

## Udkast til nulemissionszonebekendtgørelse

Høring fra den 17. januar til den 21. februar 2025	
1.	Banedanmark
2.	Cerius og Radius
3.	Dansk Bilbrancheråd
4.	Dansk Erhverv
5.	Dansk Industri
6.	Dansk PersonTransport
7.	Danske Handicaporganisationer
8.	Danske Motorcyklister
9.	Danske Regioner
10.	Drivkraft Danmark
11.	DTL Danske Vognmænd
12.	FDM
13.	Frederiksberg Kommune
14.	Klimabevægelsen
15.	Kommunernes Landsforening
16.	Københavns Kommune
17.	Mobility Denmark
18.	Motorhistorisk Samråd
19.	Rådet for Grøn Omstilling
20.	SMVdanmark
21.	Trafikselskaberne i Danmark

**Til:** Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)  
**Cc:** Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk), Christian Lange (clf@mim.dk)  
**Fra:** Rebekka Cathrine Fuglsang-Damgaard (RCFD (rcfd@bane.dk)  
**Titel:** Banedanmarks svar på høring over udkast til nulemissionszonebekendtgørelse  
**Sendt:** 07-02-2025 10:52

Kære rette vedkommende

Banedanmark besvarer hermed Miljøministeriets høring over udkast til nulemissionszonebekendtgørelse.

*Banedanmark skal anmode om, at det bliver eksplicit skrevet ind i udkastet til bekendtgørelsen, at nulemissionszoner alene omfatter trafik med køretøjer og ikke jernbanedrift. I forbindelse med udrulningen af bekendtgørelsen vil Banedanmark desuden bede om, at det bliver videreformidlet til kommunerne, at Banedanmark i overensstemmelse med udkastet til bekendtgørelsens § 6 skal modtage alle fremtidige kommunale høringer angående nulemissionszoner.*

Med venlig hilsen

**Rebekka Cathrine Fuglsang-Damgaard**

Stud.jur.

Forvaltningsret & Generel Jura – C4

M: +45 2446 4987

**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**

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).

Miljø og Ligestillingsministeriet

Fremsendt på mail til mim@mim.dk med cc. til jukjj@mim.dk og clf@mim.dk

## Høringssvar Udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byzoner, jeres journalnr. 2022-4526

21. 02 2025

Hovedkontor:  
Hovedgaden 36  
4520 Svinninge

Vi er i forbindelse med vores lovovervågning blevet opmærksomme på udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byzoner, som er sendt i høring den 17. januar 2025, med høringsfrist den 21. februar 2025.

Vi er ikke på listen over høringsparter for den omtalte bekendtgørelse og vi har ikke været inddraget i lovforslaget omkring nulemissionszoner. Vi vil gerne anmode om at komme på listen over høringsparter.

Vi ønsker med det fremsendte høringssvar at gøre opmærksom på de udfordringer indførelsen af en nulemissionszone i et bynært miljø vil udgøre for et el-distributionsselskab som Cerius og Radius Elnet, i forhold til at opretholde den samfundskritiske el-forsyning i nulemissionszonen.

Det er uklart hvorvidt kritisk infrastruktur som f.eks. el-forsyning, er direkte undtaget af Miljøbeskyttelseslovens § 15h, stk. 1, eller om denne type arbejder kræver undtagelse efter lovens § 15h, stk. 2.

Det er umiddelbart vores vurdering, at arbejder, der har til formål at sikre elforsyningen, ikke er undtaget fra det fremsendte udkast til bekendtgørelse, og at der i bekendtgørelsen skabes en situation hvor arbejder på el-nettet vanskeliggøres, hvilket vi medføre længere udbedringstider og unødigt fordyrende omkostninger, som i sidste ende vil skulle bæres af el-forbrugerne.

At opretholde el-forsyning er en samfundskritisk opgave, og den bør begrunde, at kørsel i forbindelse hermed samt benyttelse af generatorer tilføjes som en undtagelse i bekendtgørelsens § 14. Vi har nedenfor nærmere begrundet hvorfor vi mener at sådanne arbejder bør undtages i bekendtgørelsen.

Cerius og Radius ejer, drifter og vedligeholder el-distributionsnettet på det meste af Sjælland, Øerne og Lolland-Falster i henhold til bevilling jf. El-forsyningsloven.

Som eldistributionsselskaber er vi forpligtet til at opretholde forsyningen af el i forsyningsområdet, og det følger heraf at eventuelle afbrydelser af forsyningen skal være så kortvarige som muligt.

De anlæg der indgår i el-distributionsnettet kan være placeret i bygninger på ejendomme ejet af os selv, herudover består el-distributionsnettet af mindre netstationer, kabelskabe og kabler, som er placeret i nærheden af det sted, hvor der forbruges el. I en byzone vil der naturligt derfor være et betydeligt antal anlæg.

Det kan være nødvendigt at benytte forskellige typer køretøjer til brug for det arbejde der skal udføres i forbindelse med arbejder i elnettet. En række arbejder kræver at der benyttes køretøjer op til 12 tons, og som dermed vil være omfattet af en eventuel begrænsning.

Samtidig vil der ofte være behov for at el-forsyningen af området opretholdes ved brug af dieseldrevne generatoranlæg, der også kan være af varierende størrelse, hvor nogle er monteret på lastbiler og andre trækkes af varevogne.

Vi arbejder løbende med at forbedre vores miljøperformance og reducere vores CO<sub>2</sub> aftryk, og undersøger løbende muligheder for at erstatte vores dieseldrevne køretøjer og generatorer med alternativer. Det er vores vurdering, at markedsvilkårene ikke understøtter dette på nuværende tidspunkt.

Venlig hilsen

**Mette-Marie Joensen**  
Lead Legal Counsel

30327447  
memaj@radiuselnet.dk

**Til:** Miljø- og Ligestillingsministeriets Departementet (mim@mim.dk)  
**Cc:** Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk), Christian Lange (clf@mim.dk)  
**Fra:** Johanne Berner Hansen (jbh@dbr.dk)  
**Titel:** Høringssvar; j. nr. 2022-4526 (udkast til nulemissionszonebekendtgørelse)  
**Sendt:** 14-02-2025 07:35  
**Bilag:** Udkast til nulemissionszonebekendtgørelse.pdf; Høringsliste.pdf; Høringsbrev.pdf;

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring og takker herfor.

Dansk Bilbrancheråd noterer sig ved høringen, at der skal tages hensyn til eksempelvis autoværksteder ved placeringen af nye zoner, og rådet vil, når bekendtgørelsen træder i kraft, monitorere kommunernes håndtering heraf, således at det sikres, at autoværkstederne rent faktisk også bliver undgået i det omfang det overhovedet er muligt.

Rådet vil indstille til, at der i § 14 indføres en eksplicit undtagelse for virksomhedskøretøjer. Der er for nuværende alene nævnt fysiske personer, men for det tilfælde, at en nulemissionszone blev lagt et sted, hvor eksempelvis en biludlejningsvirksomhed lå, så ville denne virksomhed være tvunget til at skifte samtlige sine udlejningsbiler, hvis disse var fossilt drevne, for at kunne fortsætte sin drift – eller tage konsekvensen og flytte; og i den sammenhæng er 12-måneders karensperioden ikke voldsomt lang.

Selvom det må forventes, at et sådant eksempel ville løses ved andre greb – eksempelvis ekspropriation eller lignende – så er det ikke utænkeligt, at en kommunalbestyrelse ville kunne fjerne forretningsgrundlaget for en sådan virksomhed; og derfor bør der tages højde herfor i bekendtgørelsesteksten. Samme problemstilling kunne i øvrigt opstå ved en håndværksvirksomhed, der har almindelige driftsbiler stående – hvorfor skulle disse ikke kunne undtages direkte, dvs. uden dispensationsansøgning.



**DANSK  
BILBRANCHERÅD**

☎ +45 4399 6633  
✉ [info@dbr.dk](mailto:info@dbr.dk)  
🖱 [www.dbr.dk](http://www.dbr.dk)

**Johanne Berner Hansen**  
*Vicedirektør, advokat (L)  
mediator*  
+45 2241 5103  
[jbh@dbr.dk](mailto:jbh@dbr.dk)  
Kirkevej 1-3, 4 - 2630  
Taastrup

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

Miljøministeriet

Den 19. februar 2025

## **Dansk Erhvervs bemærkninger til udkast af bekendtgørelse til nulemissionszoner**

Dansk Erhverv har modtaget ovenstående høring og takker for muligheden for at afgive hørings-svar til udkastet.

Udviklingen af nulemissionskøretøjer går hurtigt i disse år og der viser sig stadig flere muligheder for at bruge dem på områder der tidligere har været forbeholdt fossile køretøjer. Der er fortsat tekniske og økonomiske udfordringer der påvirker området, men mulighederne udvides løbende. I Dansk Erhverv anerkender vi derfor nulemissionszoner som et redskab til at fremme brugen af nulemissionskøretøjer og forbedre bymiljøer ud fra et konkurrenceneutralt udgangspunkt, da reglerne er ens for alle der skal køre i zonerne. Det er dog afgørende, at implementeringen af sådanne zoner ikke skaber unødvendige barrierer for virksomheder, der opererer i eller omkring zonen. For eksempel bør virksomheder, der leverer varer og services ind og ud af zonerne, kunne gøre dette uden at møde unødige udfordringer.

Vi noterer os derfor med tilfredshed at det i udkastet til bekendtgørelse fremgår, at en nulemissionszone ikke må omfatte virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer og at en nulemissionszone ikke må omfatte faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil med mindre, der kan anvises mulighed for parkering umiddelbart udenfor zonen.

For at understøtte dette er det vigtigt, at nulemissionszoner planlægges sammen med forbedringer af cykel- og gangforhold og kollektiv transport, samt at der etableres en effektiv og tilgængelig ladeinfrastruktur. Dette inkluderer især tilstrækkelig adgang til ladestandere for erhvervskøretøjer, så både lette og tunge køretøjer kan oplades hurtigt og effektivt i det offentlige rum i løbet af arbejdsdagen, så de kan opretholde deres daglige drift uden større afbrydelser. Der skal også tages højde for de fysiske rammer, da større varevogne og lastbiler kræver mere plads end almindelige personbiler og pt. har en lavere rækkevidde. Tunge køretøjer kører også som regel længere distancer (fx fra logistikhubs) end personbiler. Det vil være en vigtig faktor i valget og implementeringen af nulemissionszoner, der inkluderer al trafik, også erhvervstransport.

### **Implementering og dispensationer for erhvervstransport**

Bekendtgørelsen foreslår, at kommuner kan indføre nulemissionszoner med en implementeringsfrist på 12 måneder for erhvervskøretøjer. Ifølge udkastet skal den enkelte kommunalbestyrelse vurdere, om en given nulemissionszone bør have en længere indfasningsperiode, f.eks. på grund

af zonens størrelse eller placering. Kommunen forventes samtidig at tage hensyn til behovet for en længere indfasning, som kan fremgå af høringssvar fra den offentlige høring over nulemissionszonen.

