



Fremsat den 6. oktober 2022 af miljøministeren (Lea Wermelin)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse¹⁾

(Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder, indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen m.v.)

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 100 af 19. januar 2022, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 45 af 23. januar 2018, lov nr. 807 af 9. juni 2020, lov nr. 373 af 28. marts 2022, lov nr. 374 af 28. marts 2022, § 1 i lov nr. 898 af 21. juni 2022 og senest ved § 4 i lov nr. 900 af 21. juni 2022, foretages følgende ændringer:

1. Overskriften til kapitel 2 f affattes således:

»Kapitel 2 f

Miljøzoner og nulemissionszoner«.

2. Før § 15 a indsættes som overskrift i *kapitel 2 f*:

»Miljøzoner«.

3. I § 15 b, stk. 3, indsættes efter »For personbiler,«: »herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg,«.

4. I § 15 b, stk. 5, indsættes efter »forsvaret,«: »fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser,«.

5. Efter § 15 e indsættes i *kapitel 2 f*:

»Nulemissionszoner

§ 15 f. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone i et afgrænset byområde

for persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik, jf. § 15 g, stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden træffe afgørelse om udvidelser eller i særlige tilfælde mindre indskrænkninger af den geografiske afgrænsning af en eksisterende nulemissionszone eller om ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Stk. 3. Miljøministeren kan gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2. Kommunalbestyrelsen kan ikke træffe afgørelse efter stk. 1 og 2, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af stk. 6.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2. Der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone, før afgørelsen har virkning.

Stk. 6. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2, herunder definitionen af et afgrænset byområde og om, hvilke oplysninger kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe i forbindelse med inddragelse af offentligheden. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om høring af miljøministeren og relevante myndigheder, om indsigelsesordningen, om offentlighedens inddragelse og om offentliggørelse af afgørelser, herunder om at inddragelse og offentliggørelse kan ske udelukkende digitalt.

¹⁾ Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (kodifikation).

§ 15 g. I en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler og knallerter samt varebiler, der anvendes privat, når disse køretøjer ikke udleder luftforurenende emissioner og har en udstødningsemission på 0 gram CO₂ pr. kørt kilometer, som fastsat i henhold til forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer, jf. dog § 15 h, stk. 1-3.

Stk. 2. I en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter, varebiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, traktorer og lastbiler som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer ikke udleder luftforurenende emissioner og har en udstødningsemission på 0 gram CO₂ pr. kørt kilometer, som fastsat i henhold til forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer, jf. dog § 15 h, stk. 1-3.

Stk. 3. Ejeren (brugeren) af et køretøj skal efter anmodning fra politiet oplyse, hvilke personer der som førere har benyttet køretøjet i en nulemissionszone etableret i medfør af § 15 f, stk. 1 og 2.

§ 15 h. § 15 g, stk. 1 og 2, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, forsvaret eller fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.

Stk. 2. 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.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, efter regler fastsat i medfør af stk. 4.

Stk. 4. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation

efter stk. 3, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen kan beslutte at kræve anvendelse af digital kommunikation, herunder digitale selvbetjeningsløsninger, bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter stk. 3.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 3 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.«

6. I § 87, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »overholdelse af gældende lovgivning om«: »nulemissionszoner og om«.

7. I § 110, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«: »§ 15 g, stk. 1, 2 eller 3,«.

8. I § 110, stk. 8, 1. pkt., indsættes efter »§ 9, stk. 2, nr. 2 og 3,«: »eller mere end én overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«.

9. I § 110, stk. 9, ændres »Bestemmelsen i stk. 7« til: »Stk. 8«.

10. I § 110 d, stk. 5, indsættes efter »køretøj«: »inden for samme miljøzone«, og »samme døgn« ændres til: »syv døgn«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2023, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 1, 2 og 5-7, træder i kraft den 1. april 2023.

Stk. 3. Kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, har tidligst virkning fra den 1. juli 2024, jf. dog stk. 4.

