



Natur, Miljø og Produktion  
J.nr. 2022 - 4526  
Ref. JUKJJ, GRLYS  
Den 20. maj 2025

## **Eksternt høringsnotat vedr. høring over udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byområder**

---

Et udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byområder har været i offentlig høring i perioden fra den 17. januar til den 21. februar 2025.

Der er modtaget i alt 24 høringssvar i høringsperioden.

Følgende 21 høringsparter har fremsendt bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet:

- Banedanmark
- Cerius og Radius
- Dansk Bilbrancheråd
- Dansk Erhverv
- Dansk Industri
- Dansk PersonTransport
- Danske Handicaporganisationer
- Danske Motorcyklister
- Danske Regioner
- Drivkraft Danmark
- DTL Danske Vognmænd
- FDM
- Frederiksberg Kommune
- Klimabevægelsen
- Kommunernes Landsforening
- Københavns Kommune
- Mobility Denmark
- Motorhistorisk Samråd
- Rådet for Grøn Omstilling
- SMVdanmark
- Trafikselskaberne i Danmark

Følgende 3 høringsparter har oplyst, at de ingen bemærkninger har til bekendtgørelsesudkastet:

- AutoBranchen Danmark
- Dansk Arbejdsgiverforening
- DSB

Ud over de ændringer af bekendtgørelsen, som høringen har givet anledning til, er der foretaget mindre redaktionelle justeringer af bekendtgørelsen.

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

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

<b>1. Omfattede køretøjer .....</b>	<b>3</b>
1.1 Drivmidler .....	3
1.2. Tunge køretøjer .....	3
1.3. Øvrige bemærkninger .....	3
<b>2. Undtagelser og dispensation .....</b>	<b>4</b>
2.1. Undtagelser for beboere.....	4
2.2 Undtagelse for handicapkøretøjer, taxi med lift, sygetransporter og kommunalt/regionalt visiteret befordring .....	5
2.3. Liberale erhverv som læger, tandlæger og speciallæger .....	6
2.4. Ekspropriation .....	7
2.5. Akutte opgaver i en nulemissionszone .....	7
2.6. Øvrige undtagelser .....	7
2.7. Klippekontsordning .....	8
2.8. Dispensationer .....	8
<b>3. Afgrænsning af en nulemissionszone.....</b>	<b>9</b>
3.1. Faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil.....	9
3.2. Virksomheder direkte afhængig af trafik med fossile køretøjer.....	9
3.3. Definition af afgrænset, sammenhængende byområde .....	10
3.4. Størrelse på en nulemissionszone .....	11
3.5. Kommunernes konsekvensvurderinger .....	11
3.6. Gennemgående transitrute .....	12
3.7. Det strategiske vejnet.....	12
3.8. Miljøzoner .....	12
3.9. Antal zoner .....	12
3.10. Øvrige bemærkninger .....	13
<b>4. Implementeringsperiode .....</b>	<b>13</b>
4.1. Minimumsinfasningsperioden på hhv. 6 og 12 måneder .....	13
<b>5. Høring ifm. etablering af en nulemissionszone .....</b>	<b>14</b>
5.1. Høringsparter .....	14
5.2. Høring af Miljøstyrelsen (herunder indsigelse) .....	14
<b>6. Etablering og administration af en nulemissionszone .....</b>	<b>15</b>
6.1. Etablering af en nulemissionszone.....	15
6.2. Kommuners administration .....	15
6.3. Uensartede regler.....	16
<b>7. Håndhævelse og bøder .....</b>	<b>16</b>
7.1. Automatisk håndhævelse .....	16
7.2. Bødestørrelse .....	17
7.3. Skiltning.....	17
7.4. Rollefordeling mellem vejmyndigheder og politi.....	17
<b>8. Evaluering af ordningen .....</b>	<b>18</b>
8.1 Rammerne for evalueringen .....	18

8.2. Forsøgsordning .....	18
---------------------------	----

## **9. Økonomiske konsekvenser ..... 19**

9.1. Kommunerne .....	19
-----------------------	----

9.2 Erhvervslivet .....	19
-------------------------	----

## **1. Omfattede køretøjer**

### **1.1 Drivmidler**

Dansk Industri bemærker, at det ikke er befordrende for den grønne omstilling, at reglerne ikke giver mulighed for at anvende køretøjer, som kører på 100 procent biogas eller på biobrændstoffer i nulemissionszonerne.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at biodiesel og biogas ikke er emissionsfri, selvom de udleder mindre CO<sub>2</sub> end konventionelle brændstoffer. Disse brændstoffer bidrager altså stadig til luftforureningen.*

*Det skal hertil bemærkes, at det ville blive vanskeligt at sikre en effektiv håndhævelse, da det ikke er umiddelbart konstaterbart, om der køres på biodiesel eller almindelig diesel. Kravet om nulemission er derimod umiddelbart konstaterbart.*

### **1.2. Tunge køretøjer**

Rådet for Grøn Omstilling mener ikke, at tunge køretøjer over 12 tons skal undtages nulemissionszonekravene, da der nu findes et stort udvalg af nulemissionsudgaver, og eksistensen af nulemissionszonekrav kan være vognmændenes eneste argument for at skifte til et nulemissionskøretøj, da disse er mest rentable ved kørsel af mange kilometer.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

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

*Der findes pt. ikke permanente nulemissionszoner i andre europæiske lande, men England har igangsat flere pilotprojekter, hvor det dog er muligt at betale for adgang til zonerne, mens Belgien og Nederlandene har planer om at etablere nulemissionszoner i forskellige varianter, og Sverige forventer at etablere sin første zone i løbet af foråret.*

*Da der endnu ikke findes konkrete erfaringer med nulemissionszoner i Europa, som kan anvendes i en dansk model vil ordningen i stedet blive evalueret tre år fra lovens vedtagelse bl.a. mhp. at vurdere, hvilke køretøjer der bør omfattes. Evalueringen sker på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande. I den forbindelse evalueres det også, om lastbiler over 12 tons og busser fortsat skal undtages nulemissionszonekravene.*

### **1.3. Øvrige bemærkninger**

Banedanmark anmoder om, at det skrives ind i bekendtgørelsen, at nulemissionszoner ikke omfatter jernbanedrift.

### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet henviser til lovens § 15 g, stk. 1 og 2, hvoraf det fremgår, hvilke køretøjer der kan omfattes af nulemissionszonekravene. Dermed er det lovbestemt, at nulemissionszoner ikke omfatter jernbanedrift.

## **2. Undtagelser og dispensation**

### **2.1. Undtagelser for beboere**

Dansk Erhverv bemærker, at der er en fejl i bekendtgørelsens § 14, pkt. 5 og 6, da det umiddelbart forsat er muligt at levere transportydelser, hvis blot bilens registrerede ejer bor inden for nulemissionszonen, og at det derfor bør præciseres, at køretøjer ikke må anvendes til erhvervsmæssige aktiviteter.

