundelsen, at erhvervslivet budgetterer med forventet levetid på køretøjet. Nøjagtigt det samme gør sig gældende for helt almindelige borgere, der ikke har råd til at udskifte bilen efter forgodtbefindende, men har budgetteret med, at den aktuelle bil skal holde i et givent antal år. FDM har således svært ved at se, at behovet for indfasningsperiode skulle være kortere for forbrugerne end for erhvervslivet. FDM henstiller således til, at indfasningsperioden fastsættes til minimum 12 måneder for både borgere og erhvervsliv.

Der er i udkastet til lovforslag ikke opstillet nærmere definitioner af, hvilket afgrænset område, der evt. kan udlægges til nulemissionszone. FDM opfordrer til, at det defineres meget klart og utvetydigt hvor omfattende en sådan zone kan være. I FDM's optik bør en sådan zone højst bestå af en enkelt eller

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

ganske få veje og gader, hvoraf ingen veje eller gader er af større betydning for den trafikale afvikling. Som udkastet er formuleret, frygter FDM, at særligt byer med bilfjendske kommunalpolitikere vil udnytte muligheden til at indlemme uforholdsmæssigt store dele af kommunen i en nulemissionszone som led i den ideologiske kamp mod privatbilisten og de borgere, for hvem bilen er helt afgørende for at få hverdagen til hænge sammen.

FDM undrer sig over, at man i forslaget lægger op til at undtage busser over 3.500 kg fra nulemissionszonerne. Det er muligt, at der ikke findes et passende udbud af turistbusser, men når det kommer til rutebusser, og i særdeleshed bybusser, er der et rigeligt udbud af nulemissionsalternativer. Det synes skævt og uforståeligt, at man på den ene side gerne vil give kommunerne mulighed for at umuliggøre det for helt almindelige borgere at benytte deres dyrt indkøbte personbiler i udvalgte byområder, samtidig med at selvsamme kommuner skal have lov til at køre i disse områder med dieselbybusser. Hvis man vil indføre nulemissionszoner – både for persontrafik og i øvrigt – bør det også omfatte kommunens egne køretøjer og de busvognmænd kommunen og/eller det lokale trafikselskab entrerer med.

Det fremgår af forslaget, at den enkelte kommune skal behandle ansøgninger om dispensation fra nulemissionszonens regler. Det bekymrer FDM, at man vil lægge denne kompetence over til kommunerne, i stedet for at lade miljøministeriet varetage denne opgave. Når 98 kommuner skal behandle dispensationer, er der overhængende fare for, at der skabes lige så mange forskellige praksisser, ligesom der er en risiko for en politisering af dispensationsbehandlingen.

Idet FDM savner dokumentation for klimaeffekten af nulemissionszoner for så vidt angår personbiler – der nævnes tværtimod i forslaget, at lovforslaget ikke vurderes i sig selv at have hverken direkte klima- eller miljømæssige konsekvenser - og i lyset af at godt 90 procent af bilisterne fortsat kører helt eller delvist fossildrevne personbiler, må vi konkludere at nulemissionszoner mest af alt er symbolpolitik. Som flere forskere, blandt andet også fra regeringens eget Klimarådet, har påpeget, vil miljø- og sundhedseffekten være så godt som ikkeeksisterende. Til gengæld vil zonerne betyde, at langt de fleste bilister de næste mange år risikerer ikke at kunne køre ind i centrum af en række af landets byer.

FDM opfordrer til, at det stilles som betingelse for, at en kommune kan oprette en nulemissionszone, at samme kommune forpligtes til at dokumentere, at nulemissionszonen vil medføre en væsentlig og målbar positiv effekt på klima og miljø. Ligeledes bør det også efterfølgende løbende være et krav, at denne effekt dokumenteres. Udebliver effekten må kommune tilpligtes at nedlægge nulemissionszonen.

Endelig vil FDM henstille til, at veteranbiler permanent fritages for kravene i en eventuel nulemissionszone. Veteranbiler er en del af vores fælles kulturarv og kører i sagens natur ganske få kilometer om året, og udgør dermed ikke en miljømæssig nævneværdig påvirkning.

### **Sanktioner for overtrædelse af den allerede gældende miljøzoneregulering**

Som FDM ved en tidligere høring har bemærket, har grundideen med at lade kontrollen af overholdelsen af reglerne for miljøzoner ske via digital overvågning den ulempe, at man som bilist afskæres muligheden for straks at

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk

erkende, at man har begået en overtrædelse og er blevet registreret. Det kan i praksis betyde, at man kan nå at samle på mange administrative bøder, inden man opdager sin fejl.

FDM bifalder i forlængelse heraf, at der nu kun kan udstedes ét bødeforelæg pr. uge, frem for ét pr. døgn.

Det er dog stadig et retssikkerhedsmæssigt problem, at det er bilens ejer, der straffes for en forseelse, og ikke nødvendigvis den, der har overtrådt loven. Problemstillingen er reel i forhold til privat lån og leje af disse biler.

Med venlig hilsen

Dennis Lange  
Chefkonsulent

Firskovvej 32  
Postboks 500  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

[fdm@fdm.dk](mailto:fdm@fdm.dk)  
[www.fdm.dk](http://www.fdm.dk)



F R E D E R I K S B E R G  
K O M M U N E



Miljøministeriet  
Slotsholmen 12  
1216 København K  
mim@min.dk

**Dato:** 31-05-2024

**Sagsnr:** 09.10.20-G01-1-22

**Hørings svar til Lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og indførelse af absolut kumulation for overtrædelse af miljøzonestrategier mv.)**

Frederiksberg Kommune har modtaget overnævnte lovforslag med høringsfrist til 31. maj 2024.

Lovforslaget giver mulighed for, at kommunerne kan indføre én nulemissionszone i afgrænsede byområder enten for al trafik eller alene for persontrafik. Ministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for kommunernes afgørelser om nulemissionszone og oplysningsgrundlaget herfor, herunder om regler for indsigelse overfor kommunens afgørelse om nulemissionszone. Ministeren bemyndiges desuden til at fastsætte nærmere regler for undtagelser i zone og for kommunernes pligt og mulighed til at meddele dispensation i zonen til borgere og erhverv, herunder til brugen af digitale løsninger ved behandling af dispensationsansøgninger. Det anføres i bemærkningerne til lovforslaget, at evt. beboere i den udpegede zone er fritaget. Politiet gives mulighed for, ligesom for miljøzoneordningen, at føre kontrol med ordningen via standsning og kontrol af køretøjer. Desuden indfører loven krav om "absolut kumulation" (sammenlægning af bøder i stedet for enkelttopgørelse) i de eksisterende miljøzoner for dieseldragede køretøjer, der kører ulovligt, dog således, at bøder nu opgøres samlet for en uge, mod tidligere en dag.