Stk. 4. Kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, har tidligst virkning for plug-in-hybridkøretøjer fra den 1. januar 2026.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Kommunal afgørelse om etablering af nulemissionszoner

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Miljøministeriets overvejelser

2.1.3. Den foreslåede ordning

2.2. Krav til køretøjer i nulemissionszoner for hhv. persontrafik og al trafik

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Miljøministeriets overvejelser

2.2.3. Den foreslåede ordning

2.3. Generelle undtagelser og dispensation

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Miljøministeriets overvejelser

2.3.3. Den foreslåede ordning

2.4. Håndhævelse og tilsyn med nulemissionszonereguleringen

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Miljøministeriets overvejelser

2.4.3. Den foreslåede ordning

2.5. Ændringer af miljøzonereguleringen, herunder indførelse af absolut kumulation af bøder

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Miljøministeriets overvejelser

2.5.3. Den foreslåede ordning

3. Forholdet til FN's verdensmål

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klimamæssige konsekvenser
8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Trafikken er én af de største kilder til luft-, klima- og støjforurening i de større byer. Særligt i myldretiden er forureningen fra trafikken dominerende på travle gader. Den grønne omstilling af bilerne er allerede godt på vej som følge af ambitionen om at fremme rene og fossilfrie køretøjer. Målsætningen er, at der i 2030 skal være 1 mio. grønne biler på vejene. For at understøtte den grønne omstilling af bilerne, er det centralt, at grønne biler prioriteres i byernes planlægning.

Regeringen har derfor i september 2021 indgået aftale med Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten om Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling. Formålet med aftalen er at gøre byerne grønnere og sundere ved bl.a. at forbedre luftkvaliteten. Med dette lovforslag tages endnu et skridt for at udmønte aftalen.

Lovforslaget vil give kommunalbestyrelserne mulighed for at oprette nulemissionszoner i afgrænsede byområder, hvor der som udgangspunkt kun er adgang for nulemissionskøretøjer. Plug-in-hybridkøretøjer vil efter forslaget i en overgangsperiode frem til udgangen af 2025 have adgang til nulemissionszoner. Med nulemissionszoner i afgrænsede byområder vil kommunerne kunne mindske den lokale støj- og luftforurening og fremme grøn mobilitet.

Inden kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om at etablere en nulemissionszone, vil offentligheden skulle inddrages, ligesom kommunalbestyrelsen vil skulle høre miljøministeren. Det foreslås i den forbindelse, at miljøministeren får mulighed for at gøre indsigelse mod en kommunalbestyrelses udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone.

Med lovforslaget foreslås det, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler for nulemissionszoneordningen.

Det foreslås, at kommunalbestyrelserne skal kunne vælge mellem to typer af nulemissionszoner. Med den ene zonetype omfattes alene persontrafik (personbiler, minibusser, varebiler, der anvendes privat, motorcykler, knallerter og taxier), og med den anden zonetype omfattes al trafik (yderligere medtages øvrige varebiler, lastbiler, traktorer og bus-

ser). Af hensyn til handel, vareleverancer og byggeri i zonen foreslås det, at lastbiler med en tilladt totalvægt over 12 tons undtages. Det foreslås endvidere, at køretøjer, der benyttes af politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, forsvaret, og fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser, undtages fra nulemissionszoneordningen for at sikre, at de ikke vil blive forhindret i at udføre deres arbejde.

Det er hensigten, at en nulemissionszone skal etableres, så det fortsat vil være muligt at bo, handle og færdes i zonen, og derfor skal der sikres klare generelle undtagelser og konkrete dispensationsmuligheder for borgere og erhvervsdrivende. Det foreslås derfor, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte yderligere regler om undtagelser til nulemissionszoneordningen og at fastsætte en generel ramme for behandlingen af sager om dispensation. Da nulemissionszoner kan etableres i afgrænsede byområder, lægges der op til, at det er de enkelte kommuner, der vurderer og afgør konkrete sager om dispensation, da de har de bedste forudsætninger for at tage hensyn til lokale forhold.