Implementeringstiden for nulemissionszoner er vigtig for særligt transporterhvervet, da udskiftningen af køretøjsparken sker løbende i takt med, at køretøjerne teknisk og økonomisk forældes. Leveringstider på nye køretøjer kan være op til 1-2 år afhængig af typen. En hurtig implementering vil også betyde, at kommunernes indkøbsaftaler for transportydelser skal revideres. Den foreslåede tidsramme for erhvervskøretøjer anses derfor at være for kort og vurderes at kunne skabe logistiske og økonomiske udfordringer.

Distributionsvirksomheder med begrænset geografisk dækning vil i mange tilfælde kunne tilpasse deres distribution, mens virksomheder i national og international distribution skal kunne køre i hele landet med de samme køretøjer. F.eks. har virksomheder med en national posttilladelse leveringspligt til alle adresser og derfor ikke kan tilpasse sig på samme måde, hvilket kan påvirke dem betydeligt. Koordinering af leveringer på tværs af zoner bliver derfor mere kompleks, da forskellige kommuner kan indføre zoner med varierende regler. Dette kan føre til konkurrenceforvriddning, hvor lokale virksomheder får en fordel, hvilket kan begrænse valgmulighederne for kunder og detailhandel.

Dette kan også resultere i etableringen af uhensigtsmæssige hubs og omladninger uden for zonerne, hvilket vil øge trafik, støj og forurening i disse områder og dermed modarbejde formålet med en nulemissionszone.

Vi mener derfor at det er mere hensigtsmæssigt med en udvidet implementeringsperiode på minimum 24 måneder for erhvervstransport i zoner der omfatter al trafik, samt mere fleksible dispensationsmuligheder f.eks. for virksomheder, der opererer på tværs af kommuner. Det er derudover vigtigt, at der foreligger klare landsdækkende rammer for dispensationer, og at Miljøministeriet fastsætter disse for at sikre ensartet praksis.

### **Undtagelser og præcisering af §14**

Vi bemærker, at §14, pkt. 5 og 6, skal præciseres. Det er efter vores mening en fejl i bekendtgørelsen, at det umiddelbart er muligt fortsat at levere transportydelser, hvis blot bilens registrerede ejer bor indenfor nulemissionszonen. Derfor bør der tilføjes en beskrivelse af køretøjets brug, så det præciseres, at køretøjer ikke må anvendes til erhvervsmæssige aktiviteter i det gældende område.

Dansk Erhverv foreslår følgende formulering:

§14 pkt. 5 og 6:

*5) Køretøjer, hvor den registrerede ejer eller bruger af køretøjet er en fysisk person med fast bopæl i den pågældende nulemissionszone, og hvor køretøjet ikke anvendes til erhvervsmæssige aktiviteter i det gældende område.*

*6) Køretøjer, hvor køretøjet er en firmabil, der anvendes privat af person med fast bopæl i den pågældende nulemissionszone, og hvor køretøjet ikke anvendes til erhvervmæssige aktiviteter i det pågældende område.*

Vi kvitterer derudover for at handicapkøretøjer, taxier med indbygget lift, sygetransporter og kommunale eller regionale køretøjer til visiteret befordring undtages nulemissionskravene.

### **Vægtklasser for tunge elektriske køretøjer**

Elektriske lastbiler og varebiler repræsenterer stadig en betydelig investering for mange virksomheder på grund af deres høje omkostninger og lange leveringstider. For at fremme overgangen til elektriske køretøjer vil det være fordelagtigt at øge vægtgrænsen for elektriske varebiler fra 3.500 kg til 4.250 kg. Danmark bør fortsat spille en ledende rolle i bestræbelserne på at ændre EU-reglerne, som sidestiller tunge elektriske varevogne, der vejer mere end 3.500 kg, med traditionelle varevogne på diesel og benzin under denne vægtgrænse. En sådan ændring vil gøre det lettere og mere attraktivt at skifte til elektriske varebiler, selvom batteriet øger deres vægt sammenlignet med diesel- og benzinbiler med tilsvarende lastevne.

Dansk Erhverv står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående bemærkninger og ser frem til en konstruktiv dialog om en hensigtsmæssig implementering af nulemissionszoner.

Med venlig hilsen

**Mie Holbech Gustavsén**  
Erhvervspolitisk konsulent

Miljø- og Ligestillingsministeriet  
Sendt til mim@mim.dk  
Cc: jukjj@mim.dk / clf@mim.dk  
J. nr. 2022-4526

## Høringssvar vedr. udkast til nulemissionszonebekendtgørelse

Dansk Industri takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse (udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner), som er i høring frem til den 21. februar 2025. DI Transport, Byggeri, Service og Ejendom har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Som skrevet i vores høringsbrev af 31. maj 2024 i forbindelse med høring forud for lovens vedtagelse, deler DI Transport de sundhedsmæssige ambitioner bag lovforslaget, men mener fortsat ikke, at lovens krav samt den deraf følgende ekstra administration står mål med sundhedsmæssige effekter.

Indledningsvis bemærkes det, at det er positivt, at lastbiler over 12 tons, herunder turist- og rutebusser er undtaget fra lovens regler. DI Transport deltager gerne i det fremadrettede arbejde med, hvordan en grøn omstilling af også disse køretøjer kan gennemføres på en hensigtsmæssig måde. Det er ikke 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.

DI Transport er især bekymret for den korte indfasningstid og den forskelligartede sagsbehandling i de enkelte kommuner, som vil medføre en stor ekstra udgift for mange virksomheder og en væsentlig øget administration. Samtidig er der en bekymring for, hvordan inddragelse kan ske på en nem og effektiv måde, herunder hvordan inddragelsen fra udenlandske biler kan ske, så der ikke sker en forvridning af erhvervslivet på tværs i Europa.

### 12 måneders indfasningstid for erhvervskøretøjer giver ikke mulighed for grøn omstilling

I bekendtgørelsen lægges der op til en indfasningstid på seks og 12 måneder for henholdsvis private og erhvervskøretøjer, hvilket er alt for lidt i forhold til virksomhedernes muligheder for at omstille deres vognpark. Det er positivt, at der lægges op til, at de seks og 12 måneder er tænkt

som et minimum, og at de enkelte kommunalbestyrelser kan beslutte en længere indfasningstid ud fra lokale forhold.

Erhvervslivet vil meget gerne være med til at understøtte en grøn omstilling, men det kan ikke ske så hurtigst, som der lægges op til, idet mange virksomheder vil skulle udskifte store dele af deres flåde for at kunne leve op til kravene. Dette vil medføre store økonomiske investeringer, som også vil skulle følges op af investeringer i ladeanlæg ude i virksomhederne. For 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.

Derfor vil DI Transport gerne pointere, at det ikke blot bør være op til lokale hensyn at fastsætte en eventuelt længere indfasningstid, men at dette bør være et centralt fastlagt krav. Den gennemsnitlige levetid for erhvervslastbiler og erhvervsvarebiler er typisk henholdsvis 10-15 år og 8-10 år, og derfor er, indfasningstiden på 12 måneder langt fra er tilstrækkelig til at virksomhederne får en reel mulighed for at kunne omstille deres flåde til nulemissionskøretøjer, som det blev påpeget i forbindelse med lovbehandlingen af lovforslaget. Værditransporter bør, ligesom turist- og rutebusser, generelt være undtaget fra kravet om nulemission.

#### **Forskellig artede regler i de enkelte kommuner givet øget administration for erhvervslivet**

Det er op til den enkelte kommune at definere, hvordan nulemissionszonen skal etableres, skiltes, driftes og administreres. Det betyder divergerende kommunale regler i de enkelte kommuner, hvilket gør det svært for erhvervslivet systematisk at planlægge deres kørsel på tværs af landet. Det betyder videre, at landsdækkende virksomheder risikerer at blive udsat for forskelsbehandling fra den ene kommune til den anden.

DI Transport vil gerne påpege nødvendigheden af, at der fra centralt hold fastsættes ensartede regler og et nemt system, så erhvervslivet på en smidig måde kan tilrettelægge og gennemføre deres kørsel.

Der bør i bekendtgørelsen tages særlig højde for hvordan byggepladser i nulemissionszonen skal håndteres. Der vil ofte være fossildrevne køretøjer/maskiner på byggepladser, og det vil være hensigtsmæssigt med en ensartet håndtering heraf på tværs af landets kommuner.

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.

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, ikke først skal ansøge om fritagelse, men bør undtages af kravene om nulemissionskørsel, således som det også er anført for akut privat kørsel.

### **Kontrol, håndhævelse og inddragelse**

Det bemærkes, at der lægges op til en manuel håndhævelse og ikke automatisk håndhævelse (digital kontrol), som tilfældet er for trafik i miljøzonerne. Derfor er DI Transport kritiske overfor, at der med nærværende ordning ikke afsættes midler til, at der kan opstilles automatiske nummerpladescannere, som for miljøzonerne virker godt. For DI Transport er det vigtigt, at håndhævelsen er tilstrækkelig og effektiv, så det ikke kan betale sig at snyde. Det er endvidere helt afgørende, at systemet, der sættes op bliver så enkelt og smidigt som muligt for at undgå ekstra fordyrende administrativt besvær og deraf følgende omkostninger for erhvervslivet.

Ydermere er det centralt, at det på en effektiv måde bliver muligt at håndhæve og især at inddrage bøder fra udenlandske biler, således så der ikke opstår en u hensigtsmæssig skævvridning, som det er tilfældet med inddragelse af parkeringsafgifter og nu også senest kilometerafgift for lastbiler.

Afsluttende bemærkes det, at DI Transport meget gerne vil deltage i evalueringen af ordningen, som forudsættes gennemført om tre år.

Med venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel  
Chefkonsulent, DI



min@mim

[jukjj@min.dk](mailto:jukjj@min.dk) [elf@mim.dk](mailto:elf@mim.dk)

21. februar 2025

\*\*\*\*\*  
**Høring af udkast til teknisk ændring af miljøzonebekendtgørelse – J.nr. 2022-4526**

Dansk PersonTransport skal hermed fremkomme med følgende bemærkninger til ovennævnte bekendtgørelse:

Af § 2, nr. 6 fremgår definitionen på sygetransporter. Vi antager, at bestemmelse både omfatter liggende og siddende patienttransport og skal i den forbindelse bemærke, at den siddende patienttransport kan udføres af køretøjer, der er beroende på sygetransporttilladelse, taxitilladelse og tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Køretøjet kan derfor være indregistreret til andre formål end sygetransport, fx offentlig servicetrafik.

Til § 2, nr. 7 skal det anføres, at en taxi med en tilladelse udstedt efter 2018, er beroende på en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, jfr. taxiloven. Selve køretøjet er indregistreret til taxikørsel.