DTL Danske Vognmænd ønsker, at undtagelsen for beboere omfatter enhver bruger af køretøjet med fast bopæl i en nulemissionszone, uanset om vedkommende er registreret som bruger af køretøjet, således at en chauffør eksempelvis har mulighed for at parkere det fossile køretøj, som vedkommende er bruger af, ved sin bopæl i zonen.

Frederiksberg Kommune bemærker, at der i en række situationer vil være usikkerhed om hvorvidt et køretøj er undtaget, fx ved lånesituationer af køretøjet, brug af lånebil mv., hvilket gør bestemmelsen vanskelig at håndhæve i praksis.

Københavns Kommune bemærker, at det ikke fremgår klart, om nye beboere også er omfattet af undtagelsen for beboere i zonen, og hvordan erhvervskøretøjer ejet af virksomheder i zonen er stillet.

Københavns Kommune bemærker, at bekendtgørelsens definition af en firmabil er mere restriktiv end de betingelser, der gælder for de licenser som udstedes af Københavns Kommune, og at det i praksis er det vanskeligt at undersøge, om en given bruger bliver beskattet af brugen eller har købt et dagsbevis.

Kommunernes Landsforening og Københavns Kommune bemærker, at der kan være tvivl om, hvordan 'bruger af køretøjet' skal fortolkes.

### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker generelt, at det vil være op til den enkelte kommune at fastsætte de nærmere regler ifm. dispensationspraksis, herunder hvilken dokumentation der skal medsendes i ansøgningen.

Ministeriet bemærker, for så vidt angår undtagelsen for beboere, at det er hensigten, at undtagelsen kun skal gælde for beboere i en nulemissionszone, når disse agerer som privatpersoner, og at undtagelsen dermed kun omfatter kørsel i privat køretøj. Samtidig er det hensigten, at undtagelsen skal gælde for alle beboere – herunder tilflyttere – både når de er ejer og bruger af et køretøj.

Undtagelsen for beboere vil også gælde for tilflyttere og for beboere, der anskaffer sig et nyt køretøj efter en nulemissionszones virkningstidspunkt, da det kan være indgribende for mange at være nødsaget til at anskaffe et nulemissionskøretøj/skifte køretøj. I takt med den teknologiske udvikling, samt flere nulemissionskøretøjer på brugtvoغنsmarkedet, vil dette kunne ændre sig. Dette vil dog kræve en bekendtgørelsesændring.

*Det er ikke hensigten, at undtagelsen også vil gælde for erhverv bosat i en nulemissionszone. Det bemærkes dog, at der i afgrænsningen af en nulemissionszone ikke kan indgå områder, hvor virksomheder, der er helt afhængig af konventionel transport (f.eks. tankstationer og automekanikere), ligger. Såfremt et erhverv bosat i nulemissionszonen har opgaver, som ikke kan løses af et nulemissionskøretøj henvises til muligheden for at opnå dispensation. Det bemærkes i øvrigt, at minimumsindfasningsperioden er 12 måneder for erhvervskøretøjer.*

*Det bemærkes, at ved »bruger« af køretøjet skal forstås registrerede brugere som defineret i § 1, stk. 3, og § 42 i bekendtgørelse om registrering af køretøjer. En bruger af et køretøj betegnes efter § 1, stk. 3, som en fysisk eller juridisk person, der er forskellig fra køretøjets registrerede ejer, og som har ret til at bruge køretøjet i 30 dage eller mere. For de nærmere regler om registrering af brugere henvises til bekendtgørelse om registrering af køretøjer, jf. bekendtgørelse nr. 866 af 19. juni 2023 med ændringer af bekendtgørelse nr. 741, af 17. juni 2024 og bekendtgørelse nr. 1087 af 10. oktober 2024. Politiet kan tilgå information om registrerede brugere af køretøjet i Køretøjsregisteret.*

*Fsva. firmabiler bemærkes det, at såfremt en firmabil er forbeholdt én medarbejder og medarbejderen har bilen til rådighed mere end 30 dage om året, skal medarbejderen registreres som bruger af bilen. Dette vil fremgå af Køretøjsregisteret, og politiet har dermed adgang til denne information ved kontrol af køretøjet. På den baggrund er bekendtgørelsen er justeret, således at der i § 14 ikke længere er en særskilt undtagelse for firmabiler, der anvendes af privatpersoner, idet disse vil være dækket ind af undtagelsen for køretøjer, hvor den registrerede bruger af køretøjet er en fysisk person med fast bopæl i den pågældende nulemissionszone. Definitionen af 'firmabiler' udgår dermed også af bekendtgørelsen. Derfor vil der ikke være behov for at kontrollere, om der er købt dagsbevis til privat kørsel.*

## **2.2 Undtagelse for handicapkøretøjer, taxi med lift, sygetransporter og kommunalt/regionalt visiteret befordring**

Dansk Erhverv og Danske Handicaporganisationer finder det positivt, at handicapkøretøjer, taxier med indbygget lift, sygetransporter og kommunale eller regionale køretøjer til visiteret befordring er undtaget nulemissionszonereglerne.

Københavns Kommune bemærker, at definitionen af et handicapkøretøj er mere omfattende end den der anvendes i bekendtgørelsen for handicapparkeringskort, hvilket kan gøre håndhævelsen vanskelig i praksis, hvis en bil fx er parkeret uden kort i bilen.

Dansk PersonTransport bemærker ifm. sygetransporter, at den siddende patienttransport kan udføres af køretøjer, der er beroende på sygetransporttilladelse, taxitilladelse og tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, og at køretøjet derfor kan være indregistreret til andre formål end sygetransport, fx offentlig servicetrafik.

Københavns Kommune bemærker, at det kan være vanskeligt at undersøge, om kørsel er 'omfattet af reglerne i bekendtgørelse om befordring og befordringsgodtgørelse efter sundhedsloven.', jf. nr. 6 om sygetransporter, og om en taxi har indbygget lift, da det vil kræve, at den enten er registreret i et system, som der er adgang til, eller at man kan se liften fysisk.

Dansk PersonTransport bemærker, at fsva. definitionen af taxier med lift, bør det anføres, at en taxi med en tilladelse udstedt efter 2018, er beroende på en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jf. taxiloven.

Trafikskaberne bemærker, at det er uklart, hvad 'taxilicens' refererer til, og at definition på fossile køretøjer mangler og at bekendtgørelsen efter deres opfattelse ikke implementerer de vilkår for undtagelse af liftbiler og storvogn I-vogne med plads til kørestole, som ellers fremgår af bemærkningerne til lovforslag om nulemissionszoner, og opfordrer til, at alle liftbiler og storvogn I-biler, som kan medtage kørestole undtages nulemissionszonereglerne.