Frederiksberg Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende;

*Generelt positive overfor lovforslag og forslag om evaluering*

Frederiksberg Kommune er generelt positiv overfor lovforslaget. Frederiksberg Kommune finder det desuden positivt, at der som anført i lovbemærkningerne, påtænkes en evaluering af ordningen efter 3 år. Dette vil give mulighed for løbende at tilpasse lovgivningen med udviklingen samt øge ambitionsniveauet. Muligheden for indførelse af en nulemissionszone vil forbedre Frederiksberg Kommunens muligheder for at understøtte den fossilfrie transportomstilling, herunder at mindske støj og luftforurening fra trafikken i byen. Lovforslaget er i overensstemmelse med Frederiksberg Kommunens klimamål om at blive CO2-neutral i 2030, ligesom også

Frederiksberg Kommune elbilstrategi og strategi for ren luft 2030, understøtter. De muligheder og rammer som lovgivningen pt. sætter, vurderes dog at være begrænsede i forhold til mulighederne for at fremme den grønne transportomstilling.

#### *Antal zoner*

Det nuværende lovforslag giver kun mulighed for at etablere én zone i hver kommune. Da zonerne skal være afgrænsede og af beskeden størrelse, skal Frederiksberg Kommune her foreslå, at kommunerne fra start får mulighed for at udpege flere zoner i den enkelte kommune. Dette vil styrke ordningen.

#### *Zonetyper og krav til køretøjer*

Lovforslaget lægger op til, at der vælges mellem to typer zoner; enten en zone for persontrafik eller en zone for al trafik (knallerter, motorcykler, personbiler, varebiler, lastbiler etc.). Lovforslaget fastsætter, at køretøjer over 12 tons fritages. Frederiksberg Kommune skal her anføre, at en generel undtagelse af lastbiler over 12 tons kan synes uambitiøs, den hurtige teknologiske udvikling taget i betragtning. F.eks. har man i Holland besluttet, at indføre nulemissionszoner for varevogne og lastbiler i 2030 med en gradvis indfasning af kravene således, at de tungere køretøjer gradvis vil blive omfattet af nulemissionskravet.

#### *Fastsættelse af undtagelser og dispensationer*

Det fremgår af lovforslaget, at ministeren bemyndiges til at fastsættes nærmere regler i bekendtgørelser om undtagelser og dispensationer i nulemissionszoner, herunder kriterier for meddelelse af dispensationer. Dette kan skabe usikkerhed om ordningens indhold. Frederiksberg Kommune opfordrer derfor til, at kommunerne snarligt inddrages ved udformningen af de konkrete kriterier og oplysningsbehov m.v., ved ansøgninger og afgørelser om dispensation.

Frederiksberg Kommune er positiv overfor, som anført i lovbemærkninger, at handicapkøretøjer undtages for ordningen, da disse køretøjer ofte er dyre og specialbygget.

#### *Administration af reglerne*

Lovgivningen lægger op til, at den enkelte kommune skal varetage alle administrative opgaver relateret til loven. Det gælder f.eks. håndtering af dispensationer og undtagelser, kommunikation til køretøjsejere indenlandsk og udenlandsk, samt generel vejledning til borgere og erhverv, hvilket samlet kan betyde en omfattende administration for kommunerne.

Frederiksberg Kommune skal her foreslå, ligesom det kendes fra miljøzonerne, at der i stedet fastsættes en central løsning. F.eks. i miljøzoneordningen har Sund&Bælt udviklet et digitalt administrativt system for undtagelser- og dispensationsansøgninger samt en opslagsfunktion, hvor køretøjsejere nemt kan se, om køretøjet overholder kravene. Desuden har de 5 miljøzonekommuner indgået kontrakt med Sund&Bælt om landsdækkende kommunikation og oplysning om ordningen. Samtidig varetager Staten via Sund&Bælt den udenlandske information. Frederiksberg Kommune skal derfor foreslå, at lovforslaget kommer til at omfatte en central digital løsning for administration og kommunikation, som det kendes fra miljøzoneordningen.



### *Håndhævelse - kontrollen skal være effektiv*

Erfaringen fra miljøzoneordningen viser, at det er helt afgørende, at kontrollen i zonen er så effektiv som mulig. Frederiksberg Kommune skal derfor her foreslå, at der gives mulighed for, at kontrollen kan ske digitalt med efterfølgende udstedelse af administrative bødeforlæg, som det er kendt fra den nuværende miljøzoneordning. Sund&Bælt bør også her gives bemyndigelse til at gennemføre den digitale kontrol, evt. med bistand af kommunernes P-vagter, og foretage det praktiske i forhold til udstedelse af bødeforlægget (indhentning af køretøjsoplysninger mv.). Såfremt lovforslaget bibeholdes, vil det reelt alene være politiet, der kan håndhæve reglerne i zonen. Miljøbeskyttelseslovens tilsynsbestemmelser i § 65 er beregnet til virksomheder og er efter Frederiksberg Kommunens opfattelse ikke velegnet til brug for kommunal håndhævelse. Det bør derfor overvejes, om staten (sammen med Sund&Bælt) på landsplan, sammen med politiet skal stå for al håndhævelse i zonerne ligesom det er kendt fra miljøzoneordningen,

### *Absolut kumulation af bøder for overtrædelser miljøzonestyrelsen*

Frederiksberg Kommune kan støtte forslaget om absolut kumulation. Forslaget vil gøre håndhævelsen mere rimelig overfor borgere og virksomheder og administrationen vil lettes. Det kan overvejes om reglerne om absolut kumulation ved håndhævelsen også skal gælde i de kommende nulemissionszoner, hvis man her, som foreslået af Frederiksberg Kommune, giver muligheder for digital kontrol.

### *Økonomi – DUT – Problematisk i forhold til den grønne transportomstilling, at loven gøres frivillig*

Lovforslaget anføres at medføre udgifter for kommunerne til etablering og administration af ordningen i form af udgifter til ansøgning, kommunikation, skiltning, lovliggørelse af kommunale køretøjer, behandling af ansøgninger om dispensation samt evt. supplerende kontrol med ordningen. Frederiksberg Kommune er betænkelig ved denne lovgivningsmæssige fremgangsmåde, da arbejdet med indførelsen af nulemissionszoner er en samfundsmæssig absolut nødvendighed, hvis den grønne transportomstilling skal realiseres succesfuldt i kommunerne. Kommunen skal derfor foreslå, at ordningen enten gøres lovpligtigt eller der afsættes en særlig statslig pulje til arbejdet med nulemissionszonerne.

Høringssvaret gives med forbehold for Miljø- og Trafikudvalgets godkendelse, hvilket først kan ske 3. juni 2024.

Med venlig hilsen

Marie Jørgensen  
Klima- og Miljøchef

/

Niels Kaalund Jensen  
Civilingeniør, Miljøkonsulent





Miljøministeriet  
Frederiksholms Kanal 26  
DK-1220 København K

Hørings svar er sendt til [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)  
med cc. til [jukij@mim.dk](mailto:jukij@mim.dk) og [petsk@mim.dk](mailto:petsk@mim.dk)

Jeres ref.: 2024-883

Vores ref.: maf

Kundenr.:

Dato: 29-05-2024

### Hørings svar vedr. nulemissionszoner j.nr. 2024-883

ITD påskønner, at der med lovforslaget om nulemissionszoner er taget højde for de udfordringer, den tunge transport står overfor, og at lastbiler over 12 tons for nuværende er undtaget nulemissionszonekravene.