§ 14, nr. 4 omfatter visiteret befordring, der udføres enten på grundlag af udbud for en kommune eller på grundlag af udbud via trafikselskab som flextrafik. Det skal bemærkes, at flextrafik omfatter andet kørsel end visiteret kørsel, fx flextur og plustur, hvor de forskellige kørselsformer samkøres i samme køretøj. Det skal derfor anbefales, at der laves en generel undtagelse for køretøjer, der udfører flextrafik.

Såfremt nærværende giver anledning til spørgsmål, står vi naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen  
Dansk PersonTransport

Trine Wollenberg  
Vicedirektør





DANSKE HANDICAPORGANISATIONER

Til Miljø- og Ligestillingsministeriet, [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk)  
cc. [jukji@mim.dk](mailto:jukji@mim.dk); [clf@mim.dk](mailto:clf@mim.dk)

Blekinge Boulevard 2  
2630 Taastrup, Danmark  
Tlf.: +45 3675 1777  
[dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk)  
[www.handicap.dk](http://www.handicap.dk)

12. februar 2025 / mol  
Sag 19-2025-00047  
Dok. 664798

## Høringssvar: Høring over udkast til nulemissionszonebekendtgørelse - journalnummer 2022-4526

---

DH har følgende bemærkninger:

Det er både positivt, at handicapkøretøjer er undtaget nulemissionszonekravene i miljøbeskyttelsesloven, og at handicapkøretøjer er defineret ved "Køretøj, hvortil der er bevilliget økonomisk støtte til køb af køretøjet i henhold til § 114 i lov om social service, et køretøj, som er registreret med tilladelsen invalidekøretøj i Køretøjsregisteret, eller et køretøj, der føres af en person med handicapparkeringskort eller indehaveren af handicapparkeringskortet er passager i køretøjet."

Desuden er det positivt, at taxier med indbygget lift, køretøjer, der anvendes til sygetransport, og køretøjer, der anvendes til kommunal eller regional visiteret befordring, i den eller de kommuner, personen er visiteret til befordring i, er undtaget.

Når bekendtgørelsen træder i kraft og nulemissionszoner bliver oprettet, bliver det interessant at se, om undtagelserne fungerer efter hensigten. Hvis der opstår udfordringer, håber vi, at ministeriet er åbent for dialog om disse.

Skulle ovenstående give anledning til spørgsmål, kan disse rettes til chefkonsulent, Monica Løland, på tlf.: 3638 8524 eller e-mail: [mol@handicap.dk](mailto:mol@handicap.dk).

Med venlig hilsen

Thorkild Olesen  
*Formand*

**Til:** Miljø- og Ligestillingsministeriets Departementet (mim@mim.dk)  
**Cc:** Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk), Christian Lange (clf@mim.dk)  
**Fra:** Rolf Skovløkke (skovloekke@dmc-org.dk)  
**Titel:** VS: Journal nr. 2022-4526  
**Sendt:** 22-02-2025 09:53

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

**Fra:** Rolf Skovløkke  
**Sendt:** 21. februar 2025 23:46  
**Til:** 'min@min.dk' <min@min.dk>  
**Cc:** 'jukjj@mim.dk' <jukjj@mim.dk>  
**Emne:** Journal nr. 2022-4526

Miljø- og Ligestillingsministeriet

Hermed fremsendes kommentarer Fra Danske Motorcyklister – DMC- til udkast til ændring af zonebekendtgørelse.

Ved etablering af nulemissionszoner tager bekendtgørelsen jf. §3 stk. 4 kun udgangspunkt i at persontransport ind til zonen udelukkende foregår i bil, hvorfor der krav om at der kan anvises mulighed for parkering umiddelbart uden for zonen.

Kravet om parkering umiddelbart uden for zonen synes umiddelbart hensigtsmæssigt, men i realiteten betyder det at man dermed risikerer at ekskludere trafikantgrupper, som ikke har er fossilfrit køretøj. Det medfører, at disse nulemissionszoner må anses som vanskeligt eller svært tilgængelige for motorcyklister, der benytter de omtrent 170.000 indregistrerede motorcykler i Danmark, der anvender fossile brændstoffer. Tilsvarene må gælde for knallert 45.

Især i Københavns Kommune vil det kræve at man ændrer parkeringsbekendtgørelsen, da det fremgår at denne, at motorcykler ikke må anvende kommunens underjordiske parkeringsanlæg.

Hvordan man i øvrigt vil definere virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer er et åbent spørgsmål, som bekendtgørelsen ikke afklarer.

Da f. eks. restauranter, teater og kirker alle er afhængige af at gæster kan transportere sig relativt tæt på, vil de sandsynligvis mærke nedgang i antallet at kunder, hvis de har en beliggenhed inden for en kommende nulemissionszone.

Med venlig hilsen

Danske Motorcyklister

Rolf Skovløkke

Formand

**Til:** Miljø- og Ligestillingsministeriets Departementet (mim@mim.dk)  
**Cc:** Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk), Christian Lange (clf@mim.dk)  
**Fra:** Morten Brønnum Andersen (Danske Regioner (morba@regioner.dk))  
**Titel:** Høringssvar fra Danske Regioner - udkast til nulemissionszonebekendtgørelse - journalnummer 2022-4526  
**Sendt:** 19-02-2025 14:26

Til Miljøministeriet

Kære Julie

Tak for muligheden for at give høringssvar til udkast til nulemissionszonebekendtgørelse.

Danske Regioner har en bemærkning vedr. trafikselskabernes koordinerede kollektive trafik – flextrafik:

Af Kapitel 4 vedr. Undtagelser til nulemissionszonekravene fremgår af § 14, at følgende køretøjer er undtaget nulemissionszonekravene: 1) Handicapkøretøj. 2) Taxier med indbygget lift. 3) Køretøjer, der anvendes til sygetransport. 4) Køretøjer, der anvendes til kommunal eller regional visiteret befordring, i den eller de kommuner, personen er visiteret til befordring i.

Trafikselskabernes flextrafik anvendes til såvel visiteret som ikke-visiteret kørsel (Flextur/Plustur). En unik detalje ved det danske flextrafiksystem – der bidrager til reducerede omkostninger som udledninger – er, at samme vogn kan medtage en visiteret borger i fx sygetransport samt en anden borger, der via den åbne flextrafik er på vej til fx familiebesøg.

Med mindre stk. 3 'køretøjer, der anvendes til sygetransport' medfører en generel undtagelse for flextrafikken, så vil bekendtgørelsen i en periode indtil der er sket en nulemissions-omstilling af vogne anvendt til flextrafik medføre en fordyrelse og unødigt komplikation for flextrafikken.

Trafikselskaberne i Danmark har oplyst, at en sådan delvis undtagelse for flextrafikken vil påføre trafikselskaberne en administrativ byrde, hvis deres flexbiler ikke kan bruges alle steder. Trafikselskabernes mulighed for at planlægge kørsel vil blive hæmmet – og kommuner/regioners omkostninger vil øges – hvis en flexkørsel inden for en nul-emissionszone alene kan udføres af en nulemissionsbil, da trafikselskabet kan blive nødt til at lave solokørsler frem for at kunne udnytte hele flåden af flextrafikbiler, som kører i området.

Danske Regioner bakker op om omstillingen til nulemission, men vil af ovenstående grunde opfordre til en generel undtagelse for flextrafikken i perioden frem til 2030, hvorefter flextrafik-flåden forventes være omstillet til nulemissionskøretøjer.

En sådan tidsmæssig afgrænset undtagelse af flextrafikken i sin helhed kunne fx indføres med baggrund i lov Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (1468 af 10/12/2024) § 15 h *stk. 2*. hvoraf fremgår, at "Miljøministeren kan fastsætte regler om yderligere undtagelser fra kravene i § 15 g, *stk. 1 og 2*, samt regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone."

Danske Regioner har modtaget økonomisk høring over denne bekendtgørelse, og vil søge i høringsperioden at opgøre de økonomiske konsekvenser for flextrafikken af det nuværende udkast til bekendtgørelse

Med venlig hilsen

**Morten Brønnum Andersen**  
Chefrådgiver  
Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)



**Danske Regioner**  
Dampfærgevej 22  
2100 København Ø

T 23 20 61 31  
E [morba@regioner.dk](mailto:morba@regioner.dk)

---

**Fra:** Julie Kjær Jørgensen <[jukjj@mim.dk](mailto:jukjj@mim.dk)>

**Sendt:** 17. januar 2025 14:27

**Emne:** Høring over udkast til nulemissionszonebekendtgørelse (MIM Id nr.: 736203)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til nulemissionszonebekendtgørelse i høring.

Høringsfristen er **fredag den 21. februar 2025**.

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

Dokumenterne kan også findes på Høringsportalen her: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69581>

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](#)

**Til:** Miljø- og Ligestillingsministeriets Departementet (mim@mim.dk)  
**Cc:** Christian Lange (clf@mim.dk), Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk)  
**Fra:** Michael Mücke Jensen (mmj@drivkraftdanmark.dk)  
**Titel:** SV: Høring over udkast til nulemissionszonebekendtgørelse  
**E-mailtitel:** SV: Høring over udkast til nulemissionszonebekendtgørelse (MIM Id nr.: 736203)  
**Sendt:** 17-02-2025 15:04

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Miljøministeriet

Drivkraft Danmark takker for muligheden for at afgive høringssvar til bekendtgørelsen om nulemissionszoner. Vi kan generelt støtte udkastet til bekendtgørelse og bakker op om mulighederne for at etablere nulemissionszoner i byerne, under behørig hensyntagen til etablerede virksomheder indenfor sådanne påtænkte zoner.

Vi forstår at §3 stk. 3 betyder, at der ikke kan oprettes en nulemissionszone, hvis der indenfor zonen findes virksomheder, der er afhængig af fossile køretøjer. I høringsbrevet er det eksemplificeret med autoværksteder og tankstationer. Selvom tankstationerne er i en omstilling, og i stort omfang opstiller ladeinfrastruktur til el-køretøjer, vil de fortsat levere flydende brændstoffer til eksisterende køretøjer med forbrændingsmotorer mange år frem.

Er der derfor vægtige grunde for etableringen af en nulemissionszone i et område med for eksempel en tankstation, må det derfor anses for ekspropriation, og virksomheden må kompenseres.

Vi står selvfølgelig til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen  
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514  
M: +45 2042 2636  
[www.drivkraftdanmark.dk](http://www.drivkraftdanmark.dk)



[Twitter](#) [LinkedIn](#) [Facebook](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

**Fra:** Julie Kjær Jørgensen <[jukjj@mim.dk](mailto:jukjj@mim.dk)>

**Sendt:** 17. januar 2025 14:27

**Emne:** Høring over udkast til nulemissionszonebekendtgørelse (MIM Id nr.: 736203)

Some people who received this message don't often get email from [jukjj@mim.dk](mailto:jukjj@mim.dk). [Learn why this is important](#)

Til høringsparter

Hermed sendes udkast til nulemissionszonebekendtgørelse i høring.