Endelig indeholder lovforslaget nogle ændringer af miljøzonereguleringen om visse krav til dieseldrevne køretøjer. Det foreslås bl.a., at der for overtrædelser af miljøzonereguleringen indføres et princip om absolut kumulation. Dette vil medføre, at bødens samlede størrelse i tilfælde med flere overtrædelser af miljøzonereguleringen som det klare udgangspunkt ikke vil kunne nedsættes.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Kommunal afgørelse om etablering af nulemissionszoner

2.1.1. Gældende ret

I medfør af § 92 d, stk. 1, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1710 af 13. august 2021, kan transportministeren tillade vejmyndigheder – når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt og efter høring af politiet – at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn.

I forbindelse med klimasamarbejdsaftale mellem Københavns Kommune, Transportministeriet og Miljøministeriet om nulemissionszoner, der blev indgået i juni 2020, blev anvendeligheden af § 92 d, stk. 1, undersøgt. Det blev vurderet, at bestemmelsen ikke indeholder det fornødne hjemmelsmæssige grundlag til etablering af nulemissionszoner. Årsagen hertil skal ses i sammenhæng med, 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.

Der findes ikke andre regler, der giver mulighed for at etablere nulemissionszoner - hverken midlertidigt eller permanent.

2.1.2. Miljøministeriets overvejelser

Den grønne omstilling af trafikken er allerede godt på vej som følge af ambitionen om at fremme rene og fossilfrie køretøjer. For at understøtte den grønne omstilling af trafikken er det centralt, at grønne biler prioriteres i byernes planlægning. Regeringen har derfor i september 2021 indgået aftale med Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten om Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling. Formålet med aftalen er at gøre byerne grønnere og sundere ved bl.a. at forbedre luftkvaliteten.

Landets kommunalbestyrelser bør få mulighed for at vælge imellem at etablere en eller flere nulemissionszoner, hvor der i hver zone enten stilles krav til persontrafik eller til al trafik. Der kan være lokale forskelle, der gør, at det i nogle tilfælde vil være hensigtsmæssigt, at en nulemissionszone alene omfatter persontrafik, mens det i andre tilfælde vil være mest hensigtsmæssigt, at en nulemissionszone omfatter al trafik – det vil sige også erhvervstrafik. For nærmere overvejelser vedrørende fastsættelsen af tekniske krav til køretøjer i nulemissionszoner henvises til pkt. 2.2.2.

En nulemissionszone bør kun kunne etableres inden for et afgrænset byområde. Da kommunalbestyrelsen har det bedste lokale kendskab, der vurderes at indgå som en vigtig del af grundlaget for at kunne træffe beslutning om en nulemissionszones nærmere afgrænsning, bør det være kommunalbestyrelsen, der fastlægger afgrænsningen af den enkelte zone. Der bør dog gives bemyndigelse til, at miljøministeren kan fastsætte en nærmere generel definition af et afgrænset byområde.

For at sikre en hensigtsmæssig afgrænsning af nulemissionszoner, bør kommunalbestyrelsen inddrage offentligheden og relevante myndigheder forud for etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone. Udkastet til afgrænsning af zonen bør ledsages af et oplysningsgrundlag, så det sikres, at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst.

For at sikre, at der bl.a. kan tages hensyn til overordnede samfundsmæssige interesser, bør miljøministeren have mu-

lighed for at gøre indsigelse mod en kommunalbestyrelses udkast til afgørelse, med den virkning, at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe afgørelse, før der er opnået enighed med miljøministeren.

Miljøministeriet vurderer, at det vil være kommunen, der har de bedste forudsætninger for at træffe afgørelser om nulemissionszoner, og at adgangen til at klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91, derfor bør afskæres.

Hvis en borger eller virksomhed mener, at et høringssvar ikke er håndteret tilstrækkeligt af kommunen, vil borgeren eller virksomheden kunne henvende sig til kommunalbestyrelsen herom.