Dansk PersonTransport, Trafikskaberne og Danske Regioner bemærker, at flextrafik omfatter andet kørsel end visiteret kørsel, fx flextur og plustur, hvor de forskellige kørselsformer samkøres i samme køretøj, og opfordrer derfor til, at der laves en generel undtagelse for flextrafik. Danske Regioner og Trafikskaberne opfordrer til, at undtagelsen løber frem til 2030.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at det er hensigten, at et handicapkøretøj forsat skal være undtaget reglerne, selvom indehaveren af handicapparkeringskortet har glemt at medbringe kortet.*

*Det bemærkes videre, at det vil være umiddelbart konstaterbart ved standsning af et køretøj, om det er udstyret med lift.*

*I tilfælde af at et undtaget køretøj fejlagtigt udskrives en bøde, f.eks. hvis kontrollen har fundet sted under parkering, og der dermed ikke har været adgang til køretøjet eller ejeren (brugeren), kan bøden ankes.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet har på baggrund af høringssvarene justeret definitionen af en taxi med lift til "Køretøjer omfattet af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport efter taxilovens § 3, som er udstyret med fastmonteret lift og indrettet til befordring af mindst to kørestole."*

*Derudover er bekendtgørelsen justeret, så begrebet "fossile køretøjer" ikke længere fremgår af bekendtgørelsen. I stedet benyttes i bekendtgørelsen "køretøjer, der ikke er nulemissionskøretøjer", dvs. alle køretøjer, som falder uden for definitionen af nulemissionskøretøjer. Definitionen af nulemissionskøretøjer er justeret, så det fremgår af definitionen, at rent elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer opfylder kravene.*

*Endelig undtages al flextrafik fra nulemissionskravene i bekendtgørelsens § 14. Ved den planlagte evaluering tre år efter lovens vedtagelse kan det vurderes, hvorvidt undtagelsen for flextrafik fortsat er relevant.*

### **2.3. Liberale erhverv som læger, tandlæger og speciallæger**

Frederiksberg Kommune efterspørger mulighed for undtagelser i de situationer, hvor f.eks. liberale erhverv, som læger, tandlæger, speciallæger, med et stort kundegrundlag, er beliggende inde i zonen. Her vil kunderne enten skulle parkere uden for zonen eller skulle bruge anden transport, hvilket kan være til væsentlig gene for såvel virksomhedens drift samt for de ofte følsomme brugere. Alternativt vil kommunen skulle meddele et stort antal dispensationer, hvilket giver risiko for et u hensigtsmæssigt stort bureaukrati ved kommunens administration af zonen.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at det i mange tilfælde er muligt for kommunen at afgrænse zonen således, at læger, tandlæger, speciallæger m.m. ikke omfattes af nulemissionszonen ved eksempelvis at lave små afstikkerveje ind i en nulemissionszone.*

*Såfremt læger, tandlæger, speciallæger m.m. alligevel omfattes af nulemissionszonen, er nulemissionszoner mindre, afgrænsede byområder, hvor der således ikke er langt fra kanten til midten af en zone. I de fleste tilfælde vil det derfor være muligt at parkere udenfor en zone og gå det sidste stykke ind til en destination i en nulemissionszone. Herudover er handicapkøretøjer, taxier med lift, sygetransporter og kommunale eller regionale køretøjer til visiteret befordring undtaget nulemissionszonereglerne. Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer derfor ikke, at der er behov for en generel undtagelse.*

#### **2.4. Ekspropriation**

Mobility Denmark bemærker, at bekendtgørelsen kun indeholder bestemmelser, der skal håndtere spørgsmålet om ekspropriation ift. køretøjer og ikke ift. virksomheder, og derfor forstår de, at såfremt en nulemissionszone rammer enkeltvirksomheder så hårdt, at det får karakter af et ekspropriativt indgreb, må zonen ikke etableres der, hvor sådanne virksomheder befinder sig, da der her ikke vil være mulighed for dispensation til bestemte køretøjer, fordi zonen i sagens natur gælder kørslen i et udefinerbart antal køretøjer, der kører til og fra virksomheden – typisk kunder, leverandører mv.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at det er hensigten, at dispensationsmuligheden ifm. ekspropriation også skal gælde erhverv bosat i zonen. Det kan eksempelvis være, såfremt en virksomhed i zonen ejer et eller flere fossile køretøjer, der benyttes til leveringer. Virksomheden er ikke nødvendigvis afhængig af fossil trafik til virksomheden, men virksomheden kan – på samme måde som en privat person – blive ekspropriativt ramt, såfremt dets køretøj ikke længere må anvendes der, hvor de 'bor'.*

#### **2.5. Akutte opgaver i en nulemissionszone**

Dansk Industri opfordrer til, at transport i køretøjer, der udfører hasteopgaver, for eksempel i forbindelse med nedbrud i bygninger, køretøjer eller ledningsnet, ikke først skal ansøge om fritagelse, men bør undtages af kravene om nulemission.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Bekendtgørelsen er justeret, så der nu er indsat en undtagelse for køretøjer, når de anvendes til akut erhvervsmæssig kørsel med henblik på at afværge eller begrænse en nærliggende risiko for væsentlig materiel skade på privat eller offentlig ejendom. Det kan f.eks. være i forbindelse med akut udbedring af brud på vandrør, gaslæk, strømafbrydelse eller lignende.*

#### **2.6. Øvrige undtagelser**

FDM opfordrer til, at veteranbiler undtages nulemissionszonekravene, da veteranbiler er en del af vores fælles kulturarv og kører ganske få kilometer om året og dermed ikke udgør en miljømæssig nævneværdig påvirkning.

Cerius og Radius bemærker, at kørsel i forbindelse med at opretholde elforsyningen og benyttelse af generatorer bør tilføjes som en undtagelse i bekendtgørelsens § 14, da dette er en samfundskritisk opgave.

Dansk Bilbrancheråd indstiller, at der tilføjes en undtagelse for virksomhedskøretøjer, fx ifm. biludlejningsvirksomheder eller en håndværksvirksomhed, der har almindelige driftsbiler stående.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at kørselsbehovet for veteranbiler vil være relativt begrænset idet nulemissionszoner er mindre, afgrænsede byområder. Miljø- og*

*Ligestillingsministeriet vurderer derfor ikke, at der er behov for yderligere generelle undtagelser på baggrund af bemærkningerne. I stedet henvises til muligheden for at ansøge om dispensation i den givne kommune, der har oprettet nulemissionszonen, såfremt der opstår et ekstraordinært behov for adgang til zonen.*

*Bekendtgørelsen er justeret, så der tilføjes en undtagelse for akut erhvervsmæssig kørsel i zonen. Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer i den forbindelse, at akutte opgaver ifm. opretholdelse af elforsyningen forsat kan løses i en nulemissionszone. Ved planlagte opgaver og almindeligt vedligehold henvises til muligheden for at søge dispensation.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at lovgivningen ikke giver hjemmel til ekspropriation, og såfremt kravene i en nulemissionszone kommer til at ramme enkelte personer eller virksomheder på en måde, at det får karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person eller virksomhed, forudsættes det, at dispensationsadgangen anvendes. Det beror på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation og i vurderingen vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene i en nulemissionszone. Det forventes, at det kan få karakter af et ekspropriativt indgreb, hvis fx en biludlejningsvirksomhed, som ikke har langt overvejende nulemissionskøretøjer, omfattes af en nulemissionszone. Bekendtgørelsen er justeret, så det fremgår, at nulemissionszonen ikke må omfatte virksomheder, der er direkte og væsentligt afhængige af kunders adgang med andre køretøjer end nulemissionskøretøjer.*

## **2.7. Klippekortordning**

Frederiksberg Kommune efterspørger muligheden for at registrere "lejlighedsvis undtagelser" som det kendes fra miljøzoneordningen, hvor man via et "klippekort", har mulighed for at registrere sig i zonen, i særlige situationer, fx. ved sygdom i familien, lægebesøg mv.

### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Nulemissionszoner er – modsat miljøzonerne – mindre, afgrænsede byområder, og der vil således ikke være langt fra kanten til midten af en zone. I de fleste tilfælde vil det derfor være muligt at parkere uden for en zone og gå det sidste stykke ind til en destination i en nulemissionszone. Derfor vurderer Miljø- og Ligestillingsministeriet ikke, at der er behov for en klippekortsordning, som det kendes fra miljøzonerne.*

## **2.8. Dispensationer**

DTL Danske Vognmænd bemærker, at dispensationsmulighederne i § 10 er for løse, og at ejere og brugere af et fossilt køretøj skal have en udvidet ret til at få dispensation, hvis der eksempelvis er opgaver, der i princippet kan løses med et nulemissionskøretøj, men hvor dette er urimeligt dyrt eller besværligt på grund af behov for omlæsning, væsentlige forsinkelser m.v.

FDM bemærker, at en dispensation på tre måneder ad gangen synes at være uforholdsmæssigt kort tid, da leveringstiden på et nulemissionskøretøj ofte vil være længere.

Københavns Kommune efterspørger en præcisering af, hvad 'særlige tilfælde' kan omfatte.

### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at kommunerne har det bedste lokalkendskab og at det derfor er mest hensigtsmæssigt, at de enkelte kommuner varetager sagsbehandlingen af dispensationsansøgninger, herunder får muligheden for at fastsætte nærmere vilkår herfor og vurdere i hvilke tilfælde det kan være nødvendigt at meddele dispensation.*

*Dispensationer meddelt i medfør af den foreslåede § 11, stk. 1 og 2, kan meddeles i op til tre måneder ad gangen. Efter dispensationsperioden på tre måneder, kan der ansøges om dispensation for en ny periode, hvis der fortsat vurderes behov for kørsel i en nulemissionszone med et fossilt køretøj.*

### **3. Afgrænsning af en nulemissionszone**

#### **3.1. Faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil**

Klimabevægelsen bemærker, at 'stort antal borgere' og 'faciliteter' er for brede begreber, og at der er mange steder med sport eller kulturelle tilbud vil være dækning med kollektiv transport. I stedet foreslås styrket offentlig transport eller bygning af parkeringszoner i umiddelbar nærhed til zonen.

FDM opfordrer til, at definitionen af 'faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil', som defineres nærmere i høringsnotatet, skrives ind i bekendtgørelsen.

Danske Motorcyklister – DMC bemærker, at bekendtgørelsens § 3, nr. 4, kun tager udgangspunkt i, at transport foregår i bil, hvorfor kravet om parkering umiddelbart udenfor zonen risikerer at ekskludere øvrige trafikantgrupper, som ikke har et fossilt køretøj.

Mobility Denmark bemærker, at det ikke er klar defineret, hvilke faciliteter der kvalificerer sig, og at kriteriet beror på en konkret vurdering, som tager udgangspunkt i, om faciliteterne bruges/besøges af et "stort antal borgere" og at der kan være behov for at definere visse krav til "mulighed for parkering umiddelbart uden for zonen, hvilket kunne være krav til prisen for parkeringsmulighederne, herunder tidsbegrænsninger mv.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at kommunerne, jf. bekendtgørelsens § 5 (bestemmelsen er flyttet ift. høringsversionen, som var § 7), ifm. etablering af zonen bl.a. skal redegøre for antallet af offentlige parkeringspladser og om muligheder for offentlig transport i den påtænkte zone og i umiddelbar nærhed af zonen, da det er hensigten, at det skal være muligt at parkere uden for en nulemissionszone og skifte til kollektiv transport eller gå det sidste stykke ind til ens destination i zonen. Samtidig må faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil, gerne omfattes, såfremt der kan anvises mulighed for parkering umiddelbart uden for zonen. Dermed vurderes det, at der allerede stilles krav til parkeringsmuligheder og betjening med kollektiv transport.*

*I høringsbrevet eksemplificeres 'faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil' som hospitaler, store sportshaller og stadioner, m.v.*

*På baggrund af bemærkningerne er bekendtgørelsen justeret, så det fremgår, at en nulemissionszone ikke må omfatte faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer køretøjer, som ikke er nulemissionskøretøjer, medmindre der kan anvises mulighed for parkering i umiddelbar nærhed af faciliteten udenfor nulemissionszonen.*

#### **3.2. Virksomheder direkte afhængig af trafik med fossile køretøjer**

Danske Motorcyklister – DMC og DTL Danske Vognmænd bemærker, at bekendtgørelsen ikke afklarer, hvordan virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer defineres.

Danske Motorcyklister – DMC fremfører i den forbindelse, at fx restauranter, teatre og kirker er afhængige af, at gæster kan transportere sig relativt tæt på, mens DTL Danske Vognmænd fremfører, at virksomheder, der er afhængige af kunders besøg eller vareleverancer, også kan være direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer.

Drivkraft Danmark bemærker, at selvom tankstationer er i omstilling og i stort omfang opstiller ladeinfrastruktur til el-køretøjer, vil de fortsat levere flydende brændstoffer til eksisterende køretøjer med forbrændingsmotorer mange år frem, og derfor må det anses for ekspropriation og virksomheden må kompenseres, hvis der er vægtige grunde for at etablere en nulemissionszone i et område med en tankstation.

SMVdanmark er bekymret for, at virksomheder og detailhandel beliggende i en nulemissionszone vil kunne opleve betydelige gener som følge af forslaget, herunder afskæring fra kunder og begrænsninger i den daglige drift.

Klimabevægelsen finder, at bekendtgørelsens krav om, at zonen ikke må omfatte virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer, meget bredere og mere ukonkret, end loven lægger op til.

Københavns Kommune ønsker det præciseret, om private parkeringshuse, lægehuse og tandlæger er omfattet af definitionen af virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile biler.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at det bør præciseres, hvilke typer virksomheder der tænkes på, og at frisører, supermarkeder mm. ikke bør undtages en nulemissionszone.