Omstillingen til nulemissionskøretøjer er for den tunge transport forbundet med en væsentlig merpris, manglende lade- og tankningsfaciliteter samt indtil dato lange leveringstider på nulemissionskøretøjer og ladestandere.

Det er således positivt, at der i lovforslaget er taget hensyn til dette, så man undgår at ramme et erhverv, som hverken har muligheden for eller ressourcerne til at omstille sig på nuværende tidspunkt.

En evaluering af nulemissionszoneordningen hvert 3. år giver mulighed for at tage nulemissionszonerne, deres effekt, men også den teknologiske udvikling op til revision med henblik på enten en afvikling eller en yderligere udvidelse af zonerne. ITD vil dog gerne understrege, at en udvidelse af en nulemissionszone til også at omfatte den tunge transport i så fald bør ske i et tempo, hvor det reelt er muligt, og hvor det investeringsmæssigt er realistisk for erhvervet at omstille sig til og indfase nulemissionskøretøjer.

For at undgå forvirringer og forvekslinger, der i værste fald kan føre til utilsigtet kørsel i nulemissionszonerne, opfordrer ITD til, at der på tværs af landets kommuner arbejdes på en ensartet og tydelig model for skiltning af nulemissionszonerne samt for ansøgninger om og tildeling af dispensationer.

Med venlig hilsen

ITD

Marianne Frank



## Hørings svar til udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse vedr. kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner

Dato: 31. maj 2024

Sags ID: SAG-2024-01893  
Dok. ID: 3453622

E-mail: LAHN@kl.dk  
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 1 af 4

KL takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslag til Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og indførelse af absolut kumulation for overtrædelse af miljøzoneregulering).

### Overordnede bemærkninger

KL finder, at lovforslaget generelt er udmærket. Det er positivt, at kommunerne får endnu et værktøj til at arbejde med klimadagsordenen samt at begrænse luft- og støjforureningen.

Lovforslaget indeholder imidlertid mange dispensationsmuligheder og bestemmelser, der skal udmøntes i efterfølgende bekendtgørelser. Samlet set betyder det, at det er vanskeligt at se, hvilke muligheder kommunerne reelt har for etablering af nulemissionszoner og dermed også effekten af initiativet.

### Specifikke bemærkninger

#### *Antal og definition af områder*

I lovforslaget anføres det, at hver kommune kan etablere én nulemissionszone i et afgrænset område. Muligheden for etablering af nulemissionszoner finder KL positiv, men opfordrer samtidig til, at begrænsningen til kun at etablere én zone per kommune fjernes. KL finder det dog positivt, at forslaget samtidig giver mulighed for at ansøge om at hæve antallet af zoner i forlængelse af en kommende evaluering af loven.

Derudover nævner forslaget, at nulemissionszoner kun vil kunne etableres i afgrænsede byområder, og at en bekendtgørelse vil give flere kriterier for, hvor og hvordan nulemissionszoner må være planlagt. KL opfordrer til, at der udarbejdes en vejledning, således at kommunerne undgår unødigt arbejde samt indsigelse fra miljøministeren.

#### *Undtagelser og dispensationer*

Med lovændringen får Miljøstyrelsen bemyndigelse til ved bekendtgørelse at kunne fastsætte undtagelser til de foreslåede nulemissionszonekrav, og at disse ikke vil kunne fravælges af kommunerne. KL finder det bekymrende, at der med forslaget lægges op til mange dispensationer og



undtagelser, hvilket vil begrænse effekten af en nulemissionszone, ligesom det vil være udfordrende at håndhæve overfor andre bilister/trafikanter.

Det fremgår af lovforslaget, at der skal gå en periode på minimum seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor nulemissionszonen har virkning. 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.

Med lovforslaget lægges der op til at undtage lastbiler over 12 tons. KL opfordrer til, at der laves en tidsbegrænset undtagelse i stedet for at fritage de tunge køretøjer helt. Teknologien udvikler sig meget hurtigt, og brint- og ellastbiler kommer forventeligt til at være på markedet i Danmark om nogle få år. Denne udvikling accelereres bedst med en lovgivning, der tilskynder til omstilling. Virksomheder skal have tid til at omstille sig, men helst ikke med en fast undtagelse, ligesom det er skrevet ind i lovforslaget nu.

Af lovforslagets bemærkninger fremgår, at redningskøretøjer mv. undtages. KL ser gerne, at flextrafikken tilføjes undtagelserne, eller at der laves en overgangsordning frem mod, at der er elektriske liftvogne på markedet. I dag findes der ikke elektriske liftvogne, og det vil dermed være en stor udfordring for koordineringen af bl.a. den lovbefalede handicapbefordring, hvis liftvogne mv. ikke kan køre alle steder.

#### *Proces for etablering af nulemissionszoner*

Det fremgår af forslaget, at kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone skal sendes i høring hos miljøministeren. Det specificeres, at udkastet forinden eller parallelt med høringen af ministeren bør have været i offentlig kommunal høring.

KL finder denne proces uhensigtsmæssig og mener, at forslaget bør kunne sendes i høring eller til udtalelse ved miljøministeren, inden forslaget sendes i offentlig høring. En offentlig høring kræver mange ressourcer, både ved virksomheder og borgere i lokalområdet samt ved den kommunale administration. Det bør derfor inden en offentlig høring sikres, at Miljøstyrelsen ikke har indvendinger til etablering af en given nulemissionszone.

Med den skitserede model for beslutning om indførelse af nulemissionszoner, høring i offentligheden og høring af miljøministeren og efterfølgende implementeringsperiode, hvor kommunerne samtidig skal vente på bekendtgørelserne om dispensationer, vil der gå lang tid (år), inden de første nulemissionszoner er indført. KL opfordrer til, at der arbejdes for en mere effektiv proces for etablering af nulemissionszoner.

Dato: 31. maj 2024

Sags ID: SAG-2024-01893  
Dok. ID: 3453622

E-mail: LAHN@kl.dk  
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 4



### *Administration og håndhævelse*

Med lovforslaget lægges der op til, at kommunerne selv står for og afholder alle udgifter forbundet med etablering, information til de berørte køretøjsejere, skiltning, håndtering af dispensationsansøgninger, kontrol og tilsyn med reglerne, opgradering af offentligt ejede køretøjer samt evaluering af ordningen.

KL mener ikke, at det er en (omkostnings)effektiv metode, at hver kommune skal oprette eget system til håndhævelse og 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. Ved at benytte det samme landsdækkende kontrol- og udstedelsessystem, der er i drift for miljøzonerne, vil det bidrage til at sikre ensartethed på tværs af kommuner og kontrolinstanser. For virksomheder og borgere vil det samtidig sikre et langt mere gennemskueligt system, hvis dispensationer, kontrol og information sikres som en fælles landsdækkende model, ligesom det også vil gøre det muligt for flere kommuner at etablere nulemissionszoner.

### *Forsat uafklarede spørgsmål*

Det fremgår ikke, hvornår kommunerne kan begynde at ansøge Miljøstyrelsen om tilladelse, ligesom det heller ikke fremgår, hvordan kommunerne kan ansøge.

Af lovforslaget fremgår det, at der vil følge en bekendtgørelse om de nærmere kriterier for etablering af nulemissionszoner. Kommunerne mangler svar på, hvornår bekendtgørelsen træder i kraft, så de kan påbegynde planlægningen af zonerne.