De berørte borgere og virksomheder bør efterfølgende have tid til at indstille sig på kravene i en kommende nulemissionszone. Der bør derfor fastsættes regler om en minimumsperiode fra den kommunale afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor en nulemissionszone får virkning. Miljøministeriet vurderer, at en periode på seks måneder vil være passende i forhold til at sikre tid til, at de berørte kan indrette sig på kravene og samtidig sikre, at nulemissionszonen får den tilsigtede positive miljøeffekt.

For at sikre en fornøden fleksibilitet med nulemissionszoneordningen, bør miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere kriterier for ordningen, herunder definitionen af et afgrænset byområde og om hvilke oplysninger, kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe og fremlægge i forbindelse med inddragelse af offentligheden.

2.1.3. Den foreslåede ordning

Den foreslåede § 15 f, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 100 af 19. januar 2022 (herefter benævnt miljøbeskyttelsesloven) vil medføre, at alle landets kommunalbestyrelser efter nærmere regler fastsat af miljøministeren og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden vil kunne træffe afgørelse om etablering af en eller flere nulemissionszoner i deres kommune i et afgrænset byområde.

Den nærmere definition af, hvornår et område anses som et afgrænset byområde, vil blive fastsat i en bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 6, hvor der også forventes fastsat yderligere krav til etableringen af en nulemissionszone.

Det forventes, at det vil indgå i definitionen af et afgrænset byområde, at det udgør et mindre, sammenhængende byområde, et antal veje, et kvarter eller distrikt i en by med tæt bebyggelse, hvor afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter, med mindre afstanden skyldes offentlige anlæg. Det forventes endvidere, at det vil indgå, at området ikke må indeholde veje, der er omfattet af det strategiske vejnet. Det strategiske vejnet omfatter bl.a. veje, der forbinder og fordele trafikken i hele landet, og som er veje,

der er væsentlige for den samlede fremkommelighed. Det strategiske vejnet er udpeget af Vejdirektoratet i samarbejde med kommuner og politiet.

Det forventes, at der med bemyndigelsen i den foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive fastsat krav om, at kommunalbestyrelsen ved den geografiske afgrænsning af en nulemissionszone ikke vil kunne medtage områder, hvor virksomheder, der er afhængige af konventionel transport, har hjemsted. Det kan f.eks. være automekanikere, der er afhængige af, at kunder kan køre til og fra værkstedet for at få et køretøj repareret.

Kommunalbestyrelsen vil med den foreslåede ordning i § 15 f, stk. 1, kunne vælge at etablere en nulemissionszone for persontrafik, der omfatter de køretøjer, der er nævnt i den foreslåede § 15 g, stk. 1, eller en nulemissionszone for al trafik, der omfatter de køretøjer, der er nævnt i den foreslåede § 15 g, stk. 2.

Den foreslåede nulemissionszoneordning vil indebære, at en kommunalbestyrelse kan etablere mere end én nulemissionszone i samme kommune.

Det fremgår af Aftale om miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling, at kommunerne selv vil skulle finansiere etablering, håndhævelse og administration af nulemissionszoner. En kommune vil dermed påtage sig en udgift, når den vedtager at etablere en nulemissionszone. For nærmere om de økonomiske og administrative udgifter for kommunerne henvises til pkt. 4 i de almindelige bemærkninger.