Mobility Denmark bemærker, at kravet indebærer, at der skal foretages en vurdering, såfremt det drejer sig om andre virksomheder end fx værksteder og tankstationer, og at det ikke er klart defineret, i hvilken grad der skal være tale om afhængighed. Mobility Denmark bemærker, at dette har betydning for vurderingen af ekspropriation.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*I høringsbrevet er virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer, defineret som fx autoværksteder og tankstationer. Dvs. virksomheder, hvis virksomhedsgrundlag i høj grad beror på kørsel med fossile køretøjer, og hvor det vurderes at få karakter af et ekspropriativt indgreb, såfremt deres fysiske placering omfattes af en nulemissionszone. Det kan tænkes, at det vil være tilfældet for eksempelvis parkeringshuse og biludlejningsvirksomheder, men det vil bero på en konkret vurdering af den konkrete virksomheds kundesammensætning og virksomhedsgrundlag.*

*Nulemissionszoner er mindre, afgrænsede byområder, og der vil således ikke være langt fra kanten til midten af en zone. I de fleste tilfælde vil det derfor være muligt at parkere uden for en zone og gå det sidste stykke ind til en destination i en nulemissionszone. Derfor forventes det ikke, at fx restauranter, butikker, teatre, frisører, lægehuse og tandlæger og kirker vil falde ind under virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer. Det vil imidlertid bero på en konkret økonomisk vurdering af den enkelte virksomheds virksomhedsgrundlag.*

### **3.3. Definition af afgrænset, sammenhængende byområde**

FDM bemærker, at "sammenhængende areal" og "afgrænset byområde" er defineret i § 2, men at "afgrænset, sammenhængende byområde", som senere anvendes, ikke ses defineret og opfordrer derfor til, at der skabes sammenhæng mellem definerede og anvendte begreber.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Bekendtgørelsen er justeret, så der nu alene anvendes begreberne "sammenhængende areal" og "afgrænset byområde".*

### **3.4. Størrelse på en nulemissionszone**

FDM bemærker, at høringsbrevet har en mere uddybende definition af størrelsen på en nulemissionszone, end der findes i bekendtgørelsen. FDM mener ikke, at definitionerne er fyldestgørende, og finder det problematisk, at høringsbrevet har en mere uddybende definition end bekendtgørelsen, og opfordrer til, at det defineres klart og utvetydigt, hvor omfattende en zone må være.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Lovforslaget fastlægger ikke en minimumsgrænse eller maksimumgrænse for den geografiske udstrækning af en nulemissionszone, idet nulemissionszoner vil kunne etableres i alle landets 98 kommuner, hvor der er forskellige lokalhensyn. En kommune kan således f.eks. beslutte at etablere en mindre zone ved skoler og lign. eller i et større sammenhængende byområde som f.eks. Middelalderbyen i København, så længe afgrænsningen lever op til de fastsatte kriterier. Det er dog ikke hensigten, at en nulemissionszone skal kunne omfatte hele byer. Nærmere beslutning om placering af en nulemissionszone vil være op til den enkelte kommune, der har det lokale kendskab til byens funktioner, lokale trafikforhold m.v.*

### **3.5. Kommunernes konsekvensvurderinger**

FDM opfordrer til, at kommunerne i stedet for at redegøre for, at en påtænkt nulemissionszone ikke medfører uforholdsvis meget mertrafik ved omvejskørsel, bør redegøre for om den påtænkte zone medfører uforholdsvis meget mertrafik ved omvejskørsel og i hvilket omfang. Samtidig opfordres til, at det bliver obligatorisk at beskrive de miljø- og klimamæssige konsekvenser ved etablering af en nulemissionszone, gerne målt i forurening og antal sparede for tidlige dødsfald.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at der ikke bør redegøres for, at den påtænkte zone ikke vil medføre uforholdsmæssigt øget omvejskørsel for fossile køretøjer, da det er en præmis ved zonerne.

Frederiksberg Kommune bemærker, at ift. kravet om trafiktæller, så er de trafiktællinger, som kommunen normalt laver slangetællinger, der ikke kan opdele køretøjer efter drivmiddeltype. De anførte oplysninger om køretøjstype inkl. drivmiddeltype vil derfor fordrer manuelle tællinger, med eventuelt opslag af nummerplader for angivelse af drivmiddeltype, hvilket vil være omkostningsfuldt for kommunen.

Københavns Kommune bemærker, at da trafiktællinger kan udgøre et usikkert datagrundlag, bør det være muligt at supplere eller erstatte dem med beregninger af trafikken i zonen.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Det er ikke hensigten, at nulemissionszoner skal kunne medføre uforholdsmæssig meget mertrafik ved omvejskørsel, selvom nogle mængder af omvejskørsel kan være at forvente. Kravet er derfor en afvejning af, hvorvidt den påtænkte placering af nulemissionszonen er formålstjenlig.*

*Nulemissionszoner vil kunne etableres i alle landets 98 kommuner, hvor der er forskellige lokalhensyn. En kommune kan således f.eks. beslutte at etablere en mindre zone ved skoler og lign. eller i et større sammenhængende byområde så længe afgrænsningen lever op til de fastsatte kriterier. Ved en nulemissionszone, der eksempelvis kun omfatter én vej ved en skole eller daginstitution, vurderes det ikke hensigtsmæssigt at stille krav om konsekvensvurdering af miljø og klima, da effekten heraf vil være lille, om end den oplevede effekt i zonen kan være god og til gælder for de børn og voksne, der opholder sig i zonen.*

*På baggrund af bemærkningerne, justeres bekendtgørelsen, så det bliver muligt at erstatte trafiktællinger med beregninger af trafikken i zone.*

### **3.6. Gennemgående transitroute**

Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune bemærker, at der mangler en definition af en "gennemgående transitroute".

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Bekendtgørelsen er justeret, således at begrebet 'gennemgående transitroute' udgår. I stedet beskrives i definitionen af et 'sammenhængende areal', at dette ikke må være gennemskåret af en vej, hvor der ikke stilles krav om nulemission. Dette uddybes nedenfor:*

*Da nulemissionszoner er mindre afgrænsede byområder, vurderes der ikke behov for at kunne indlægge veje, hvor der ikke stilles krav om nulemission, som kan benyttes til at køre igennem zonen med et køretøj, der ikke er et nulemissionskøretøj. Såfremt vejen skærer igennem zonen, deler den i realiteten zonen i to. Idet hver kommune maksimalt må etablere én nulemissionszone, vil dette ikke være tilladt. Det kan eksempelvis være, hvis en kommune påtænker at placere sin nulemissionszone rundt om en vej i det strategiske vejnet (dvs. på begge sider af vejen i det strategiske vejnet), men grundet reglerne er nødt til at undtage den vej, der indgår i det strategiske vejnet.*

*Zonen må imidlertid gerne udformes på en sådan måde, at der indgår afstikkerveje, hvor der ikke stilles krav om nulemission. Det kan eksempelvis være en vej ind til et p-hus, som omkranses af en nulemissionszone.*

### **3.7. Det strategiske vejnet**

Københavns Kommune efterspørger henvisning til det konkrete kortgrundlag for det strategiske vejnet.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Der er i bekendtgørelsen indsat henvisning til det strategiske vejnet som fremgår på Vejdirektoratets hjemmeside.*

### **3.8. Miljøzoner**

Mobility Denmark bemærker, at det ikke er specificeret nærmere, hvilke hensyn der skal tages ift. de allerede etablerede miljøzoner, men at det antages, at zonerne typisk vil ligge inden for de geografiske rammer af de eksisterende miljøzoner.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at kommunerne har det bedste lokalkendskab og er dermed bedst egnede til at vurdere behovet for og placering af en eventuel nulemissionszone, men bemærker, at miljøbeskyttelsesloven ikke er til hinder for, at en nulemissionszone placeres inden i en eksisterende miljøzone, om end en nulemissionszone er et mindre område end en miljøzone.*

### **3.9. Antal zoner**

Mobility Denmark bemærker, at begrænsningen på én zone pr. kommune synes unødigt restriktiv, særligt henset til kommunernes forskelligheder både demografisk og geografisk.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Der findes pt. ikke permanente nulemissionszoner i andre europæiske lande, men England har igangsat flere pilotprojekter, hvor det dog er muligt at betale for adgang til zonerne, mens Belgien*

og Nederlandene har planer om at etablere nulemissionszoner i forskellige varianter, og Sverige forventer at etablere sin første zone i løbet af foråret.

