



Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 2024 - 883
Den 12. november 2024

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1 til L 37, forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder, indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen m.v) stillet den 11. oktober 2024 af Mette Thiesen (DF).

Spørgsmål nr. 1 til L 37

”Vil ministeren redegøre nærmere for, hvorledes det generelt kan antages, at en ordning med ikrafttræden fra den 1. januar 2026 (eller senere) i almindelighed ikke vil rejse spørgsmål om ekspropriation efter Grundlovens § 73, da det forekommer at være en kort frist i ekspropriationsmæssig sammenhæng, navnlig henset til, at ramte borgere reelt kan have et køretøj, der er ubrugeligt eller ikke egnet til den brug, det er indkøbt til?”

Svar

Nulemissionszoner er efter lovforslaget mindre, afgrænsede byområder, hvor det i mange tilfælde vil være muligt at parkere udenfor zonen og tilbagelægge det sidste stykke vej ind til en destination ved hjælp af en anden transportform eller forventeligt for de fleste ved at gå.

Adgangen til at etablere nulemissionszoner foreslås endvidere begrænset til én zone pr. kommune. Endelig vil beboere i en given nulemissionszone være undtaget fra kravene, således at de fortsat kan benytte deres benzin- eller dieselskøretøj.

Som det bl.a. fremgår af lovforslagets pkt. 2.3.2, vil den foreslåede ordning, hvorefter kommunalbestyrelserne i alle landets kommuner gives mulighed for hver at etablere én nulemissionszone med virkning fra den 1. januar 2026 eller senere, i almindelighed ikke rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73.

Det kan om denne vurdering uddybende oplyses, at der er lagt vægt på, at der er tale om en generel ordning, at der ikke sker en overførsel af ejendomsret til det offentlige og at ordningen ikke i almindelighed vil ramme enkelte personer med en sådan intensitet, at det har karakter af ekspropriation efter grundlovens § 73. Der kan i øvrigt henvises til, at kravene i en nulemissionszone som anført ovenfor tidligst vil have virkning fra den 1. januar 2026, at der foreslås visse generelle undtagelser fra kravene, og at det foreslås at bemyndige miljøministeren til at fastsætte regler om yderligere generelle undtagelser samt om adgang til dispensation fra kravene. Det påtænkes, at bemyndigelsen bl.a. udnyttes til at fastsætte regler om undtagelse fra kravene af visse typer eller kategorier af køretøjer, undtagelse fra kravene for personer med bopæl i en nulemissionszone og adgang til dispensation til anvendelse af bestemte køretøjer til nærmere angivne formål mv.

Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene i en nulemissionszone vil kunne ramme enkelte personer eller virksomheder atypisk hårdt, og at nulemissionskravene i enkelte tilfælde således vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person eller virksomhed.

Det må bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation, og i vurderingen vil navnlig indgå den økonomiske betydning af kravene i en nulemissionszone. Da lovforslaget ikke indeholder hjemmel til ekspropriation, forudsættes det, at dispensationsadgangen vil blive anvendt i tilfælde, hvor en person eller virksomhed ellers ville blive ramt atypisk hårdt af kravene på en sådan måde, at kravene i givet fald ville have fået karakter af et ekspropriativt indgreb.

Magnus Heunicke

/

Morten Pedersen