Høringsfristen er **fredag den 21. februar 2025**.

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

Dokumenterne kan også findes på Høringsportalen her: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/69581>

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](#)

## Miljø- og Ligestillingsministeriet

Deres ref.: J.nr. 2022-4526 Vor ref.: SBP

Dato: 21.2.2025

### **DTL-Danske Vognmænds høringssvar på Høring over udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byområder**

DTL-Danske Vognmænd mener, at etablering af en nulemissionszone er en meget vidtgående foranstaltning, som kan få betydelige konsekvenser for transportmuligheder og for de virksomheder, der er beliggende i eller har aktiviteter i zonen.

Det er derfor vigtigt, at en kommunes beslutning om at oprette en nulemissionszone er velovervejet, velbelyst og sker på en måde, der giver de berørte parter tilstrækkelig mulighed for at tilpasse sig.

### **Krav til etablering af en nulemissionszone i et afgrænset byområde**

Ifølge bekendtgørelsesudkastets § 3. 3) må zonen ikke omfatte virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer. DTL-Danske Vognmænd mener, at det er et væsentligt hensyn, som med sin nuværende formulering imidlertid kan lægge op til en bred fortolkning. I høringsbrevet er de omtalte virksomheder eksemplificeret med autoværksteder og tankstationer, men der er jo mange andre virksomheder, der kan være direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer. Det er eksempelvis tilfældet for kunders besøg hos butikker eller vareleverancer til beboere, virksomheder og byggerier i zonen.

### **Høring af offentligheden og Miljøstyrelsen**

Da en nulemissionszone er en vidtgående foranstaltning med vidtforregnede konsekvenser, må der foretages en grundig offentlig høring, og alle konsekvenser af etablering af zonen må identificeres. I den forbindelse er det positivt, at Miljøstyrelsen med forslaget er tiltænkt en central rolle og kan standse planer om etablering af en u hensigtsmæssig nulemissionszone. 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.

### Kommunal afgørelse om etablering af zone

Ifølge § 9. stk. 3. kan etablering af en nulemissionszone tidligst få virkning 12 måneder efter beslutningen for erhvervskøretøjer. DTL-Danske vognmænd ser gerne, at der indføres en længere frist, så virksomhederne har bedre tid til at tilpasse sig, da der kan være lange leveringstider på nulemissionskøretøjer.

### Dispensationsmulighed og undtagelser

DTL-Danske Vognmænd mener, 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 det vurderes, at en opgave ikke vil kunne løses på en rimelig måde med et nulemissionskøretøj. Der kan således være eksempler på 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. Det er afgørende, at proceduren for dispensationsansøgning er smidig, og der bør stilles krav til kommunerne om maksimale sagsbehandlingstider for behandling af dispensationsansøgninger.

DTL-Danske Vognmænd ønsker, at ejere og brugere med fast bopæl i nulemissionszoner er undtaget fra nulemissionszonekravene. Således at en chauffør eksempelvis har mulighed for at parkere det fossile køretøj, som vedkommende er bruger af, ved sin bopæl i zonen. Undtagelsesbestemmelsen i § 14. 5) bør omfatte enhver bruger af køretøjet med fast bopæl i en nulemissionszone uanset om vedkommende er registreret som bruger i Motorregisteret. Vi vil derfor foreslå følgende tilføjelse til undtagelserne i § 14.:

Køretøjer, hvor brugeren er en fysisk person med fast bopæl i den pågældende nulemissionszone.

Med venlig hilsen



Søren Büchmann Petersen

Chefkonsulent

Miljøministeriet  
Frederiksholms Kanal 26  
1220 København K

18-02-2025

Dir. tlf.  
+45 45 27 07 13

E-Mail  
dbl@fdm.dk

Sagsnr.  
S25-7912

Ref: DBL/

## Høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

I § 2 defineres bl.a. "sammenhængende areal" og "afgrænset byområde". Imidlertid anvendes der i § 3, nr. 1 begrebet "afgrænset, sammenhængende byområde", der ikke ses defineret. Der opfordres til, at der skabes sammenhæng mellem de definerede begreber og de anvendte begreber.

Som FDM bemærkede i forbindelse med høring af lovforslaget, er det afgørende, at det defineres meget klart og utvetydigt hvor omfattende en sådan nulemissionszone kan være. FDM mener ikke, at det er tilstrækkeligt defineret i udkastet til bekendtgørelsen, hvad "et afgrænset, sammenhængende byområde" nærmere skal forstås som. I høringsbrevet nævnes, at *"det er hensigten, at en nulemissionszone skal etableres i et mindre, afgrænset byområde således, at der ikke er langt fra kanten til midten af zonen. På den måde vil det i mange tilfælde derfor være muligt at parkere udenfor zonen og gå det sidste stykke ind til en destination i nulemissionszonen, eller skifte til fx kollektiv transport eller cykel."* Selvom beskrivelsen i høringsbrevet i FDM's optik ikke nødvendigvis udgør en fyldestgørende definition, finder FDM det uholdbart, at man i høringsbrevet formulerer en mere præcis definition, end hvad man gør i udkastet til bekendtgørelsen.

I FDM's optik bør en sådan zone højst bestå af enkelt eller 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 det kan åbne op for, at der kan indlemmes uforholdsmæssigt store dele af kommunen i en nulemissionszone. Dette er reelt problem da fx Københavns kommune allerede har kritiseret de i lovforslaget anførte begrænsninger og udtrykt ønske om at kunne indføre en større zone.

FDM opfordrer til, at det defineres meget klart og utvetydigt hvor omfattende en sådan zone kan være, hvilket vi ikke mener er tilfældet i nærværende udkast til bekendtgørelsen.

I udkastet til bekendtgørelsens § 3 anføres, 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 be-

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

kendtgørelsen er der ikke defineret, hvad "*faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil*" nærmere dækker over. Imidlertid er det beskrevet i høringsbrevet. FDM opfordrer til, at definitionen indskrives i bekendtgørelsen.

FDM bifalder, at kommunerne i § 7 pålægges at dokumentere og oplyse de nærmere omstændigheder i forbindelse med indførelse af en nulemissionszone.

Det anføres i nr. 7 at der skal oplyses om konsekvensvurdering, der redegør for, at den påtænkte zone ikke vil medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel for fossile køretøjer. Det forekommer forudindtaget, at der skal redegøres for, at zonen *ikke* medfører uforholdsmæssig omvejskørsel, al den stund at dette så vidt ses ikke er et krav for indførelse af en nulemissionszone. FDM opfordrer til at, at nr. 7 i stedet anfører, at der skal oplyses om konsekvensvurdering, der redegør for, *om* den påtænkte zone vil medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel for fossile køretøjer, *og i hvilket omfang*.

Vi undrer os tillige over, at beskrivelse af miljøgevinsten og de støj- og klimamæssige virkninger ved etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone kun er noget, der eventuelt skal oplyses, jf. nr. 9. FDM mener, at dette bør skulle gives i alle tilfælde, så offentligheden kan gøres bekendt med, hvilke miljø- eller klimamæssige gevinster der er ved indførelse af zonen. Gerne målt i andel af den konkrete forurening i bydelen og i den sundhedsmæssige gevinst (antal sparede for tidlige dødsfald).

FDM vil tillade sig igen at påpege det uhensigtsmæssige i at nulemissionszonerne kan indføres med et varsel på 6 måneder, som anført i § 9, stk. 3. De færreste borgere har midlerne til med kort varsel at erhverve sig en ny, og potentielt dyr elbil.

Ligeledes savnes der fornuft i, 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.

FDM undrer sig over, at der i § 11, stk. 3 anføres, at dispensationer i medfør af stk. 1 og 2, kan meddeles for en periode på op til tre måneder ad gangen. Tre måneder synes at være uforholdsmæssigt kort tid, ikke mindst da leveringstiden alene ofte vil være længere end dette på et nulemissionskøretøj.

Endelig vil FDM henstille til, at veteranbiler medtages i oplistningen i § 14 om undtagelser til nulemissionszonekravene. 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.

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  
www.fdm.dk



Miljø- og Ligestillingsministeriet  
Slotsholmen 12  
1261 København K  
min@min.dk

**Dato:** 21-02-2025  
**Sagsnr:**09.10.20-G01-1-22

### **Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byområder (min. j.nr. 2022-4526)**

Miljø- og Ligestillingsministeriet har 17. januar 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i høring med mulighed for bemærkninger frem til den 21. februar 2025.

Bekendtgørelsen er en teknisk uddybning af det lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven, som 1. januar 2025 trådte i kraft, og gav kommunerne mulighed for at indføre én nulemissionszone i et afgrænset mindre område af byen. For så vidt angår de generelle bemærkninger til loven, skal Frederiksberg Kommune henvise til det af 31. maj 2024 tidligere afgivne høringssvar.

Frederiksberg Kommune har følgende bemærkninger til bekendtgørelsen:

#### **Evaluerings af lovforslag**

I det lovforslag som blev fremsat i oktober 2024, blev det forudsat, at ordningen skulle evalueres tre år efter lovens fremsættelse. Evalueringen skulle tage udgangspunkt i praktiske erfaringer fra borgere, virksomheder, håndhævelse og administration af ordningen samt erfaringer fra andre lande. Hverken den vedtagende lov eller den udsendte bekendtgørelse indeholder dog noget nærmere om evaluering. Frederiksberg Kommune skal derfor henlede opmærksomheden på, at den lovede evaluering bliver gennemført som forventet.

#### **Behov for supplerende vejledning**

Frederiksberg Kommune finder overordnet, at den udsendte bekendtgørelse på en række områder positivt er med til at præcisere lovgivningen og dermed afklare de usikkerheder, der vil være for kommunerne ved arbejdet med nulemissionszoner. En række punkter giver dog forsat anledning til uklarheder, jf. de nedenfor anførte bemærkninger. Overordnet skal Frederiksberg Kommune derfor forslå, at der udarbejdes en tilhørende vejledning til loven, hvor spørgsmål som

dispensation, ekspropriation, høringsproces, høringsparter, undtagelser samt øvrige punkter nærmere beskrives.

#### *Specifikke bemærkninger til bekendtgørelsen:*

§ 2, pkt. 8, Sammenhængende areal: Der mangler en definition af, hvad der forstås ved, at området ikke må være gennemskåret af en gennemgående "transitroute".

§ 7 pkt. 4 og § 8 pkt. 3. Trafiktællinger fra den påtænkte zone for de omfattede køretøjstyper. Kommunen skal henlede opmærksomheden på, at de trafiktællinger, som kommunen normalt laver er slangetællinger, der ikke kan opdele køretøjer efter drivmiddeltype. De anførte oplysninger om køretøjstype inkl. drivmiddeltype vil derfor forde manuelle tællinger, med eventuelt opslag af nummerplader for angivelse af drivmiddeltype, hvilket vil være omkostningsfuldt for kommunen.