Det fremstår ligeledes uklart, hvordan indtægten fra bøderne skal fordeles mellem stat og kommuner.

### *Økonomiske konsekvenser*

Ved etablering af en nulemissionszone vil der være betydelige udgifter for kommunerne. Da ordningen er frivillig for kommunerne, lægger ministeriet op til, at der er 0-DUT.

KL er ikke enig i denne lovgivningsmæssige fremgangsmåde, da arbejdet med indførelsen af nulemissionszoner er en samfundsmæssig nødvendighed, hvis luftforureningen skal begrænses, og den grønne omstilling af transporten skal realiseres. Det synes derfor uhensigtsmæssigt, at det alene er op til kommunerne at finansiere. Kommunerne tager allerede et stort ansvar og har gennem klimahandlingsplaner mv. forpligtet sig til at arbejde med den grønne omstilling. Dette arbejde bidrager ligeledes til regeringens 70 %-målsætning.

Dato: 31. maj 2024

Sags ID: SAG-2024-01893  
Dok. ID: 3453622

E-mail: LAHN@kl.dk  
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 3 af 4



KL opfordrer derfor til, at der afsættes statslige midler til indførelse af nulemissionszoner. Dette enten i form af en statslig pulje, eller ved at ordningen gøres lovpligtig og derved udløser DUT-midler.

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen

~~Specialkonsulent, KL~~  
Overordnede

Dato: 31. maj 2024

Sags ID: SAG-2024-01893  
Dok. ID: 3453622

E-mail: LAHN@kl.dk  
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 4 af 4



## Til Miljøministeriet

### Høringssvar til lovforslag 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.)

Københavns Kommune har modtaget lovforslag om nulemissionszoner med høringsfrist den 31. maj 2024.

Københavns Kommune vil i den sammenhæng anføre følgende:

Nulemissionszoner er et relevant værktøj, der kan hjælpe Københavns Kommune med at opfylde målsætningen om at være CO<sup>2</sup>-positiv i 2035 og kommunens ønske om et fuldstændigt forbud mod fossil vejtrafik i 2030. Derfor er Københavns Kommune positiv over for lovforslaget, der gør det muligt at indføre en nulemissionszone i et afgrænset byområde.

Samtidig stiller kommunen sig skeptisk ift., om de muligheder, som lovforslaget lægger op til, i nævneværdig grad vil gøre kommunen i stand til at nå de ovennævnte politiske målsætninger. På den baggrund ønsker kommunen, at den endelige lov giver mulighed for en mere effektiv administration og håndhævelse af ordningen, samt at begrænsningen på en zone pr. kommune fjernes.

#### Bemærkninger til lovforslaget om nulemissionszoner

Københavns Kommune har en række konkrete bemærkninger til følgende emner i lovforslaget:

1. Evaluering af ordning efter tre år
2. Zoneantal
3. Zonetyper og krav til køretøjer
4. Undtagelser
5. Administration
6. Håndhævelse
7. Økonomi

#### *Ad 1. Evaluering af ordning efter tre år*

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ordningen forventes evalueret efter tre år med udgangspunkt i praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande samt erfaringer vedrørende håndhævelse og administration af nulemissionszoner.

Københavns Kommune bakker op om denne tilgang, da evalueringen giver mulighed for at justere omfanget og dermed effekten af lovgivningen, og for at identificere og imødekomme uhensigtsmæssigheder i lovgivningen, når denne justeres. Københavns Kommune vil i den sammenhæng opfordre til, at kommunernes erfaringer med bl.a. administration og håndhævelse af ordningen inddrages.

31-05-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 10265

Dokumentnummer i F2  
140465

Sagsnummer i eDoc  
2024-0181077

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452



### *Ad 2. Zoneantal*

Lovforslaget giver hver kommune mulighed for at etablere én nulemissionszone i et afgrænset byområde. Københavns Kommune har imidlertid truffet en politisk beslutning om at arbejde for at etablere flere zoner, og ønsker på den baggrund, at begrænsningen på én zone pr. kommune fjernes, så kommunerne fra start får mulighed for at etablere flere zoner. Kommunen anerkender imidlertid, 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.

### *Ad 3. Zonetyper og krav til køretøjer*

Lovforslaget lægger op til, der kan vælges mellem to typer nulemissionszoner, hvor den ene zonetype omfatter persontrafik (personbiler, minibusser op til 3.500 kg, varebiler, der alene anvendes privat, motorcykler, knallerter og taxier), og den anden zonetype omfatter persontrafik samt øvrige varebiler, lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder og traktorer (nulemissionszone for al trafik). Det anføres, at de tungere køretøjer, når teknologien er moden, kan omfattes af en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Københavns Kommune bemærker hertil, at undtagelse af lastbiler på over 12 tons virker uambitiøs i forhold til tidshorizonten og den hurtige teknologiske udvikling på området. Københavns Kommune anbefaler derfor, at loven allerede nu giver kommuner lov til at vælge, om deres zone skal omfatte lastbiler med en tilladt totalvægt over 12 tons i zonetypen for al trafik. Alternativt bør der være mulighed for en trinvis udvidelse af krav, så de tungere lastbiler gradvist omfattes af nulemissionskravet.

Til sammenligning har staten i Holland besluttet at indføre nulemissionszoner for varevogne og lastbiler i de 29 største byer i 2030 med en gradvis indfasning af kravene til køretøjer frem mod 2030. Dette understreger muligheden for en ambitiøs implementering af nulemissionszoner i store byer, så længe lovgivningen muliggør en langsigtet plan for indfasning, der sætter virksomheder i stand til at planlægge omstilling af flåden i god tid.

### *Ad 4. Undtagelser*

Det fremgår af lovforslaget, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte yderligere regler om undtagelser til nulemissionszoneordningen og til at fastsætte de nærmere kriterier for meddelelse af dispensationer i en nulemissionszone. Her nævnes fx hensyn til borgere, erhvervsliv og byggeri.

Med denne usikkerhed om undtagelser mv. vil Københavns Kommune opfordre til, at Miljøministeriet inddrager Københavns Kommune og evt. andre kommuner i arbejdet med udformning af de konkrete kriterier, undtagelser, oplysningsbehov og konsekvensbeskrivelser, der skal indgå i det kommende indhold i nulemissionszoneordningen.

Københavns Kommune bifalder, at der vil blive fastsat en undtagelse til nulemissionszonekravet for personer, der har et handicapkøretøj eller er indehavere af et handicapparkeringskort, som det fremgår af bemærkningerne til lovteksten. Københavns Kommune har dog været i dialog med Handicaprådet og stiller sig på den baggrund tvivlende overfor, at disse undtagelser kun vil være relevante i de første år og kan udfases i takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer i den danske

bilpark, som det nævnes i bemærkningerne. Det hænger bl.a. sammen med, at disse køretøjer ofte specialbygges til den enkelte bruger, og at brugerne ofte beholder dem i 8-12 år. Derudover er der et begrænset udvalg af denne type køretøjer på el, og de tilgængelige modeller er væsentlig dyrere end tilsvarende modeller med fossile drivmidler, hvorfor de som udgangspunkt ikke bevilges af kommuner (der skal bevilge billigst egnede model). Dertil kommer udfordringer med opladning af køretøjer til mennesker med et handicap, som sætter særlige krav til tilgængelighed og parkeringsforhold.