Inden kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone, vil det være en forudsætning, at kommunalbestyrelsen inddrager offentligheden samt relevante myndigheder og hører miljøministeren over forslaget til etablering af en nulemissionszone. Relevante myndigheder kan eksempelvis være nabokommuner, Justitsministeriet eller Transportministeriet. Det forventes i den forbindelse, at der med bemyndigelsen i den foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive fastsat regler om, at kommunalbestyrelsen vil skulle udarbejde et oplysningsgrundlag, der vil danne grundlag for høringen og offentlighedens inddragelse. Det vil f.eks. kunne være en beskrivelse af den geografiske afgrænsning af zonen, herunder regler om data og kortværk til stedbestedelse og visualisering, oplysninger om antal beboere i zonen, oplysninger om antal berørte, der ejer et ikke-nulemissionskøretøj, oplysninger om trafiktællinger i den påtænkte zone opdelt på personbiler, varebiler, lastbiler og busser, samt oplysninger om antallet af offentligt tilgængelige lade-standere i zonen. Derudover forventes det, at der vil blive stillet krav om, at der vil skulle foreligge en vurdering af, at den forventede etablering af en nulemissionszone ikke vil skabe unødigt øget omvejskørsel. Det forventes også, at det vil blive et krav, at oplysningsgrundlaget indeholder en vurdering af muligheden for at færdes i den påtænkte nulemissionszone uden et køretøj, herunder afstand til og muligheder for offentlig transport, hvor der bl.a. kan ses på,

om zonen ligger stationsnært. Det forventes herudover, at oplysningsgrundlaget vil skulle ledsages af en konsekvensvurdering for de eksisterende erhverv i zonen samt eventuelt en beregning af miljøgevinsten og de støj- og klimamæssige virkninger.

Det forventes, at der ved bekendtgørelse vil blive fastsat regler om, at inddragelse af henholdsvis offentligheden og relevante myndigheder og høring af miljøministeren vil skulle foregå parallelt. Oplysningsgrundlaget vil skulle sikre, at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst inden kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om etablering af en nulemissionszone, og at offentligheden og relevante myndigheder får lejlighed til at udtale sig herom.

Det foreslås endvidere med § 15 f, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, at kommunalbestyrelsen også vil skulle høre miljøministeren om udkast til afgørelse om geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone.

Det foreslås med § 15 f, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, at miljøministeren kan gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens afgørelser om etablering, geografisk indskrænkning, geografisk udvidelse eller om ophævelse af en nulemissionszone, og at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe sådanne afgørelser, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en fastsat frist.

Når miljøministeren vurderer kommunalbestyrelsens forslag til afgørelse om etablering af en nulemissionszone, vil det indgå i vurderingen, om der er taget højde for det strategiske vejnet og for kravet om ikke at omfatte områder med virksomheder, der er afhængige af konventionel transport. Derudover vil det indgå i vurderingen, om oplysningsgrundlaget er tilstrækkeligt, relevante vurderinger er foretaget og endelig om nulemissionszonen strider mod overordnede samfundsmæssige interesser.

Det forventes, at der med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive fastsat en periode, hvori indsigelse kan fremsættes af miljøministeren. I denne periode vil ministeren indgå i dialog med kommunalbestyrelsen om eventuelle manglende oplysninger. I tilfælde hvor miljøministeren ikke fremsætter en indsigelse vil kommunalbestyrelsen efter udløb af den fastsatte periode kunne træffe endelig afgørelse.

Det forventes, at miljøministeren i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, vil delegere kompetencen til at modtage høringer og gøre indsigelse vedrørende kommunalbestyrelsens udkast til afgørelser om etablering, geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone til Miljøstyrelsen. Det er endvidere hensigten, at klageadgang til ministeren vil blive afskåret med hjemmel i § 80, stk. 2. Det bemærkes i den forbindelse, at miljøministerens (Miljøstyrelsens) afgørelse om at gøre indsigelse, henholdsvis ikke at gøre indsigelse, mod kommunalbestyrelsens udkast til afgørelser om etablering m.v.

af en nulemissionszone ikke vurderes at være en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Det foreslås med § 15 f, stk. 4, at de afgørelser, som kommunalbestyrelsen kan træffe vedrørende etablering, geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone, ikke vil kunne påklages til anden administrativ myndighed.

Spørgsmål om lovligheden af kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter det foreslåede § 15 f, stk. 1 og 2, vil være undergivet det almindelige kommunale tilsyn, der varetages af Ankestyrelsen med Indenrigs- og Boligministeriet som øverste tilsynsmyndighed, jf. kapitel VI og VII i lov om kommunernes styrelse. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 15 f, stk. 4.