§ 10,11,12. Der anføres, at kommunen i særlige tilfælde, uden at dette er præciseret nærmere, kan meddele dispensation, ligesom kommunen ved ekspropriation, skal meddele dispensation. Kommunen skal her henvise til behovet for supplerende vejledning, jf. ovennævnte afsnit.

§ 14 Undtagelser fra loven. Bekendtgørelsen § 14, pkt. 5 fastsætter at køretøjer, hvor den registrerede ejer eller bruger er bosat inden i zonen, automatisk er undtaget. Kommunen finder her, at der i en række situationer vil være usikkerhed om lovligheden, f.eks. ved lånesituationer af køretøjet, brug af lånebil mv., hvilket gør bestemmelsen vanskelig at håndhæve i praksis.

Generelt savner kommunen mulighed 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, f.eks. ved sygdom i familien, lægebesøg mv. Dette vil gøre loven mere fleksibel.

Derudover savner kommunen specifikt 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 udenfor 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 uheldsmæssigt stort bureaukrati ved kommunens administration af zonen.

#### **Bøder og håndhævelse**

Afsluttende skal kommunen henlede opmærksomheden på, at bekendtgørelsen ikke nærmere beskriver håndhævelsen og bødeforlag. Her gælder alene det i hovedloven – miljøbeskyttelsesloven § 15g, § 110 mv., anførte. Er der f.eks. begrænsninger på, hvor ofte bøder kan gives, f.eks. pr. uge, dag etc.? Miljøzonens regler for kumulation (sammenlægning) af bøder, synes ikke automatisk overført til nulemissionszonerne, hvilket kan være problematisk ved håndhævelsen.

Høringssvaret gives med forbehold for Miljø- og Trafikudvalgets godkendelse, som sker 10. marts 2025.

Med venlig hilsen

Marie Jørgensen

Miljøchef

Niels Kaalund Jensen

Civilingeniør, Miljøkonsulent

**Til:** Miljø- og Ligestillingsministeriets Departementet (mim@mim.dk)  
**Cc:** Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk), Christian Lange (clf@mim.dk)  
**Fra:** Høringer og Jura (hoering@klimabev.dk)  
**Titel:** Høringssvar, jf. journalnummer 2022-4526  
**Sendt:** 17-02-2025 10:36

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Miljø- og Ligestillingsministeriet

Klimabevægelsen afgiver hermed høringssvar til udkast til bekendtgørelsen om nulemissionszoner.

Klimabevægelsen bakker meget op om nulemissionszoner, dels fordi trafikken udgør en meget stor del af CO2-emissionen i kommunerne - i Københavns Kommune op til 75% - og dels grundet den negative effekt på folkesundheden, idet de sundhedsskadelige virkninger af emissionspartiklerne fra biler er på niveau med effekterne fra rygning. Men samtidigt er Klimabevægelsen ærgerlig over, dels at loven er endt med en model, der levner så lille et råderum for kommunerne, og dels at bekendtgørelsen i praksis gør dette råderum endnu mindre.

Specifikt er bekendtgørelsens krav nr. 3 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. Desuden mener Klimabevægelsen, at det burde være hensigten med loven at skabe incitament for virksomhederne til at skifte til el-lastbiler og el-varevogne, som jo allerede eksisterer. Taxaselskaber og buslinier har allerede indført el-drevne køretøjer. Med en større fleksibilitet for kommunerne, kunne loven og bekendtgørelsen medvirke til at skabe incitamenter for et øget tempoet henimod 100% el-drevne køretøjer.

De samme brede og ukonkrete krav gælder også bekendtgørelsens krav nr. 4, som desuden ikke findes i loven. Definitioner som 'stort antal borgere' og 'faciliteter' er for brede og kan omfatte hvad som helst. Desuden er det i et tætbebygget land som Danmark, således at der mange steder i byen med sport eller kulturelle tilbud vil være dækning med den offentlige transport. Klimabevægelsen foreslår derfor styrket offentlig transport i stedet for eksklusion af områderne fra nulemissionszoner eller bygning af parkeringszoner umiddelbart i nærheden.

Sammenfattende er modellen uambitiøs, tung for kommunerne og langt fra det nødvendige skridt for at nå i mål med den grønne omstilling og begrænse klimakrisens konsekvenser.

Arbejdsgruppen for klimaret og høringer  
Klimabevægelsen i Danmark  
Mobil: +45 2295 4047



**Klima  
bevægelsen**

Støt os og bliv medlem på [www.klimabevægelsen.dk](http://www.klimabevægelsen.dk)



## Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byområder

KL takker for muligheden for at komme med bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byområder.

### Overordnede bemærkninger

Det er positivt, at kommunerne får endnu et redskab til at arbejde med klimadagsordenen. Dog bemærkes det, at processen for at kunne etablere nulemissionszoner synes omfattende og vil kræve mange ressourcer i de kommuner, der ønsker at bruge muligheden.

KL ser på den baggrund frem til en evaluering og en eventuel fremtidig justering af reglerne, som vil gøre processen nemmere og mindre ressourcekrævende.

### Specifikke bemærkninger

#### *Evaluering*

I bemærkningerne til lovforslaget om nulemissionszoner, der blev fremsat i oktober 2024, blev det forudsat, at ordningen skulle evalueres tre år efter lovens vedtagelse.

Evalueringen skulle tage udgangspunkt i praktiske erfaringer fra borgere, virksomheder, håndhævelse og administration af nulemissionszoner samt erfaringer fra andre lande.

Det var forventet, at udkastet til bekendtgørelsen ville fastsætte en ramme for evaluering. Det kan dog konstateres, at dette ikke behandles i udkastet til bekendtgørelsen. Derfor opfordres der til at præciseres, hvordan og hvornår en sådan evaluering vil finde sted. 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.

#### *Undtagelser fra krav*

KL ser en potentiel udfordring i undtagelsesbestemmelsen i udkastets § 14 pkt. 4, som lyder:

*“Køretøjer, hvor den registrerede ejer eller bruger af køretøjet er en fysisk person med fast bopæl i den pågældende nulemissionszone.”*

Vigtigheden af, at personer med fast bopæl i zonen kan benytte deres køretøj uden begrænsninger, anerkendes. Dog er der bekymring for,

Dato: 21. februar 2025

Sags ID: SAG-2025-00373  
Dok. ID: 3546591

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

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 1 af 3

hvordan begrebet “bruger af køretøjet” skal fortolkes. Skal “bruger af køretøjet” eksempelvis forstås som en person, der officielt er registreret som bruger i Motorregistret? Der opfordres til en afklaring, så der sikres en ensartet håndhævelse på tværs af kommuner.

#### *Bøder og håndhævelse*

Det kan konstateres, at udkastet til bekendtgørelse ikke indeholder information om bøder, herunder bødestørrelser og håndtering. Dette åbner spørgsmål om, der gælder de samme regler som for miljøzoner, eller er der forskelle? Er der f.eks. begrænsninger på, hvor ofte bøder kan udstedes – kan man kun give én bøde pr. uge, eller gælder andre principper? På den baggrund opfordres til en afklaring af dette, og det anbefales, at bekendtgørelsen uddyber reglerne for bøder og håndhævelse.

Derudover fremgår det ikke af udkastet til bekendtgørelse, hvordan der skal skiltes i forbindelse med zonen.

#### *Behov for vejledning til bekendtgørelsen*

Flere emner i udkastet til bekendtgørelsen fremstår uklare, og der opfordres til, at der udarbejdes en vejledning til kommunerne som supplement.

Tidligere har der været praksis for at udarbejde sådanne vejledninger, og det vurderes, at det vil være et værdifuldt redskab i implementeringen af nulemissionszoner.

Det foreslås blandt andet, at vejledningen indeholder en liste over de statslige, regionale og kommunale myndigheder, hvis interesser berøres af bekendtgørelsen – herunder Justitsministeriet, Erhvervsministeriet og Transportministeriet. Dette vil sikre, at kommunerne sender høringer til de samme relevante parter.

Der er opmærksomhed på, at hver kommune skal inddrage sine egne lokale interessenter, men en vejledning med en fælles liste over centrale interessenter vil være en hjælp i høringsprocessen, som er omfattende.

#### *Økonomiske konsekvenser*

Ved etablering af en nulemissionszone vil der være betydelige udgifter for kommunerne, herunder også til at redegøre for de krav til oplysninger, som fremgår af udkastet til bekendtgørelsen.

KL mener, at 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 tiltaget. Kommunerne tager allerede et stort ansvar og har gennem klimahandlingsplanerne mv. forpligtet sig til at arbejde med den grønne omstilling. Dette arbejde bidrager ligeledes til regeringens 70 %-målsætning for CO<sub>2</sub>-reduktion.

KL opfordrer derfor til, at der afsættes statslige midler til indførelse af nulemissionszoner. Dette kunne eksempelvis gøres i form af en statslig pulje.

Dato: 21. februar 2025

Sags ID: SAG-2025-00373  
Dok. ID: 3546591

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

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

www.kl.dk  
Side 2 af 3



Høringssvaret fremsendes med forbehold for politisk behandling i KL.

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen  
*Chefkonsulent*

Dato: 21. februar 2025

Sags ID: SAG-2025-00373  
Dok. ID: 3546591

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

Weidekampsgade 10  
Postboks 3370  
2300 København S

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)  
Side 3 af 3



## Notat

### Høringssvar til bekendtgørelse om nulemissionszoner

#### Resume

Københavns Kommune har den 17. januar 2025 modtaget udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner med høringsfrist den 21. februar 2025.

Københavns Kommune har med stor interesse læst bekendtgørelsen og har en række ønsker til præcisering og uddybning i forhold til blandt andet håndhævelse, skiltning samt undtagelser indenfor zonen. Derudover ønsker Københavns Kommune at det præciseres om en nulemissionszone vil have permanent karakter, samt om det fortsat er hensigten at der skal gennemføres en evaluering tre år efter ikrafttrædelse.

Københavns Kommune vurderer desuden, at det vil være hensigtsmæssigt at udarbejde en vejledning til bekendtgørelsen, ligesom kommunen fortsat vurderer, at det er uhensigtsmæssigt, at håndhævelse kun vil kunne foretages af politiet og ikke via elektronisk nummerpladegenkendelse, som det er tilfældet i miljøzonerne.

#### Generelle bemærkninger

##### *Vejledning til bekendtgørelsen*

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

##### *Bøder og håndhævelse i praksis*

Af lovbemærkningerne til det oprindelige lovforslag (2024/1 LSF 37) fremgår følgende: "*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.*" Bekendtgørelsen indeholder imidlertid ingen oplysninger om rammerne ift. bødetildeling eller bødestørrelser, ligesom der mangler information om skiltning.

##### *Evaluering af ordningen*

Af samme lovbemærkninger fremgår yderligere, at ordningen skal evalueres efter tre år fra ikrafttrædelse (dvs. primo 2028). Er det stadig planen, selvom det ikke fremgår af bekendtgørelsen, og hvordan vil den forventede proces i givet fald være? Københavns Kommune vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt med en evaluering for at kunne rette eventuelle uhensigtsmæssigheder.