Københavns Kommune ønsker at fremme omstillingen af alle køretøjer, også køretøjer til personer med et handicap, men det er vigtigt, at en eventuel lov om nulemissionszoner tager hensyn til udsatte grupper med begrænsede muligheder for at skifte køretøj og drivmidler – om det så sker gennem undtagelser eller fleksible dispensationsmuligheder.

#### *Ad. 5. Administration*

Lovforslaget lægger op til, at kommuner selv skal varetage alle administrative opgaver relateret til nulemissionszoner, herunder håndtering af dispensationer og undtagelser, kommunikation til køretøjsejere og generel vejledning og rådgivning.

Det vil være en omfattende opgave for en kommune og vil det være u hensigtsmæssigt, at hver kommune skal have eget system til at administrere dispensationer og undtagelser samt sikre den nødvendige kommunikation. Det er ligeledes 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 køretøjsejere.

For miljøzoneordningen har Sund & Bælt udviklet et administrationssystem, der bl.a. indeholder et modul til at administrere dispensationer og undtagelser samt en opslagsfunktion, hvor køretøjsejere kan tjekke om deres køretøj lever op til reglerne. Systemet bruges til, at køretøjsejere kan ansøge om dispensationer digitalt, og politiet kan via opslag i systemet kontrollere om køretøjer er undtaget eller har en dispensation. Systemet kan også håndtere registrering af udenlandske køretøjer.

Desuden har de fem miljøzonekommuner indgået kontrakt med Sund & Bælt om national kommunikation, vedligeholdelse af hjemmeside, kundeservice, driftsledelse mv. udsendelse af info-breve mv. Samtidig er det Miljøstyrelsen, der varetager behandlingen af dispensationer på tværs af kommuner, hvorved der skabes en ensartet behandling.

Københavns Kommune opfordrer til, at lovforslaget kommer til at omfatte en fælles og central driftsmodel for nulemissionsordninger i stil med den ordning, der fungerer for miljøzoner. Herved kan der opnås ensartet behandling af køretøjsejere på tværs af kommuner og det vil være en langt mere effektiv administration med en central, digital løsning.

#### *Ad. 6. Håndhævelse*

Det indgår i lovforslaget, at det vil være politiet, der skal håndhæve overholdelse af regler i nulemissionszoner, og at det vil være op til den enkelte kommune og politikreds at afklare, hvilke oplysninger politiet har behov for i forhold til behandling af politianmeldelse. Det nævnes desuden, at politiets håndhævelse eventuelt kan suppleres med, at

kommuner med parkeringskorps kan bruge parkeringsvagter til at registrere og anmelde køretøjer til politiet.

Københavns Kommune påpeger, at politiets håndhævelse af nulemissionszonen næppe vil være tilstrækkelig til at sikre effekten af zonen. Samtidig er det ikke en reel mulighed, at parkeringsvagter bidrager til kontrollen, da det er føreren og ikke ejeren af køretøjer, der er ansvarlig.

Erfaringerne fra miljøzoneordningen viser, at digital håndhævelse er en langt mere effektiv håndhævelsesmetode og har en betydelig præventiv effekt. Sund & Bælt har oplyst, at da miljøzoneordningen overgik til digital håndhævelse i juni 2020, var der en varslingsperiode på tre måneder, hvor der blev udsendt knap 17.000 varslingsbreve, svarende til i gennemsnit 183 forseelser pr. dag. Allerede det efterfølgende kvartal faldt antallet væsentlig, og det er gradvist faldet siden til i andet kvartal 2022 at ligge på 18 forseelser om dagen. Tallene er udtryk for, at den digitale håndhævelse af miljøzonerne har været effektiv og har bevirket, at væsentligt færre overtræder reglerne.

Københavns Kommune opfordrer til enten at medtage digital håndhævelse i lovforslaget eller at der, ligesom ved ændring af lovgivningen for miljøzonen i 2020, bliver fulgt op med lovgivning, der giver mulighed for digital håndhævelse i stil med den eksisterende løsning for miljøzonerne. Københavns Kommune pegede i øvrigt også på løsningen med digital håndhævelse, da konceptnotat med bilag blev sendt til miljøministeren og transportministeren i april 2021.

#### *Ad. 7. Økonomi*

Lovforslaget indebærer at etablering af nulemissionszoner vil medføre udgifter for kommuner til etablering, administration, kommunikation og håndhævelse. Loven medfører ikke økonomisk compensation til kommunerne, da det er frivilligt at indføre nulemissionszoner. Da det er en statslig opgave at begrænse luftforurening og nulemissionszoner må anses som en nødvendighed for omstillingen til grøn transport, er u hensigtsmæssigt, at det alene er op til kommuner at finansiere.

Københavns Kommune vil derfor foreslå, at der afsættes statslige midler til indførelse af nulemissionszoner – enten i form af en statslig pulje eller ved at ordningen gøres lovpligtig og derved udløser DUT-midler.

**Miljøministeriet**  
Departementet  
Vester Voldgade 123  
1552 København K

**Att: mim@mim.dk**  
**Cc: jukjj@mim.dk og petsk@mim.dk**

MIM Id nr.: 602760

**Sekretariatet**

Postadresse:  
Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63  
Email: mhs@motorhistorisk.dk

www.motorhistorisk.dk

Dato: 31. maj 2024  
Side: 1/2

### Høring: Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder

Motorhistorisk Samråd vil med dette gerne takke for det tilsendte høringsmateriale, og for muligheden for at afgive vores holdninger i høringen.

Motorhistorisk Samråd følger nøje med i udviklingen på miljøzone området, såvel i Danmark som i resten af EU. I større og større omfang udvides de eksisterende lavemissionszoner (LEZ) med flere nulemissionszoner (ZEZ). Således er der i dag LEZ-områder i tre store byer i provinsen, samt København og Frederiksberg. Miljøzonerne gælder i dag kun for dieselmotorer.

Med det forslag der er sendt i høring, udvides ordningen til i visse områder at gælde alle fossildrevne køretøjer, og kan potentielt udvides til alle landets 98 kommuner. Det foreslåede er dermed en ret så markant ekspansion af det eksisterende, med deraf følgende restriktion i tilgængeligheden til alle større danske byer.

Som udgangspunkt er Motorhistorisk Samråd ikke imod miljøzoner, vi har forståelse for at udvidelsen sker af hensyn til klimaet, og CO<sub>2</sub> udledningerne generelt. Af hensyn til de historiske køretøjers anseelse i den bredere befolkning vil vi heller ikke anbefale en generel undtagelse.

Almindeligvis er de historiske køretøjer undtaget for restriktionerne i de eksisterende LEZ-områder, så længe disse køretøjer er registreret til veterankørsel. En sådan undtagelse er dog ikke indarbejdet i forslaget for ZEZ-områderne. Da den rullende kulturarv og de historiske køretøjer ikke kan erstattes af moderne el-biler, vil den eneste måde at opretholde adgangen til de centrale byområder, være de lejlighedsvis dispensationsmuligheder der heldigvis også er indbygget i forslaget.