Da der endnu ikke findes konkrete erfaringer med nulemissionszoner i Europa, som kan anvendes i en dansk model vil ordningen i stedet blive evalueret tre år fra lovens vedtagelse bl.a. mhp. at vurdere loftet for antal zoner.

### **3.10. Øvrige bemærkninger**

Dansk Erhverv bemærker, det er afgørende, at nulemissionszoner ikke skaber barrierer for virksomheder, der opererer i eller omkring zonen, og glæder sig derfor over, at det fremgår af bekendtgørelsen, at en nulemissionszone ikke må omfatte virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer, og at zonen ikke må omfatte faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil med mindre, der kan anvises mulighed for parkering umiddelbart uden for zonen. I den forbindelse opfordrer Dansk Erhverv til, at nulemissionszoner planlægges sammen med forbedringer af cykel- og gangforhold, kollektiv transport og ladeinfrastruktur for både lette og tunge køretøjer.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at kommunerne, jf. bekendtgørelsens §§ 3 og 5 (i høringsversionen var det § 7), ifm. etablering af zonen ikke må omfatte faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i køretøjer, som ikke er nulemissionskøretøjer, medmindre der kan anvises mulighed for parkering i umiddelbar nærhed af faciliteten uden for nulemissionszonen, og bl.a. oplyse om antallet af offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af nulemissionszonen, samt om muligheder for offentlig transport i den påtænkte nulemissionszone og i umiddelbar nærhed af nulemissionszonen.

## **4. Implementeringsperiode**

### **4.1. Minimumsindfasningsperioden på hhv. 6 og 12 måneder**

Dansk Erhverv, Dansk Industri og DTL Danske Vognmænd bemærker, at minimumsindfasningsperioden for erhvervskøretøjer på 12 måneder er for kort. Dette af hensyn til bl.a. leveringstider, indkøbsaftaler og investeringer i ladeanlæg. Dansk Erhverv foreslår derfor, at minimumsimplementeringsperioden for erhvervskøretøjer udvides til minimum 24 måneder.

FDM finder det uhensigtsmæssigt, at minimumsindfasningsperioden for private køretøjer er 6 måneder, og at denne er kortere end for erhvervslivet, da privatpersoner også budgetterer med forventet levetid på køretøjet. Derfor henstiller FDM til, at indfasningsperioden for både borgere og erhvervsliv bliver 12 måneder.

Mobility Denmark finder, at minimumsindfasningsperioderne er af rimelig længde.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Fristen på hhv. seks og 12 måneder skal ses i sammenhæng med den forudgående hørings- og beslutningsproces. Kommunen skal således udarbejde et udkast til afgørelse, der som minimum indeholder de i loven og bekendtgørelsen fastsatte oplysninger (f.eks. geografisk afgrænsning, trafiktælling m.m.). I udkast til afgørelse skal ikrafttrædelsestidspunkt for zonen også fremgå. Herefter skal kommunen udsende udkast til afgørelse i offentlig høring, herunder til relevante myndigheder, i minimum fire uger, og i samtidig høring hos Miljøstyrelsen, der herefter vil have en nærmere fastlagt periode til at fremsætte en indsigelse. Først herefter kan der træffes endelig

beslutning om etablering, og herfra vil der være en implementeringsperiode på minimum seks måneder for private og 12 måneder for erhvervskøretøjer.

*Det forudsættes, at den enkelte kommunalbestyrelse tager stilling til, om en given nulemissionszone bør have en længere indfasningsperiode, eksempelvis på grund af zonens størrelse eller placering. De enkelte kommuner vil derfor kunne beslutte en længere indfasningsperiode, hvis de ønsker det, f.eks. hvis det vurderes, at leveringstiden på nye nulemissionskøretøjer er uforholdsmæssig lang.*

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

*Nulemissionszoner er mindre, afgrænsede byområder, og der vil således ikke være langt fra kanten til midten af en zone. I de fleste tilfælde vil det derfor for borgerne være muligt at parkere uden for en zone og gå det sidste stykke ind til en destination i en nulemissionszone, hvorfor det vurderes lettere for borgerne end for erhvervslivet at indstille sig på nulemissionszonekravene, og derfor vurderes det hensigtsmæssigt, at minimumsindfasningsperioden er kortere for borgere end for erhvervslivet.*

## **5. Høring ifm. etablering af en nulemissionszone**

### **5.1. Høringsparter**

Banedanmark anmoder om, at Banedanmark i overensstemmelse med bekendtgørelsens § 6 skal modtage alle fremtidige kommunale høringer angående nulemissionszoner.

Motorhistorisk Samråd, anbefaler at implementering af nye nulemissionszoner sendes i høring i et centralt overskueligt system, således at organisationer og alle øvrige, hvor zonerne vil få indflydelse på deres adgang til centrale byområder, kan få det nødvendige overblik.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at det er op til kommunerne selv at sammensætte høringslisten, men Miljø- og Ligestillingsministeriet opfordrer til at medtage landsdækkende organisationer og øvrige, der efterspørger muligheden, på høringslisten.

Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at det er hensigtsmæssigt, at annoncering kan ske udelukkende digitalt på kommunens hjemmeside, da det er her, man sædvanligvis vil søge information om lokale forhold.