21-02-2025

Sagsnummer I F2  
2025 - 1839

Dokumentnummer i F2  
179434

Sagsnummer eDoc  
2025-0028473

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

### *Forsøgsordning eller permanent ordning*

Det fremgår ikke af den endelige lov eller af bekendtgørelsen, om en nulemissionszone er en forsøgsordning eller en permanent ordning.

*I bemærkningerne til det oprindelig lovforslag fremgår det "at nulemissionszoner ikke egner sig som forsøgsordning af midlertidig karakter, da berørte borgere og erhvervsliv vil kunne få udgifter til at indrette sig på kravene. Etablering af nulemissionszoner bør derfor indrettes som en permanent ordning, der ikke er tidsmæssigt begrænset."*

*I ministeriets høringsnotat står der imidlertid, at "Miljø- og Ligestillingsministeriet bemærker, at idet der pt. ikke findes permanente nulemissionszoner i andre europæiske lande, findes der ikke nogen konkrete erfaringer med nulemissionszoner, som kan anvendes i en dansk model. Derfor lægges der op til at starte med en forsøgsordning på tre år, som evt. kan besluttet udvidet senere."*

Særligt erhvervslivet efterspørger klare og langsigtede regler, som vil gøre virksomhederne i stand til at planlægge deres omstilling af flåden, hvorfor en midlertidig forsøgsordning kan være uhensigtsmæssig.

### **Specifikke bemærkninger til bekendtgørelsen**

#### *§ 2 Begrebsafklaring*

- Definitionen af en firmabil (nr. 2) er mere restriktiv end de betingelser der gælder for de licenser som udstedes af Københavns Kommune. I praksis er det vanskeligt at undersøge, om en given bruger bliver beskattet af brugen eller har købt et dagsbevis.
- Definitionen af et handicapkøretøj (nr. 3) er mere omfattende end den der anvendes i bekendtgørelsen for handicappareringskort, hvilket kan gøre håndhævelsen vanskelig i praksis. Der tales kun om fører og passager. Hvordan hvis en bil fx er parkeret uden kort placeret i bilen?
- 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.
- Det kan umiddelbart være vanskeligt at konstatere, om en taxi har indbygget lift, da det vil kræve at den enten er registrere i et system, som der er adgang til, eller at man kan se liften fysisk.
- I nr. 8 fastlægges definitionen af 'et sammenhængende areal'. I den forbindelse nævnes det, at området 'ikke må være gennemskåret af en gennemgående transitrute'. Kan ministeriet præcisere, om der med 'en gennemgående transitrute' refereres til det strategiske vejnet, og hvad der menes, hvis det ikke er tilfældet?

#### *§ 3 Krav til udformningen af en nulemissionszone*

- I nr. 2 fremgår det, at en zone ikke må indeholde veje, der indgår i det strategiske vejnet. I den sammenhæng ønskes en henvisning til det konkrete kortgrundlag for det strategiske vejnet.
- I nr. 3 fremgår det, at en zone ikke må omfatte virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile biler. Der ønskes en klarere definition af, hvilke virksomheder, der tænkes at være omfattet. I lovforslaget (2024/1 LSF 37) samt i høringsbrevet til

bekendtgørelsen er autoværksteder og tankstationer fremhævet som eksempler herpå. Det ønskes præciseret om private parke-ringshuse, lægehuse og tandlæger er omfattet.

#### *§7 Oplysningsgrundlag ved etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone*

- I nr 4 anføres trafiktællinger fra den påtænkte zone som en del af oplysningsgrundlaget ved etablering af en zone. Da trafiktællinger kan udgøre et usikkert datagrundlag, bør det være muligt at supplere eller erstatte dem med beregninger af trafikken i zonen.

#### *§11 Dispensation for køretøjer*

Der efterspørges en præcisering af, hvad 'særlige tilfælde' kan omfatte.

#### *§ 14 Undtagelser til nulemissionszonekravene*

- Københavns Kommune har i høringssvaret til lovændringen på-talt de potentielle udfordringer i, at politiet skal håndhæve ordningen, som administreres af kommunerne, frem for at kommunerne får lov til at anvende digital håndhævelse. I forlængelse heraf bedes ministeriet uddybe den forventede rollefordelingen mellem vejmyndigheder og politiet ift. fx dispensationer og undtagelser samt den daglige håndhævelse af ordningen.
- Der fremgår ikke klart, om nye beboere også er omfattet af undtagelsen for beboere i zonen. Det bedes præciseres, om både nuværende og kommende beboeres køretøjer er omfattet af en permanent undtagelse.
- Det fremgår, at ift. firmabiler, der anvendes af en person med fast bopæl i zonen, er undtaget fra kravene om nulemission, men ikke hvordan erhvervskøretøjer ejet af virksomheder i zonen er stillet. Er det korrekt forstået, at de er omfattet af reglerne i zonen på linje med udefrakommende erhvervskøretøjer, og at de således kun kan opnå dispensation, hvis deres opgaver ikke kan løses af et nulemissionskøretøj?
- Der ønskes en præcisering af, hvordan "bruger af køretøjet" skal forstås. Er der fx udelukkende tale om brugere, der er registreret som bruger i motorregistreret?

Til:  
Miljøministeriet  
Frederiksholms Kanal 26  
1220 København K

19. februar 2025.

## Høringssvar (j. nr. 2022 – 4526) til:

### **Høring over udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner**

Mobility Denmark fremsender hermed høringssvar til ovenstående udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner.

Indledningsvist bemærker vi, at der i overskriften til høringsbrevet er refereret til "Høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse". Vi antager dog, at dette er en fejl og at nærværende høring alene gælder fastsættelse af rammerne for kommunalbestyrelsernes etablering af nulemissionszoner i henhold til lovforslaget herom fremsat den 2. oktober 2024 og vedtaget den 3. december 2024.

#### Generelle bemærkninger:

Vi anser både regulering i form af tekniske krav til bilers miljøpåvirkning og (som i dette tilfælde) i form af regulering af trafikken/kørslen for at være vigtige instrumenter i den grønne omstilling af bilparken.

Som repræsentanter for bilfabrikanterne har vores medlemmer derfor en naturlig interesse i miljømæssig regulering af trafikken i form af nulemissionszoner, der kan bidrage til at stimulere den grønne omstilling og efterspørgslen efter nulemissionsbiler.

Bilfabrikanterne er underlagt strenge teknisk krav til de biler, som de producerer, og krav til omstilling af produktionen til nulemissionsbiler. Men i den omstilling er fabrikanterne samtidig afhængige af, at både ladeinfrastruktur og kørselsrestriktioner understøtter efterspørgslen efter nulemissionsbiler.

Som udgangspunkt mener vi derfor, at kommunerne bør gives så frie rammer som muligt til etablere nulemissionszonerne ud fra deres lokale behov og interesser i trafikregulering mv.

Samtidig anerkender vi, at der ved etableringen af konkrete nulemissionszoner kan være behov for at sætte visse begrænsninger i forhold zonernes størrelse og deres placering i forhold til f.eks. de eksisterende miljøzoner – ligesom der kan være særlige hensyn i forhold til eksisterende erhvervsvirksomheder i zonerne og til borgere med særlige transportbehov og lignende.

Set i det lys bør begrænsninger og krav i bekendtgørelsen dog være formuleret så præcist og objektivt som muligt, særligt når det gælder forhold, der forhindrer etableringen af en nulemissionszone.

#### Forhold der forhindrer etablering af en nulemissionszone:

Det fremgår af § 3 i udkastet, at nulemissionszonen ikke må omfatte:

- Veje der indgår i det strategiske vejnet (som klassificeret af Vejdirektoratet) jf. § 3, nr. 2.
- Virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer jf. § 3, nr. 3.

- Faciliteter, hvor et stort antal borgere sædvanligvis ankommer i bil medmindre der kan anvises mulighed for parkering umiddelbart udenfor zonen jf. § 3, nr. 4.

Krav nr. 2 er klart defineret og objektivt konstaterbart, men krav nr. 3 indebærer, at der skal foretages en vurdering. Det gælder i det mindste, hvis det drejer sig om andre virksomheder end f.eks. værksteder eller tankstationer, som der peges på i høringsbrevet.

Krav nr. 4 indebærer ligeledes en konkret vurdering medmindre det drejer sig om hospitaler og/eller stadions som nævnt i høringsbrevet. Hospitaler kan identificeres objektivt, men når det gælder sportshaller og stadions må man formode, at det er en forudsætning, at disse bruges/besøges af et "stort antal borgere". Dermed indebærer dette kriterium en også konkret vurdering.

I forhold til krav nr. 4 kan der muligvis også være et behov for at definere visse krav til "mulighed for parkering umiddelbart uden for zonen". Det kunne være krav til prisen for sådanne parkeringsmuligheder – herunder tidsbegrænsninger mv.

Under alle omstændigheder nævner udkastet ikke eksempler på virksomheder, der må anses for at være "afhængige af", at der kan foregå fossil trafik til og fra virksomheden – eller i hvilken grad der skal være tale om en sådan afhængighed for at etablering af en nulemissionszone kan udelukkes.

#### Ekspropriation:

Netop spørgsmålet om afhængighed af fossil trafik kan få betydning for, hvorvidt en nulemissionszone rammer en virksomhed så atypisk hårdt økonomisk, at etableringen af den får "karakter af et ekspropriativt indgreb" (jf. høringsbrevet). Her skal der skelnes mellem ekspropriation af køretøjer og ekspropriation af virksomheder.

Udkastet indeholder kun bestemmelser, der skal håndtere spørgsmålet om "ekspropriation" i forhold til køretøjer, hvor dette spørgsmål jf. udkastets § 12 skal løses ved tildeling af dispensation fra nulemissionskravet efter ansøgning fra ejer eller bruger af køretøjet.

Vi læser udkastet således, at hvis nulemissionszonen rammer enkeltvirksomheder så hårdt, at den får "karakter af et ekspropriativt indgreb", så får det som konsekvens, at en nulemissionszone ikke kan etableres, hvor sådanne virksomheder befinder sig.

Her vil der ikke være mulighed for dispensation til bestemte køretøjer, fordi zonen jo i sagens natur gælder kørslen i et udefinerbart antal køretøjer, der kører til og fra virksomheden – typisk af virksomhedens kunder eller leverandører mv.

Afhængigt af hvilke konkrete virksomheder, det drejer sig om, og antallet af dem, så kan dette forekomme ganske restriktivt. I princippet vil selv tilstedeværelsen af en enkelt meget lille virksomhed kunne få som konsekvens, at en nulemissionszone ikke kan etableres, selvom der måtte være betydelige miljømæssige og trafikale begrundelser for at etablere den.