*Forslag til ændringer af forslaget:*

#### **Et ønske om en tydelig dispensationsprocedure**

I Motorhistorisk Samråd forestiller vi os, at muligheden for en dispensationsansøgning, blandt andet vil kunne bruges hvis der ønskes adgang for historiske køretøjer ved særlige lejligheder eller begivenheder.

Desværre er det fremlagte forslag ikke særlig specifikt eller beskrivende for en sådan mulig ansøgningsprocedure. Vi er bekymrede for hvordan lejlighedsvis dispensationsansøgninger vil blive håndteret, hvis det skal være op til lokale tolkninger i de enkelte kommunale embeder.



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Véhicules Anciens (FIVA).

Det skal derfor være vores forslag, at sådanne ansøgninger skal behandles centralt i den nationale forvaltning. Et alternativ dertil, kan være at der i lovgivningen nøje beskrives vilkår og muligheder for at opnå en mulig dispensation.

### **Et ønske om overblik over udbredelsen af nulemissionszoner**

Det fremlagte forslag er tillige heller ikke særligt beskrivende omkring proceduren for oprettelse af de kommende ZEZ-områder, og afgrænsningen heraf.

Ser man ud over Europa, så er de mange miljøzoner kendetegnet ved meget stor forskellighed. Det kan være alt fra hvilke tidspunkter på døgnet miljøzonerne gælder, til hvilke køretøjer der må benyttes i zonerne, og hvornår.

På den baggrund vil Motorhistorisk Samråd opfordre til at udvidelserne sker i en gennemskuelig samlet national proces, ud fra enkle og gennemskuelige rammer. Det vil give organisationer som vores, og andre interesserede, et overblik over hvor der planlægges ZEZ-områder. Det vil tillige give os kendskab til, og mulighed for, at afgive kommentarer til høringer om specifikke områder og deres afgrænsninger i de enkelte kommuner, i en central høringsproces eksempelvis varetaget af Miljøstyrelsen.

Ud over de ovenstående forslag og kommentarer, har Motorhistorisk Samråd ikke yderligere til denne høring.

Med venlig hilsen

Steen Rode Møller  
Formand  
Motorhistorisk Samråd



Motorhistorisk Samråd har til formål at fremme bevarelsen og anvendelsen af motor-køretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark.

Samrådet varetager de tilsluttede foreningers fælles interesser, dvs. overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder, inden- og udenlandske organisationer, herunder medlemskabet af den internationale veteran-køretøjsorganisation: Fédération Internationale Des Vehicules Anciens (FIVA).

Område: Regional Udvikling  
Afdeling: Uddannelse, Mobilitet & Sekretariat  
Journal nr.: 24/10251  
Dato: 14.05.24  
Udarbejdet af: Kristina Tranders  
E-mail: kvf@rsyd.dk  
Telefon: 20291835



## **Hørings svar vedr. Udkast til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder, m.v.)**

Region Syddanmark har den 1. maj 2024 modtaget Udkast til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder, m.v.) i høring.

Region Syddanmark bakker op om de generelle hensyn i forslaget.

Region Syddanmark skal dog samtidig opfordre til, at borgerne fortsat sikres fri og lige adgang til sundhedsydelser, herunder konkret til sygehuse og øvrige behandlingssteder.

Regionen skal således påpege nødvendigheden af, at også borgere, der alene har adgang til en ikke-emissionsfri bil, også fremover har adgang til sygehuse og andre behandlingssteder uden at risikere en bøde.

Med venlig hilsen

Thomas Dyhr Vestergaard  
*Afdelingschef*  
*Regional Udvikling, Uddannelse, Mobilitet & Sekretariat.*

## Notat

### Høringssvar fra Sund & Bælt vedr. nulemissionszoner

---

Miljøministeriet har den 1. maj 2024 sendt udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven i offentlig høring. Lovforslaget giver kommunerne mulighed for hver at etablere én nulemissionszone i et afgrænset byområde. Dette notat sammenfatter Sund & Bælts bemærkninger til lovforslaget. Notatet er en gengivelse af Sund & Bælts høringssvar fra august 2022 i forbindelse med høringen af det tidligere lovforslag om nulemissionszoner. Dog er bødestatistikken fra miljøzoneordningen opdateret, herunder er inkluderet statistik for personbiler.

Det offentlige har finansieret en digital løsning til kontrol af miljøzoner. Sund & Bælts kommentarer er baseret på erfaringer fra denne ordning og muligheden for at genbruge allerede udviklede systemer.

Det er Sund & Bælts overordnede vurdering, 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 klimateffekter ved ordningen. Det er ligeledes Sund & Bælts vurdering, 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. Sund & Bælt har konkrete bemærkninger til nedenstående punkter, som uddybes i det efterfølgende:

- Håndhævelse af nulemissionszoner
- Administration af nulemissionszoner
- Digitaliseringsklar lovgivning
- Forslag til centraliseret løsningsmodel
- Betinget objektivt ansvar

#### **Håndhævelse af nulemissionszoner**

Sund & Bælt kan konstatere, at der i lovforslaget lægges op til, at nulemissionszoner skal håndhæves af politiet. I tillæg til dette kan kommunerne beslutte at supplere med andre foranstaltninger, fx patruljering af p-vagter, som kan politianmelde eventuelle overtrædelser. Erfaringerne fra miljøzoneordningen viser, at digital håndhævelse er en langt mere effektiv håndhævelsesmetode og har en betydelig præventiv effekt.

Som det fremgår af *tabel 1* på næste side, er antallet af bøder til varebiler i miljøzoneordningen faldet markant over tid, selvom kontroltrykket har været det samme.

Da miljøzoneordningen overgik til digital håndhævelse den 1. juni 2020, var der en varslingsperiode på tre måneder, hvor der blev udsendt små 17.000 advarselsbreve til varebiler svarende til i gennemsnit 183 forseelser pr. dag. Allerede i det efterfølgende kvartal, hvor Miljøstyrelsen begyndte at udskrive administrative bødeforlæg, faldt antallet af forseelser betydeligt. Således blev der udsendt godt 5.800 administrative bødeforlæg i fjerde kvartal 2020 svarende til i gennemsnit 63 forseelser pr. dag. Siden er tallet faldet yderligere – trods en skærpelse af reglerne undervejs i perioden – og i første kvartal 2024 er det gennemsnitlige antal forseelser helt nede på 7 pr. dag.

**Tabel 1. Bødestatistik for varebiler – antal bøder pr. kvartal fra medio 2020 til i dag**

Årstal	Kvartal	Antal bøder i alt	Antal bøder pr. dag
2020	Q3	16.850	183
	Q4	5.821	63
2021	Q1	3.070	34
	Q2	2.771	30
	Q3	2.744	30
	Q4	1.968	21
2022	Q1	1.762	20
	Q2	1.575	17
	Q3	6.915	75
	Q4	2.942	32
2023	Q1	2.218	25
	Q2	1.706	19
	Q3	1.953	21
	Q4	884	10
2024	Q1	682	7
	Q2	351	9
<b>Total</b>		<b>54.212</b>	

Anm.: Q3 2020 var en varslingsperiode, hvor der blev udsendt advarselsbreve til køretøjsejere, der ikke levede op til reglerne. I Q2 2024 indgår data til og med den 13. maj. Det bemærkes, at reglerne for varebiler blev skærpet hhv. den 1. juli 2022 og den 1. juli 2023, hvilket er årsagen til stigningen i bødesager.