### **5.2. Høring af Miljøstyrelsen (herunder indsigelse)**

DTL Danske Vognmænd finder det positivt, at Miljøstyrelsen med forslaget får mulighed for at standse planer om etablering af en uhensigtsmæssig nulemissionszone, og at Miljøstyrelsen skal sikre, at nulemissionszoner er baseret på ensartede bestemmelser og hensyn på tværs af landet, så kravene i nulemissionszoner er generelle og kan gøres alment kendte.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at beslutningskompetencen ligger hos den enkelte kommune inden for nogle i loven og bekendtgørelsen fastsatte rammer, men at Miljøstyrelsen vil kunne fremsætte en indsigelse, hvis kravet om undtagelse af det strategiske vejnet ikke er overholdt eller hvis oplysningsgrundlaget ikke opfylder de fastsatte krav. Såfremt kommunen i det oprindelige udkast til afgørelse f.eks. har omfattet en vej, som indgår i det strategiske vejnet, og Miljøstyrelsen

*fremsetter en indsigelse, vil kommunen have mulighed for at justere sit udkast til afgørelse, så den opfylder de fastsatte kriterier og nulemissionszonen kan herefter vedtages.*

*Det bemærkes, at reglerne om indsigelse er præciseret i den efter høringen opdaterede bekendtgørelse § 8. Bl.a. er fristen ændret fra to måneder til ti uger. Dette følger af, at der i loven står, at det forventes at være ca. tre måneder. Samtidigt er det præciseret, at Miljøstyrelsen modtager en samlet høringspakke efter endt høring fra kommunen, som danner grundlag for kommunens udkast til endelig beslutning. Dertil at Miljøstyrelsen kan fastsætte en ny frist, hvis oplysningsgrundlaget ikke er tilstrækkeligt.*

## **6. Etablering og administration af en nulemissionszone**

### **6.1. Etablering af en nulemissionszone**

Frederiksberg Kommune bemærker, at der fortsat er en række usikkerheder for kommunerne ved arbejdet med nulemissionszoner og foreslår derfor, at der udarbejdes en tilhørende vejledning til loven, hvor spørgsmål som dispensation, ekspropriation, høringsproces, høringsparter, undtagelser samt øvrige punkter nærmere beskrives.

Københavns Kommune finder det hensigtsmæssigt, at der udarbejdes en vejledning til bekendtgørelsen, der kan understøtte kommunerne i fortolkning og implementering af reglerne i praksis.

Kommunernes Landsforening opfordrer ligeledes til, at bekendtgørelsen ledsages af en vejledning. Kommunernes Landsforening foreslår bl.a., at vejledningen indeholder en liste over de statslige, regionale og kommunale myndigheder, hvis interesser berøres.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*En eventuel vejledning afventer konkret erfaring med processen for etablering af nulemissionszoner, kommuners udarbejdelse af beslutningsgrundlag m.v.*

*Fsva. konkrete høringsparter bemærkes det, at i høringsbrevet eksemplificeres kommunale myndigheder, hvis interesser berøres ifm. etablering af en nulemissionszone, som nabokommuner. Idet nulemissionszoner kan variere meget på tværs af landets 98 kommuner, vil det også variere, hvem der kan anses som relevant høringspart. Derfor lægges der op til, at kommunerne selv sammensætter høringslisten udover de allerede fastsatte krav.*

### **6.2. Kommuners administration**

Dansk Industri fremfører, at de landsdækkende virksomheder risikerer at blive udsat for forskelsbehandling fra den ene kommune til den anden, da det er op til den enkelte kommune at definere, hvordan nulemissionszonen skal etableres, skiltes, driftes og administreres, hvilket gør det svært for erhvervslivet systematisk at planlægge deres kørsel på tværs af landet. I den forbindelse opfordres til, at der fra centralt hold fastsættes ensartede regler, som bl.a. tager hensyn til byggepladser, og at der med dispensationstilladelser ikke opbygges et tungt bureaukratisk system.

DTL Danske Vognmænd bemærker, at der bør stilles krav til kommunerne om maksimale sagsbehandlingstider for behandling af dispensationsansøgninger.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker indledningsvist, at det ikke er op til den enkelte kommune at definere, hvordan skiltene, der viser indgangen til en nulemissionszone, skal se ud. Der*

*vil blive fastsat nærmere bestemmelser om udformningen og betydningen af en færdselsregulerende zonetavle for nulemission i bekendtgørelsen om vejafmærkning. Desuden vil der blive fastsat bestemmelser for anvendelse af den færdselsregulerende zonetavle for nulemission. Det forventes, at der i bekendtgørelse for vejafmærkning vil henvises til, at nulemissionskøretøjer skal være godkendt i henhold til lov om miljøbeskyttelse (nulemissionszoner). Dette var også fremgangsmåden, da der blev indført miljøzoner. Bestemmelserne om afmærkning vil blive fastsat med hjemmel i færdselsloven.*

*Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at kommunerne har det bedste lokalkendskab og er dermed bedst egnede til at vurdere behovet for og placering af en eventuel nulemissionszone. Af samme årsag er det ligeledes ministeriets vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt, at de enkelte kommuner varetager sagsbehandlingen af dispensationsansøgninger, herunder får muligheden for at fastsætte nærmere vilkår herfor. Kommunalbestyrelserne har i øvrigt i dag som hovedregel tilsynet med miljøbeskyttelseslovens regler og er myndighed i en lang række situationer, hvor ligebehandling af erhverv og borgere også er et grundvilkår og pligt. Derfor vurderes der ikke en risiko for væsentlige forskelle i dispensationspraksis.*

### **6.3. Uensartede regler**

SMVdanmark bemærker, at nulemissionszoner risikerer at skabe en fragmenteret og uensartet regulering på tværs af kommunegrænser, som kan føre til forvirring og logistiske udfordringer for erhvervsdrivende, som skal holde sig ajour med forskellige kommunernes regler.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Miljø- og Ligestillingsministeriet vurderer, at kommunerne har det bedste lokalkendskab og er dermed bedst egnede til at vurdere behovet for og placering af en eventuel nulemissionszone. Kommunalbestyrelserne har i øvrigt i dag som hovedregel tilsynet med miljøbeskyttelseslovens regler og er myndighed i en lang række situationer, hvor ligebehandling af erhverv og borgere også er et grundvilkår og pligt. Derfor vurderes der ikke en risiko for væsentlige forskelle i praksis.*

*Nulemissionszoner er mindre, afgrænsede byområder, og der vil således ikke være langt fra kanten til midten af en zone. I de fleste tilfælde vil det derfor være muligt at parkere uden for en zone og gå det sidste stykke ind til en destination i en nulemissionszone, eller omlaste eventuelt gods til mindre nulemissionskøretøjer.*

## **7. Håndhævelse og bøder**

### **7.1. Automatisk håndhævelse**

Dansk Industri er kritiske overfor, at der ikke afsættes midler til, at der kan opstilles automatiske nummerpladescannere i nulemissionszoner, som det kendes fra miljøzonerne, så det sikres, at håndhævelsen er tilstrækkelig og effektiv og det ikke kan betale sig at snyde.

Dansk Industri understreger vigtigheden af, at det på en effektiv måde bliver muligt at håndhæve og inddrage bøder fra udenlandske biler.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

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

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

## **7.2. Bødestørrelse**

Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og Kommunernes Landsforening bemærker, at bekendtgørelsen ikke nærmere beskriver håndhævelsen og bødeforlæg og efterspørger i den forbindelse klarhed over bødestørrelse og hvor ofte bøder kan gives og regler for kumulation.

### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*I de specielle bemærkninger til lovforslag om nulemissionszoner fremgår følgende:*

*"For så vidt angår bødeniveauer for nulemissionszoner bør bødeniveauet for overtrædelse af de foreslåede nulemissionskrav i § 15 g, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, fastsættes til 2.500 kr. for personbiler (herunder taxier og busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg), motorcykler og knallerter samt varebiler, og en bøde på 10.000 kr. for traktorer og lastbiler på 12 tons eller derunder.*

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

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

## **7.3. Skiltning**

Kommunernes Landsforening og Københavns Kommune bemærker, at det ikke fremgår af bekendtgørelsen, hvordan zonerne skal skiltes.

### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Der vil blive fastsat nærmere bestemmelser om udformningen og betydningen af en færdselsregulerende zonetafle for nulemission i bekendtgørelsen om vejafmærkning. Desuden vil der blive fastsat bestemmelser for anvendelse af den færdselsregulerende zonetafle for nulemission. Det forventes, at der i bekendtgørelse for vejafmærkning vil henvises til, at nulemissionskøretøjer skal være godkendt i henhold til lov om miljøbeskyttelse (nulemissionszoner). Dette var også fremgangsmåden, da der blev indført miljøzoner. Bestemmelserne om afmærkning vil blive fastsat med hjemmel i færdselsloven.*

## **7.4. Rollefordeling mellem vejmyndigheder og politi**

Københavns Kommune efterspørger en uddybning af den forventede rollefordelingen mellem vejmyndigheder og politiet ift. fx dispensationer og undtagelser samt den daglige håndhævelse af ordningen.

### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Politiet håndhæver nulemissionszonelovgivningen som led i politiets almindelige kontrol med lovgivningen. Undtagelser vil være gældende på tværs af alle nulemissionszoner, mens en dispensation kun er gældende i den nulemissionszone, den er meddelt i. Politiet vil håndhæve undtagelser i henhold til loven.*

*Det er den enkelte kommune, der administrerer egen dispensationspraksis, og dermed er det kommunen selv, der beslutter, hvorvidt der skal meddeles dispensation i et konkret tilfælde. Det er ministeriets vurdering, at det er mest hensigtsmæssigt, at de enkelte kommuner varetager sagsbehandlingen af dispensationsansøgninger, da de har det største lokalkendskab, som vil være en god forudsætning for behandling af dispensationsansøgninger. Kommunalbestyrelserne har i øvrigt i dag som hovedregel tilsynet med miljøbeskyttelseslovens regler og er myndighed i en lang række situationer.*

## **8. Evaluering af ordningen**

### **8.1 Rammerne for evalueringen**

Frederiksberg Kommune bemærker, at bekendtgørelsen ikke indeholder noget nærmere om den planlagte evaluering, og henleder opmærksomheden på, at evalueringen bliver gennemført som forventet.

Københavns Kommune bemærker, at evalueringen ikke fremgår af bekendtgørelsen, og vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt med en evaluering for at kunne rette eventuelle uhensigtsmæssigheder.

Kommunernes Landsforening bemærker, at processen for at kunne etablere nulemissionszoner synes omfattende og vil kræve mange ressourcer i de kommuner, der ønsker at bruge muligheden, og derfor ses der frem til en evaluering og en eventuel fremtidig justering af reglerne, som vil gøre processen nemmere og mindre ressourcekrævende. Kommunernes Landsforening opfordrer i den forbindelse til, at præcisere i bekendtgørelsen, hvordan og hvornår en sådan evaluering vil finde sted og understreger, at det er afgørende, at det løbende vurderes, hvordan nulemissionszonerne fungerer i praksis, og hvordan lovgivningen eller bekendtgørelsen eventuelt kan forbedres baseret på kommunernes løbende erfaringer.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Det fremgår af den politiske aftale om nulemissionszoner af februar 2024 mellem regeringen (S, V og M), SF, EL, RV og ALT, at aftalepartierne tre år efter lovens vedtagelse vil "evaluere ordningen mhp. at vurdere, om loftet for antal zoner bør hæves og hvilke køretøjer, der bør omfattes. Evalueringen sker på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande samt erfaringer vedrørende håndhævelse og administration af nulemissionszoner. Det kan herefter evt. besluttes at hæve loftet for antallet af zoner, som en kommune kan etablere. Samtidig evalueres det også, om lastbiler over 12 tons og busser fortsat skal undtages nulemissionszonekravene."*

### **8.2. Forsøgsordning**

Københavns Kommune bemærker, at det ikke fremgår af den endelige lov eller bekendtgørelsen, om en nulemissionszone er en forsøgsordning eller en permanent ordning.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Det fremgår af den politiske aftale om nulemissionszoner af februar 2024 mellem regeringen (S, V og M), SF, EL, RV og ALT, at "begrænsningen på én zone pr. kommune skal ses som en forsøgsordning, som skal evalueres efter tre år, når der er samlet praktiske erfaringer med*

*nulemissionszoner. De nulemissionszoner, der etableres i forsøgsordningen er dog permanente og vil ikke udløbe ved evalueringen."*

*Forsøgsordningen skal derfor ses som den treårige periode indtil evalueringen. De nulemissionszoner, der oprettes i forsøgsperioden vil dog ikke udløbe ved evalueringen (ultimo 2027), men skal anses som permanente. Et politisk flertal i den enkelte kommune kan dog efter inddragelse af offentligheden og relevante myndigheder beslutte at lade ordningen ophøre.*

## **9. Økonomiske konsekvenser**

### **9.1. Kommunerne**

Kommunernes Landsforening bemærker, at indførelsen af nulemissionszoner er en samfundsmæssig nødvendighed, hvis luftforureningen skal begrænses, den grønne transportomstilling skal realiseres og opfordrer derfor til, at der afsættes en statslig pulje til arbejdet med nulemissionszonerne.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Den politiske aftale om nulemissionszoner af februar 2024 mellem regeringen (S, V og M), SF, EL, RV og ALT indeholder ikke finansiering af en tilskudspulje til etablering af nulemissionszoner, da det er en frivillig mulighed for kommunerne.*

### **9.2 Erhvervslivet**

SMVDanmark bemærker, at særligt virksomheder beliggende i en nulemissionszone og dem, der opererer i flere kommuner eller har begrænset mulighed for at investere i nye køretøjer vil blive negativt påvirket af nulemissionszoner. SMVDanmark bemærker, at kun en begrænset del af den samlede bilpark i Danmark lever op til kravene i en nulemissionszone, hvilket indebærer, at en betydelig del af erhvervslivet enten vil blive afskåret fra at udføre opgaver i de pågældende zoner eller vil være tvunget til at foretage betydelige investeringer i nye køretøjer, der endnu ikke er konkurrencedygtige i forhold til eksisterende alternativer, ligesom der kan ske en reduktion i erhvervsaktiviteten i visse områder og højere priser for forbrugere.

#### Miljø- og Ligestillingsministeriets bemærkninger

*Nulemissionszoner er mindre, afgrænsede byområder, og der vil således ikke være langt fra kanten til midten af en zone. I de fleste tilfælde vil det derfor være muligt at parkere uden for en zone og gå det sidste stykke ind til en destination i en nulemissionszone, eller omlaste eventuelt gods til mindre nulemissionskøretøjer.*

*Der henvises i øvrigt til mulighederne for dispensation og at indfasningsperioden for erhvervskøretøjer er minimum 12 måneder.*