Vi bemærker, at det jf. høringsbrevet forudsættes, at "*dispensationsadgangen vil blive anvendt i tilfælde, hvor en person eller virksomhed ellers ville blive ramt så atypisk hårdt af kravene på en sådan måde, at kravene i givet fald ville have fået karakter af et ekspropriativt indgreb*", fordi miljøbeskyttelsesloven ikke indeholder hjemmel til dispensation.

Udkastets §§ 10-11 (om dispensation for køretøjer) samt § 12 (om dispensation ved ekspropriation) indeholder dog som nævnt kun mulighed for, at der (efter ansøgning) kan gives dispensation til ejeren eller brugeren af et fossilt køretøj. Der er ingen bestemmelser om dispensation til en virksomhed, hvilket heller ikke ville give nogen mening af de ovennævnte årsager.

Den i høringsbrevet nævnte "forudsætning" giver derfor heller ikke nogen mening, hvorfor situationer, hvor en nulemissionszone får ekspropriativ virkning overfor konkrete virksomheder, reelt ikke er håndteret eller forudset.

Vi kan derfor være bekymrede for, at dette forhold i praksis vil få som konsekvens, at etableringen af konkrete nulemissionszoner må opgives.

#### Afgrænsninger i øvrigt:

Nulemissionszonen skal derudover udgøre et afgrænset, sammenhængende byområde jf. § 3, stk. 1, nr. 1. (som defineret i § 2, nr. 1, 8 og 9).

Det er ikke specificeret nærmere, hvilke hensyn der skal tages i forhold til de allerede etablerede miljøzoner i København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg, men vi antager at nulemissionszoner her typisk vil ligge inden for de geografiske rammer af de eksisterende miljøzoner.

Jf. miljøbeskyttelsesloven er det kun muligt at etablere en enkelt nulemissionszone i hver kommune, og for kommuner med miljøzoner vil det ikke være muligt at etablere en nulemissionszone, som f.eks. dækker hele Aarhus midtby eller Odense centrum, fordi dette vil gå videre end definitionen af et afgrænset byområde."

Begrænsningen om en enkelt nulemissionszone pr. kommune synes vi derfor er unødigt restriktiv – særligt henset til kommunernes forskelligheder både demografisk og geografisk. Vi henviser i den forbindelse til vores høringssvar til ændringen af miljøbeskyttelsesloven, hvor nulemissionszonerne blev indført (jf. Lov nr. 1468 af 10. december 2024).

Til indfasning og varsler/høringer mv.:

Vi har ingen særlige bemærkninger til bestemmelserne om høring i udkastets §§ 4-6 eller krav til kommunens oplysningsgrundlag jf. §§ 7-8.

For så vidt angår oplysning og varsling af kommunal afgørelse om etablering, geografisk udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone jf. § 9 formoder vi, at varslingen fra offentliggørelse og indtil nulemissionen skal få virkning vil være det vigtigste hensyn. Et varsel for private køretøjer på 6 måneder og for erhvervsejede køretøjer, som foreslået i § 9, stk. 3, finder vi rimeligt.

Vi har ingen bemærkninger til de prædefinerede undtagelser til nulemissionskravene jf. udkastets § 14 eller til bestemmelserne om klageadgang jf. § 15 og ikrafttrædelsen pr. 1. juli 2025 jf. § 16.

Med venlig hilsen

**Ole Kirkelund**  
Chefkonsulent

**MOBILITY DENMARK**  
DE DANSKE BILIMPORTØRER

**Telefon** +45 23 23 25 20  
**E-mail** [oki@mobility.dk](mailto:oki@mobility.dk)



## Miljøministeriet

Frederiksholms Kanal 26  
1220 København K

Att.: mim@mim.dk

Cc.:

Julie Kjær Jørgensen, [jukjj@mim.dk](mailto:jukjj@mim.dk)  
Christian Lange, [clf@mim.dk](mailto:clf@mim.dk)

**Journalnummer 2022-4526**

## Høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse

Med dette svar ønsker Motorhistorisk Samråd af afgive vores bemærkninger til høringen.

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

I modsat fald vil kommunale nulemissionszoner kun blive sendt i høring i kommunalt regi. Det vil gøre det nærmest umuligt for andre, uden for den enkelte kommune, at blive opmærksomme på de kommende ændringer.

Motorhistorisk Samråd har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen  
Steen Rode-Møller

Formand  
Motorhistorisk Samråd

## Sekretariatet

Postadresse:

Nærum Hovedgade 3  
DK-2850 Nærum

Tlf: +45 23 47 41 63

Email: [mhs@motorhistorisk.dk](mailto:mhs@motorhistorisk.dk)

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

Dato: 21. februar 2025

Side: 1/1



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).

**Til:** Miljø- og Ligestillingsministeriets Departementet (mim@mim.dk)  
**Cc:** Julie Kjær Jørgensen (jukjj@mim.dk), Christian Lange (clf@mim.dk), Jeppe Juul (jeppe@rgo.dk)  
**Fra:** Christian Rohmann (christianr@rgo.dk)  
**Titel:** Høringssvar: Nulemissionszonebekendtgørelse  
**E-mailtitel:** Høringssvar: Nulemissionszonebekendtgørelse (MIM Id nr.: 736203)  
**Sendt:** 20-02-2025 13:39

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til rette vedkomne.

Rådet for Grøn Omstilling har følgende bemærkninger til Nulemissionszonebekendtgørelse.

**§3.3.** *Zonen må ikke omfatte virksomheder, der er direkte afhængige af trafik med fossile køretøjer.*

Her bør det præciseres hvilke type virksomheder der er tænkes på. F.eks. benzintankstationer og autoforhandlere. Frisører, supermarkeder mm bør der ikke tages hensyn i forbindelse med zonen.

**§7.7.** *Konsekvensvurdering der redegør for, at den påtænkte zone ikke vil medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel for fossile køretøjer.*

Det synes vi ikke der skal tages højde for. At zonen kan betyde omvejskørsel for fossile biler er vel en præmis. Bør tages ud.

### **Tunge køretøjer**

Vi mener ikke at tunge køretøjer over 12 tons skal dispenseres. Udviklingen indenfor tunge køretøjer går stærkt. De findes nu et stort udvalg af nulemissions tunge køretøjer, hvilket der ikke gjorde i det indledende lovarbejde. Det giver derfor ikke mening at dispensere disse køretøjer. Det er særdeles vigtigt at netop de tunge køretøjer bliver medtaget, da eksistensen af en nulemissionszone kan være vognmændenes eneste argument for at skifte til nulemissions køretøj. Det er nemlig sådan at nulemissions køretøjer er mest rentable ved kørsel af mange kilometer. Det skyldes at el er en billigere drivmiddel end diesel. De tunge køretøjer, som kører inde i byen, vil ofte ikke kører mange kilometer. Hvis de er dispenseret i nulemissions zonen, vil det være disse tunge køretøjer som bliver skiftet sidst til nulemissions køretøjer. Loven vil derved have en kontraproduktiv effekt.

Vi deltager gerne i et møde og uddyber dette.

Ser frem til at høre fra jer.

Med venlig hilsen

Christian Rohmann  
Projektleder  
Mail: [christianr@rgo.dk](mailto:christianr@rgo.dk)  
Tlf: 2835 6577

Kompagnistræde 22, 3. sal  
1208 København K, Danmark  
[www.rgo.dk](http://www.rgo.dk) / [linked in](#)

## Høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse

SMVdanmark takker for det tilsendte høringsmateriale og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. SMVdanmark, der repræsenterer 18.000 små og mellemstore virksomheder (SMV'er) på tværs af brancher, udtrykker generel bekymring over muligheden for, at kommuner kan etablere nulemissionszoner, hvor alene el- og brintbiler har adgang.

### Konsekvenser for erhvervslivet og mobiliteten

SMVdanmark ser en række udfordringer forbundet med, at alle landets 98 kommuner nu har mulighed for at etablere en nulemissionszone, enten for persontrafik alene eller for både person- og erhvervstrafik. Særligt de virksomheder beliggende i zonerne eller dem, der opererer i flere kommuner, eller som har begrænset mulighed for at investere i nye køretøjer, vil blive negativt påvirket.

På nuværende tidspunkt udgør el- og brintbiler kun en begrænset del af den samlede bilpark i Danmark. Kun 5,4 % af de private biler og blot 2% af varebilerne lever op til kravene for at kunne operere i en nulemissionszone. Dette 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.

### Administrative byrder og uensartede regler

Indførelsen af kommunale nulemissionszoner risikerer at skabe en fragmenteret og uensartet regulering på tværs af kommunegrænser. Såfremt én kommune indfører en zone, mens nabokommunen ikke gør, kan det føre til betydelig forvirring og logistiske udfordringer for erhvervsdrivende. Virksomheder vil blive pålagt en administrativ byrde med at holde sig ajour med forskellige kommuners regler, zonernes placering og potentielle fremtidige ændringer i reguleringen. Dette skaber usikkerhed for virksomheder, der skal vurdere, hvorvidt investeringer i nulemissionskøretøjer er nødvendige for fortsat drift i bestemte områder – en investering, som mange SMV'er ikke har økonomisk mulighed for at foretage på nuværende tidspunkt.

### Økonomiske konsekvenser for SMV'er og borgere

Mange SMV'er har ikke den fornødne likviditet til at udskifte deres vognpark i takt med den grønne omstilling. Elvarebiler er fortsat dyrere end konventionelle varebiler, og dertil kommer udfordringer vedrørende rækkevidde, lastevne og opladningsinfrastruktur, hvilket for nuværende begrænser teknologiens konkurrencedygtighed. Indførelsen af nulemissionszoner kan dermed resultere i højere priser for forbrugerne, en reduktion i erhvervsaktiviteten i visse områder og begrænset adgang til serviceydelser for borgerne. Butikker, håndværkere, fragtfirmaer og andre serviceleverandører vil enten kunne være nødt til at forhøje priserne eller fravælge kunder i zonerne, hvilket kan medføre økonomisk tilbagegang og mindre service i de pågældende områder.

Det bemærkes i høringsbrevet: "Der gøres opmærksom på, at det ikke kan udelukkes, at kravene i en nulemissionszone vil kunne ramme enkelte personer eller virksomheder atypisk hårdt økonomisk, og at nulemissionskravene i enkelte tilfælde således vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person eller virksomhed."



SMVdanmark deler denne bekymring og frygter, 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.

For private borgere vil tiltaget desuden kunne begrænse adgangen til deres egen by og kommune, såfremt de ikke ejer en el- eller brintbil. Dette kan have en negativ effekt på almindelige daglige gøremål som skolekørsel, indkøb og sociale aktiviteter, hvilket særligt vil ramme familier og ældre med begrænsede transportmuligheder.

### **SMVdanmarks anbefaling**

SMVdanmark anbefaler, at kommunerne afstår fra at etablere nulemissionszoner af hensyn til virksomhedernes økonomiske realiteter samt mobilitetens afgørende betydning for både erhvervslivet og borgerne.