Samme tydelige mønster gør sig gældende for personbiler, som blev omfattet af miljøzonereglerne den 1. oktober 2023, jf. *tabel 2*.

I varslingsperioden fra d. 3. juli 2023 frem mod og live den 1. oktober 2023 blev der udsendt godt 33.000 advarselsbreve svarende til i gennemsnit 361 forseelser pr. dag. Allerede i det første kvartal med bødeudstedelser (Q4 2023) faldt antallet af forseelser med næsten 80 pct., idet der blev udstedt godt 7.500 administrative bødeforlæg svarende til i gennemsnit 82 forseelser pr. dag. I det efterfølgende kvartal blev bødetallet yderligere halveret til i gennemsnit 41 bøder pr. dag.

**Tabel 2. Bødestatistik for personbiler – antal bøder pr. kvartal fra medio 2023 til i dag**

Årstal	Kvartal	Antal bøder i alt	Antal bøder pr. dag
2023	Q3	33.231	361
	Q4	7.514	82
2024	Q1	3.703	41
	Q2	1.937	45
<b>Total</b>		<b>46.385</b>	

Anm.: Q3 2023 var en varslingsperiode, hvor der blev udsendt advarselsbreve til køretøjsejere, der ikke levede op til reglerne. I Q2 2024 indgår data til og med den 13. maj.

Bødestatistikken er udtryk for, at den digitale håndhævelse af miljøzonerne har været effektiv og har bevirket, at væsentligt færre af de omfattede dieselskøretøjer kører ind i miljøzonerne uden partikelfilter sammenlignet med tidligere. Den digitale håndhævelse har således været



kraftigt medvirkende til at nedbringe partikelforureningen i de fire største byer, hvilket var den politiske målsætning med skærpelsen af miljøbeskyttelsesloven.

#### **Administration af nulemissionszoner**

Lovforslaget lægger op til, at kommunerne selv skal varetage alle administrative opgaver relateret til nulemissionszoner, herunder håndtering af dispensationer og undtagelser, kommunikation til berørte køretøjsejere og generel vejledning og rådgivning. Dette vil pålægge den enkelte kommune en betydelig administrativ og økonomisk byrde, og det vil være en samfundsmæssig dyr løsning, at op til potentielt 98 kommuner skal systemudvikle og drifte op til potentielt 98 individuelle løsninger.

Sund & Bælt har udviklet et administrationssystem til miljøzoner, som med begrænset videreudvikling kan anvendes af kommunerne til nulemissionszoner. Administrationssystemet indeholder bl.a. et modul til at administrere dispensationer og undtagelser. Eksempelvis kan køretøjsejere bruge systemet til at ansøge om dispensationer digitalt, og politiet vil via opslag i systemet kunne kontrollere, om køretøjer er undtaget eller har en dispensation inden udskrivelsen af en bøde. Endvidere indeholder administrationssystemet en opslagsfunktion, hvor køretøjsejere kan tjekke, om deres køretøj lever op til reglerne, ligesom systemet indeholder en funktion til registrering af udenlandske køretøjer.

Sund & Bælt har ligeledes opbygget en omkostningseffektiv driftsorganisation, som supporterer miljøzonekommunerne med kommunikation, vedligeholdelse af hjemmeside, kundeservice, driftsledelse, leverandørstyring samt hosting, drift og vedligeholdelse af it-systemer. Sund & Bælt har fået tildelt de pågældende opgaver ved lov og varetager derfor opgaverne til kostpris. Driftsorganisationen kan skaleres til også at håndtere nulemissionszoner, hvilket vil være en langt nemmere og billigere løsning for kommunerne, end hvis de selv skal stå for driften, som lovforslaget lægger op til. En centraliseret og ensartet løsning på tværs af kommunerne vil også give en langt bedre brugeroplevelse for de berørte køretøjsejere.

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. Det giver derfor god mening af placere opgaven med at udstede og administrere dispensationer og undtagelser hos kommunerne og ikke Miljøstyrelsen som ved miljøzoner. Omvendt er der også behov for at fastholde, at opgaven håndteres så digitalt som muligt for at spare ressourcer både hos kommunerne, borgere, virksomheder og politiet. Dispensationer og undtagelser kommer til at gælde i en række forskelligartede situationer, eksempelvis for beboere, handicappede, forsvaret, politiet, redningsberedskabet, eventuelt erhvervstrafik mm. Alternativet til en digital løsning vil være udstedelse af dispensationer på papir, hvilket er ressourcetungt og giver risiko for dokumentfalsk.

#### **Digitaliseringsklar lovgivning**

I lovforslaget er der kun taget stilling til tre af Digitaliseringsstyrelsens syv principper for digitaliseringsklar lovgivning, nemlig *princip 1) enkle og klare regler*, *princip 2) digital kommunikation* samt *princip 6) anvendelse af offentlig infrastruktur*.

Sund & Bælt vurderer, at loven kan gøres endnu mere digitaliseringsklar ved at genbruge de løsninger, som Sund & Bælt leverer til de fem miljøzonekommuner. Det er Sund & Bælts vurdering, at en tilpasning af den eksisterende løsning for miljøzoneordningen til nulemissionszoner vil imødekomme de resterende fire principper – og dermed vil kunne bidrage til, at lovgivningen for nulemissionszoner efterlever alle syv principper for digitaliseringsklar lovgivning.

*Princip 3 – muliggør automatisk sagsbehandling:* Tilpasses systemet fra miljøzoner vil det være muligt at træffe afgørelser automatisk baseret på objektive kriterier i forbindelse med håndtering af dispensationer og undtagelser, detektering og validering af overtrædelser, identificering af overtrædere og udsendelse af administrative bødeforlæg.

Sund & Bælt leverer et fælles digitalt dispensationssystem, hvor køretøjsejere kan søge dispensation, og hvor nummerplade på dispenserede køretøjer lægges ud i kameraerne, så de pågældende køretøjsejere ikke får et administrativt bødeforlæg. Når nummerplade-kameraerne detekterer et køretøj, laves automatisk kontrol af, om det er en overtrædelse. Hvis ikke slettes billedet og data øjeblikkeligt, og ved overtrædelse kan Miljøstyrelsen tilgå Sund & Bælts system og godkende udsendelse af bødeforlæg, som også sker automatisk med opslag i køretøjsregistre og automatisk udsendelse via e-post eller brev.

*Princip 4 – ensartede begreber og genbrug af data:* Det vil være oplagt at bruge samme begreber og data, som gælder for miljøzoner, herunder definitioner af køretøjer, genbrug af køretøjsregisteropslag, genbrug af kameraer og genbrug af forretningsregler for dispensationer og udstedelse af administrative bødeforlæg. I tillæg hertil vil en centraliseret løsning for nulemissionszoner sikre, at der anvendes samme begreber og data på tværs af kommunerne, så borgerne sikres en ensartet sagsbehandling.