Herudover foreslås det med § 15 f, stk. 5, at der fastsættes krav om, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre sine afgørelser om nulemissionszoner, og at der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor nulemissionszonen har virkning. Den foreslåede periode på seks måneder er en minimumsperiode, og det forudsættes, at den enkelte kommunalbestyrelse tager stilling til, om en given nulemissionszone bør have en længere indfasningsperiode, eksempelvis på grund af zonen størrelse eller placering. Ved afgørelser om indskrænkninger eller ophævelse, vil kommunalbestyrelsen selv kunne fastsætte en passende periode.

Det foreslås endvidere, at kravene til køretøjer i det foreslåede § 15 g, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 2, stk. 3, tidligst kan få virkning fra den 1. juli 2024, og for plug-in-hybridkøretøjer vil virkningen tidligst kunne være fra den 1. januar 2026, jf. lovforslagets § 2, stk. 4.

Herudover vil der med hjemmel i det foreslåede stk. 6 blive fastsat regler om offentliggørelse af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering af en nulemissionszone, herunder om mulighed for udelukkende digital annoncering.

2.2. Krav til køretøjer i nulemissionszoner for hhv. persontrafik og al trafik

2.2.1. Gældende ret

Der findes ikke regler om etablering af nulemissionszoner i gældende ret, og der findes derfor ikke regler om krav til køretøjer i nulemissionszoner.

2.2.2. Miljøministeriets overvejelser

Udbuddet af nulemissionskøretøjer som personbiler er langt større end udbuddet af f.eks. nulemissionskøretøjer som lastbiler og busser. På den baggrund vurderes det, at nulemissionszoner som minimum bør omfatte køretøjer, der

anvendes til almindelig persontransport – det vil sige en nulemissionszone for persontrafik.

Det vurderes, at der i nulemissionszoner for persontrafik også bør stilles krav til minibusser, der er kendetegnet ved at være registreret som stor personbil med anvendelse til buskørsel eller privat buskørsel, har flere end 8 siddepladser foruden føreren og har en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg.

Det vurderes endvidere, at der også bør stilles krav til taxier i nulemissionszoner for persontrafik, da det er forventningen, at nulemissionszoner i første omgang vil blive etableret i større byer, hvor taxiselskaberne allerede er i gang med den grønne omstilling. 23,7 pct. af almindelige personbiler i den samlede taxibestand udgøres på nuværende tidspunkt af nulemissionsbiler. Det vurderes, at denne udvikling kan være kommet endnu længere ved den første nulemissionszones foreslåede tidligste ikrafttrædelsestidspunkt den 1. juli 2024, samt at forventningen om nulemissionszoner kan fremme den grønne omstilling af taxierhvervet yderligere. For taxier i kategorien sturvogn II med lift findes der ikke nogen køretøjer i den nuværende bestand af køretøjer med taxilicens, som er nulemissionskøretøjer. Disse køretøjer forventes derfor undtaget jf. pkt. 2.3.3.

Nulemissionszoner for persontrafik bør således som udgangspunkt omfatte personbiler, herunder minibusser, og varebiler der anvendes privat, men også motorcykler og knallerter bør omfattes for at sikre størst mulig klima-, støj- og sundhedsmæssig gevinst ved etablering af en nulemissionszone.

Kommunalbestyrelsen bør desuden have mulighed for at etablere en nulemissionszone, der omfatter al trafik, dvs. også erhvervstrafik i form af øvrige varebiler, store busser, lastbiler og traktorer.