I stedet opfordrer vi kommunerne til at prioritere økonomisk ansvarlige og effektive løsninger, der sikrer forbedret mobilitet og tilgængelighed til det offentlige rum for alle. Ifølge Vejdirektoratets fremskrivninger er bilparken i Danmark fortsat voksende, og denne tendens forventes at fortsætte i de kommende år<sup>1</sup>.

De hidtidige bestræbelser på at begrænse biltrafikken har allerede medført betydelige samfundsøkonomiske omkostninger i form af trafikpropper og spildtid<sup>2</sup>, ligesom nogle erhvervsdrivende helt undgår at udføre opgaver i bestemte områder pga. nedlagte parkeringsfaciliteter<sup>3</sup>. Det er derfor vanskeligt at forestille sig en fremtid, hvor kommunerne kan undgå at investere i udvidelser af vej- og parkeringskapaciteten, hvis yderligere økonomiske tab og gener for samfundet, erhvervslivet og borgerne skal undgås.

Med venlig hilsen  
Niklas Winther  
Chefkonsulent

---

<sup>1</sup> <https://www.vejdirektoratet.dk/tema/trafikken-i-fremtiden>

<sup>2</sup> <https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/2024/danskerne-holder-i-koe-milliarder>

<sup>3</sup> <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2025-01-24-haandvaerkere-dropper-opgaver-i-koebenhavn>



**Miljøministeriet**

**Julie Kjær Jørgensen**

Mail: [jukjj@mim.dk](mailto:jukjj@mim.dk) og

cc.: [mim@mim.dk](mailto:mim@mim.dk) og [clf@mim.dk](mailto:clf@mim.dk)

21. februar 2025

## **Trafikselskabernes svar på høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse**

Trafikselskaberne i Danmark, som repræsenterer de 6 regionale trafikselskaber, har modtaget ovennævnte udkast i høring og har følgende bemærkninger.

### **Generelle bemærkninger**

En stor del af flextrafikens kørsel er ikke omfattet af de bestemmelser for undtagelse af køretøjer, som fremgår af udkastets § 14. Det giver risiko for, at forholdene for brugere i flextrafikken forringes, herunder forholdene for bevægelseshæmmede brugere. Ligeledes vil vognmænd og kommuner blive påført store administrative byrder, fordi hver enkelt af de ca. knap 4.500 biler i flextrafikken vil skulle have en individuel dispensation indenfor alle nulemissionszoner.

Trafikselskaberne opfordrer derfor til at undtage køretøjer, der anvendes til udførelse af flextrafik for trafikselskaberne fra nulemissionskravene ind til 2030, hvor det forventes, at de fleste biler i flextrafikken vil køre på el. Det er centralt for effektiviteten og Trafikselskabernes forsyningsforpligtelse, at Flextrafikken kan blandes og koordineres på tværs af kørselsordninger (visiterede og åbne ordninger samkøres), hvorfor det ikke er tilstrækkeligt, at alene visiteret kørsel undtages i bestemmelsen. Hvis flextrafikken ikke undtages, vil synergien mellem de forskellige kørselsformer forsvinde med den konsekvens, at priserne vil stige og servicen overfor borgerne vil blive dårligere, da det i praksis bliver nødvendigt at "omlæsse" borgerne til elbiler. Vi håber på forståelse for dette og uddyber nærmere nedenfor.

### **Specifikke bemærkninger**

#### *Baggrund om flextrafik*

Med undtagelse af Bornholm udbyder og planlægger trafikselskaberne i Danmark (NT, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus og Movia) en række kørselsordninger inden for flextrafik i hele landet. Flextrafik udgør en kritisk infrastruktur for håndtering af visiteret kørsel af borgere til sygehus, læge, speciallæge, genoptræning, skole, daghjem, beskyttede værksteder mv., som lovbestemt kørsel for gangbesværede borgere og åbne kørselsordninger for alle borgere.

Trafikselskabernes flextrafikordninger udfører over 2 mio. rejser hvert år. Ifølge Trafikstyrelsens nyeste tal blev der i 2023 gennemført ca. 1,3 mio. rejser i den individuelle handicapordning og godt 0,9 mio. rejser i den åbne flextrafik (Flextur og Plustur).





Store dele af flextrafikken indkøbes samlet og omfatter dermed både sygetransport for regionerne, visiteret kørsel for kommunerne og åbne kørselsordninger for alle borgere. Dette sker af hensyn til at opnå stordriftsfordele og derigennem lavere omkostninger for kommuner og regioner. De åbne ordninger omfatter Flextur og Plustur, som indgår som en del af den kollektive trafik. En bil i flextrafikken kan derfor i løbet af samme dag køre både visiteret kørsel for kommunerne, sygetransport for regionerne og kollektiv trafik.

Ca. 60 pct. af flextrafikken ture bliver kørt af vogne, som kan medtage kørestole. Det omfatter hovedsageligt liftbiler og i mindre omfang biler af typen storvogn I. Alle flextrafikken liftbiler og storvogn I-biler, som kan medtage kørestole, kører i dag på konventionelle brændstoffer. Årsagen er, at de eldrevne liftbiler og storvogn I-biler, som findes på markedet i dag, har en utilstrækkelig rækkevidde, hvilket gør dem uegnede til brug i flextrafikken. Det er derfor i dag ikke muligt at gennemføre flextrafikken kørsel med denne type biler som elbiler, uden at det vil medføre betydelige meromkostninger for kommuner og regioner.

Ca. 40 pct. af flextrafikken ture betjenes med almindelige personbiler. Der sker i disse år en gradvis omstilling fra dieselbiler til elbiler. Andelen vil således stige de kommende år, men trafikskaberne forventer først, at flextrafikken konventionelle personbiler bliver udfaset frem mod 2030.

#### *Udfordringer for flextrafik ved bestemmelser om nulemissionszoner*

En stor del af flextrafikken brugere er bevægelseshæmmede, som har et lovkrav på at blive kørt til forskellige formål, og det vil være en væsentlig serviceforringelse og barriere for deres mobilitet, hvis flextrafikken ikke længere kan aflevere eller afhente borgerne indenfor nulemissionszoner.

Udkastet til bekendtgørelse medfører, at de fleste af flextrafikken biler vil skulle have en dispensation for at kunne betjene borgere indenfor nulemissionszoner. Kravet om individuel dispensation for hvert køretøj i alle nulemissionszoner vil medføre en meget stor administrativ byrde for både vognmænd og kommuner.

Som eksempel kan nævnes, at trafikskabet Movias flextrafik betjenes med ca. 1.260 vogne og kørslen dækker 45 kommuner og dermed potentielt op til 45 nulemissionszoner. Disse vogne kan blive sendt rundt over hele landet, så det er ikke kun kommuner i de to regioner, der skal have en ansøgning, men alle kommuner i landet. Til det skal lægges, at der sker en løbende udskiftning af vognmændenes biler, hvor ansøgningsprocessen kan starte forfra.

Tilsvarende har de tre trafikskaber FynBus, Sydtrafik og Midttrafik er der pt tilmeldt 443 garantivogne og 1.340 variable vogne til drift. NT har ca. 1400 flexbiler. Det er altså samlet set et meget stort antal biler, som der vil skulle søges om dispensation for.

Det skal dertil bemærkes, at det har betydning hvilken tilladelse og registrering af køretøjerne flextrafikken beror på, og at processen i.f.t. dispensation og registrering er uklar, herunder hvad "taxilicens" refererer til.



### *Undtagelserne i § 14 omfatter ikke store dele af flextrafikken*

En stor del af flextrafikkens kørsel er ikke omfattet af de bestemmelser for undtagelse af køretøjer, som fremgår af § 14:

- Pkt. 1. Flextrafikkens biler er ikke skiltet som handikapkøretøjer men er skiltet med "Flextrafik".
- Pkt. 2. Flextrafikken betjenes kun i meget begrænset omfang af taxier med indbygget lift. Langt hovedparten af liftbilerne er ikke registreret som taxier.
- Pkt. 3. Flextrafikkens køretøjer anvendes kun delvist til sygetransport, og er ikke registreret som sådan i køretøjsregisteret. Mange flextrafikkens ture indenfor nulemissionszoner vil have andre formål.
- Pkt. 4. Flextrafikkens køretøjer anvendes kun delvist til kommunal eller regional visiteret kørsel, og er ikke registreret som sådan i køretøjsregisteret. Mange flextrafikkens ture indenfor nulemissionszoner vil have andre formål.
- Pkt. 5 og 6 er ikke relevant.

Bekendtgørelsen har efter Trafikselskaberne i Danmarks opfattelse ikke implementeret de vilkår for undtagelse af liftbiler og storvogn I-vogne med plads til kørestole, som ellers fremgår af bemærkninger til lovforslaget (L37):

*"Det forventes derudover, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte en undtagelse for sygetransporter samt stor-vogne I (med plads til kørestol), liftbiler og minibusser med lift." (afsnit 2.3.3).*

Der er ingen undtagelse for storvogn I-biler, og undtagelsen for liftbiler omfatter alene taxier.

### *Definition på fossilt/fossile køretøjer mangler*

Begrebet fossilt/fossile køretøjer benyttes flere gange i bekendtgørelsen. Der bør fremgå en definition af begrebet i § 2.

### **Trafikselskaberne i Danmarks anbefaling**

Med henvisning til trafikselskabernes tidligere fremsendte høringskrivelse af 21. juni 2024 (vedhæftet), der fortsat er gældende, opfordres til, at der i bekendtgørelsens kapitel 4, § 14 bør tilføjes, at køretøjer, der anvendes til udførelse af Flextrafik for Trafikselskaberne, skal undtages nulemissionskravene ind til 2030. Det er som nævnt centralt for effektiviteten og Trafikselskabernes forsyningsforpligtelse, at Flextrafikken kan blandes og koordineres på tværs af kørselsordninger (visiterede og åbne ordninger samkøres), hvorfor det ikke er tilstrækkeligt, at alene visiteret kørsel undtages i bestemmelsen. Det vil sige at:

- Alle liftbiler og storvogn I-biler, som kan medtage kørestole undtages fra reglerne om kørsel i nulemissionszoner.



- Alle biler som kører flextrafik undtages fra reglerne om kørsel i nulemissionszoner frem til 2030. Dette kan med fordel implementeres i bekendtgørelsen ved at tilføje et nyt pkt. 5 i § 14:  
*"Køretøjer, der anvendes til kørsel af Flextrafik undtages frem til 31. december 2030 ". Flextrafik kan defineres i § 2 som: "Flextrafik: Behovsstyret kørsel, som er udbudt af danske trafikselskaber."*

Vi står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål eller lignende. Jeg vedhæfter som bilag TIDs høringssvar fra juni sidste år.

Med venlig hilsen

**Lone Rasmussen**

Sekretariatschef

+ 45 23 40 16 39

[lra@moviatrafik.dk](mailto:lra@moviatrafik.dk)

Trafikselskaberne i Danmark