*Princip 5 – tryk og sikker databehandling:* En tilpasning af den eksisterende miljøzoneløsning vil sikre effektiv sagsbehandling, idet eksisterende kontrolteknologi, administrationssystem og driftsorganisation kan genbruges. Der vil være tale om en tryk og sikker datahåndtering, idet alene de biler, som et kamera vurderer overtræder loven, udtages til videre sags-/databehandling, mens alle billeder af lovmedholdelige biler slettes øjeblikkeligt. Dette sikrer derfor også en systematisk tilgang til dataminimering, som er et centralt princip i henhold til lov om persondata.

*Princip 7 – forebygger snyd og fejl:* Det vurderes, at en tilpasning af den eksisterende løsning for miljøzoner vil optimere kontrollen men også forebygge snyd og fejl, idet stationære og mobile kameraer sikrer et højt kontroltryk og har en dokumenteret præventiv effekt for omgåelse af reglerne.

#### **Forslag til centraliseret løsningsmodel**

For at reducere den administrative og økonomiske byrde for kommunerne til etablering og drift af nulemissionszoneordningen vil Sund & Bælt foreslå en centraliseret løsningsmodel, der baserer sig på Sund & Bælts eksisterende systemer og driftsorganisation, der ligeledes anvendes i forbindelse med opkrævning af vejafgifter på Storebæltsbroen, håndhævelse af miljøzoner og den kommende vejafgiftsordning for lastbiler.

Sund & Bælt's fulde driftsmodel består af nedenstående løsningselementer:

1. Datafangst baseret på automatisk billedgenkendelse (nummerplade-kameraer)
2. Validering af køretøjer gennem opslag i køretøjsregistre
3. Administrationssystem til Miljøstyrelsen/kommunerne, herunder systemunderstøttelse af dispensationer og undtagelser
4. Udsendelse og opkrævning af bøder
5. Driftsledelse, hjemmeside, selvbetjeningsløsning, kommunikation til berørte køretøjsejere og kundeservice

Erfaringer viser, at digital kontrol ved brug af nummerplade-kameraer er en meget effektiv kontrolforanstaltning. Det er dog også en forholdsvis dyr løsning, hvis der skal opsættes mange fy-

siske kameraer. For at reducere etablerings- og driftsomkostningerne for kommunerne og imødekomme eventuelle privacy issues vil Sund & Bælt foreslå en reduceret løsningsmodel, hvor den digitale håndhævelse ved brug af nummerplade-kameraer (**punkt 1**) erstattes af håndhævelse ved kommunens parkeringsvagter som supplement til politiet. En løsning, som der ligeledes gives mulighed for i lovforslaget. For at undgå dobbeltsanktionering har Sund & Bælt allerede udviklet en lignende løsning til miljøzonestemmet, hvor politiet kan indtaste oplysninger om udstedte bøder.

Sund & Bælt vil med relativt små udviklingsomkostninger kunne levere en webapplikation til parkeringsvagterne (som også kan bruges af politiet), hvor parkeringsvagterne kan registrere ureglementerede køretøjer i form af et billede, registreringsnummer på køretøjet og en adresse. Registrerede forseelser opsamles i Sund & Bælts administrationssystem, hvor data valideres og kontrolleres for eventuelle dispensationer og undtagelser (**punkt 2 og 3**), hvorefter systemet udsender administrative bødeforlæg på vegne af den ansvarlige myndighed (**punkt 4**). Endvidere kan Sund & Bælt påtage sig den fulde opgave med driftsledelse, kommunikation og kundeservice på vegne af kommunerne (**punkt 5**).

Tabel 3 og 4 nedenfor viser et budgetoverslag for den fulde model, inkl. anvendelse af nummerplade-kameraer, og den foreslåede, reducerede løsningsmodel, hvor håndhævelsen baseres på en webapplikation til parkeringsvagter og eventuelt politiet. Budgetoverslaget er baseret på omkostningerne til etablering, drift og håndhævelse af miljøzoner.

Etableringen af nulemissionszoneordningen vil være forbundet med nogle faste udviklings- og driftsomkostninger, som er uafhængige af, hvor mange kommuner der er omfattet af ordningen, og som derfor anbefales finansieret af Staten, jf. tabel 3.

**Tabel 3. Faste omkostninger til etablering og drift af centraliseret løsningsmodel, DKK**

Omkostningstype	Fuld model	Reduceret model
Udgifter til etablering af ordning	6.000.000	4.980.000
Omkostninger til drift af ordning pr. år, ekskl. afskrivninger	4.232.000	2.748.500
<b>Omkostninger til drift af ordning pr. år, inkl. afskrivninger</b>	<b>5.089.143</b>	<b>3.459.929</b>

Anm.: Budgetoverslaget er baseret på en syvårig afskrivningsperiode.

Udover de faste omkostninger vil ordningen være forbundet med nogle tilslutnings- og driftsomkostninger for den enkelte kommune samt et variabelt gebyr pr. udstedt bødeforlæg. Gebyret dækker over omkostninger forbundet med udsendelse af et administrativt bødeforlæg, herunder identifikation af køretøjs ejer, brev, kuvertering, porto, gebyr til e-boks, håndtering af indbetaling og eventuelle rykkere.

Tabel 4 viser de kommunespecifikke omkostninger for Københavns Kommune til etablering og drift af en nulemissionszone i Middelalderbyen.

**Tabel 4. Kommunespecifikke omkostninger til etablering og drift af centraliseret løsning med afsæt i Middelalderbyen, DKK**

Omkostningstype	Fuld model	Reduceret model
Udgifter til etablering af ordning	5.736.000	600.000
Omkostning til drift af ordning pr. år (ekskl. afskrivninger)	842.750	115.000
<b>Omkostninger til drift af ordning pr. år (inkl. afskrivninger)</b>	<b>1.662.179</b>	<b>200.714</b>
Omkostninger pr. bødeforlæg	30	30

Anm.: Budgetoverslaget er baseret på en syvårig afskrivningsperiode.

Budgetoverslaget for den fulde model er baseret på opstilling af 11 stationære nummerplade-kameraer suppleret med én mobil enhed. Som det fremgår, vil der være en betydelig besparelse for Københavns Kommune ved den foreslåede, reducerede model uden brug af nummerplade-kameraer.

Det vil være muligt at lave forskellige varianter af den foreslåede løsningsmodel, eksempelvis at det ikke er Sund & Bælt, der udsender bødeforlæg i Miljøstyrelsens navn, men at det er politiet, der står for udsendelse af bødeforlæg.

***Betinget objektivt ansvar***

Den foreslåede centraliserede løsningsmodel med anvendelse af kommunens parkeringsvagter til håndhævelse af nulemissionszoneordningen forudsætter, at der indføres betinget objektivt ansvar for overtrædelser af reglerne. Det betyder, at strafansvaret pålægges ejeren (brugeren) af køretøjet, med mindre en af ejeren (brugeren) nærmere angivet person erkender at have været fører på gerningstidspunktet. Der gælder ligeledes betinget objektivt ansvar på miljøzoneordningen, og grundet de to ordningers meget store lighedspunkter, bør ordningerne retspolitisk håndteres ens.