I nulemissionszoner for al trafik er det Miljøministeriets vurdering, at de tungeste lastbiler på nuværende tidspunkt ikke bør omfattes af nulemissionszonekrav, da disse køretøjer ikke er tilstrækkeligt tilgængelige som nulemissionskøretøjer, og da der er udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur og batteriernes rækkevidde. Det vurderes herudover, at det vil være omkostningstungt og krævende, hvis last af f.eks. byggematerialer vil skulle omfordes fra tunge lastbiler til mindre f.eks. elektriske lastbiler. Alternativt ville der skulle udstedes en lang række dispensationer for at sikre, at væsentlige samfundsopgaver vil blive udført. Dette ville kunne føre til uigennemskuelige regler, og Miljøministeriet vurderer, at en generel afgrænsning, hvor lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derover ikke omfattes, vil være den bedste tilgang på kort sigt. Når teknologien er moden, bør de tunge køretøjer omfattes ved en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Udbuddet af turistbusser i el- eller brintdrevne versioner vurderes at være nogenlunde det samme som udbuddet af tunge lastbiler, og de to typer køretøjer har de samme udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur. Miljøministeriet vur-

derer dog, at det vil være lettere at omstille sig for turistbuserhvervet end for den tunge erhvervstransport. Det vurderes bl.a. på baggrund af, at brugere af turistbusser, som f.eks. turister, børnehavebørn eller skolebørn, i mange situationer vil kunne gå det sidste stykke ind i eller ud af en nulemissionszone og hen til en bus, især henset til, at nulemissionszoner kun vil kunne etableres i afgrænsede byområder, og der vil derfor som udgangspunkt ikke være langt fra udkanten af en zone og til midten af zonen.

For at kunne imødekomme helt særlige situationer, for eksempel for turistbusser, vurderes det at være hensigtsmæssigt, at de enkelte kommuner får mulighed for at meddele dispensationer i særlige tilfælde. For nærmere om dispensationer henvises til lovforslagets pkt. 2.3.

For rutebussernes vedkommende vurderes det, at omstillingen til elektriske busser allerede er nået langt, bl.a. da der ikke er den samme udfordring ift. opladningsfaciliteter for disse. Udviklingen af by- og rutebusserne er endvidere stærkt drevet af offentlige udbud og efterspørgsel fra virksomheder, der servicerer kollektiv transport.

På den baggrund vurderes det, at der ikke vil være behov for i lovforslaget generelt at undtage turistbusser eller rutebusser fra kravene til køretøjer i en nulemissionszone for al trafik.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Som nærmere beskrevet i pkt. 2.1. foreslås det, at kommunalbestyrelsen vil kunne etablere to slags nulemissionszoner - nulemissionszoner for persontrafik og nulemissionszoner for al trafik.

Det foreslås med § 15 g, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven, at nulemissionszoner for persontrafik skal gælde for personbiler, herunder taxier og minibusser med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter samt for varebiler, der er registreret til hel eller delvis privat anvendelse. Nulemissionszoner for al trafik foreslås med § 15 g, stk. 2, herudover at skulle gælde for øvrige busser, øvrige varebiler og lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder.

Kravene til køretøjer i nulemissionszoner vil med lovforslagets § 2, stk. 3, tidligst kunne få virkning fra den 1. juli 2024. Kravene vil alene få virkning i det tilfælde, hvor en kommunalbestyrelse træffer afgørelse om etablering af en nulemissionszone i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 1.

Som beskrevet i pkt. 2.1.3 foreslås det endvidere, at der stilles krav om, at kommunalbestyrelsen skal offentliggøre afgørelser om nulemissionszoner, herunder om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse. Endelig foreslås det, at der vil skulle gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor nulemissionszonen har virkning.

2.3. Generelle undtagelser og dispensation

2.3.1. Gældende ret

Der findes ikke regler om mulighed for at etablere nulemissionszoner i gældende ret, og der findes derfor heller ikke regler om generelle undtagelser og dispensation.

2.3.2. Miljøministeriets overvejelser

Redningskøretøjer, politiet og forsvarets køretøjer vil ofte have forbrændingsmotorer. Da det er hensigtsmæssigt, at samfundskritiske opgaver altid kan løses i nulemissionszoner, vil der være et behov for at undtage disse køretøjer fra kravene i en nulemissionszone.

I Aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra 4. december 2020 anses plug-in-hybridkøretøjer som værende grønne køretøjer. For at tilgodese forbrugere og virksomheder, der har købt plug-in-hybridkøretøjer, vil det være hensigtsmæssigt, at disse køretøjer undtages nulemissionszonekrav i en overgangsperiode frem til udgangen af 2025.

For at give borgere og erhvervsliv bedre mulighed for gradvist at omstille sig til nulemissionskøretøjer og samtidig sikre, at f.eks. byggeri fortsat vil være mulig inde i en nulemissionszone, vil der være behov for visse yderligere generelle undtagelser og adgang til at meddele dispensation i konkrete tilfælde. For at sikre smidige regler, der løbende kan tilpasses udviklingen, vil det være hensigtsmæssigt, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om yderligere generelle undtagelser til nulemissionszoneordningen.

Da beboere i en nulemissionszone vil kunne blive særlig hårdt ramt af nulemissionszonereguleringen, er det Miljøministeriets vurdering, at der vil være behov for at fastsætte en generel regel om, at personer med bopæl i en nulemissionszone på det tidspunkt, hvor en nulemissionszone får virkning, undtages kravene. Det kan også blive relevant at fastsætte en regel om, at også tilflyttere kan undtages kravene, hvis det skulle vise sig hensigtsmæssigt med en sådan generel undtagelse.

Miljøministeriet vurderer endvidere, at specialbyggede handicapkøretøjer, der ikke lever op til kravene i en nulemissionszone bør kunne undtages kravene, da de på grund af en høj anskaffelsespris ikke udskiftes så ofte som almindelige personbiler. Derudover vil personer, der ejer et specialbygget handicapkøretøj i overvejende grad have behov for at kunne køre helt frem til deres destination, også hvis denne er i en nulemissionszone, og vurderes ofte ikke at have mulighed for at køre i en nulemissionstaxi. Undtagelsen bør gælde køretøjer, der er indregistreret med anvendelsen "invalidekøretøj", eller køretøjer, hvor ejeren (brugeren) har modtaget støtte til køb af køretøjet. Der bør endvidere fastsættes en undtagelse for personer, der har et handicaparkeringskort, som udstedes af Danske Handicaporganisationer. En sådan undtagelse forventes at være relevant de første år med nulemissionszoner, men vurderes at kunne udfases i

takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer i den danske bilpark.

For taxier i kategorien storvogn II med lift findes der ikke nogen køretøjer i den nuværende bestand af køretøjer med taxilicens, som er nulemissionskøretøjer, og det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis disse køretøjer undtages.

Det bør være de enkelte kommuner, der behandler sager om dispensationer vedrørende kommunens egen nulemissionszone eller -zoner, da de har de bedste forudsætninger for at tage hensyn til lokale forhold. Kommunalbestyrelsen bør således med lovforslaget sikres kompetence til at meddele konkret dispensation til anvendelse af et bestemt køretøj til et nærmere angivet formål i deres respektive nulemissionszone eller nulemissionszoner. Den kommunale adgang til at meddele dispensationer bør gælde i særlige tilfælde inden for generelle lovgivningsmæssige rammer som miljøministeren bemyndiges til at fastsætte i en bekendtgørelse.

Det vurderes ikke, at en ordning med kommunal mulighed for at etablere nulemissionszoner i almindelighed vil rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene vil kunne ramme enkelte personer eller virksomheder atypisk hårdt, og at kravene i sådanne tilfælde vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person eller virksomhed. Det bør derfor sikres, at ejere (brugere) af køretøjer i sådanne tilfælde skal modtage en dispensation fra kravene. Det må bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation, og i vurderingen vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene for ejeren af det konkrete køretøj.

2.3.3. Den foreslåede ordning

På baggrund af overvejelserne i pkt. 2.3.2 foreslås det, at køretøjer, der benyttes af forsvaret, fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, undtages fra kravene til køretøjer i en nulemissionszone. Lignende nødtjenester vil omfatte køretøjer, der er godkendt til udrykning.

Det foreslås endvidere, at plug-in-hybridkøretøjer, undtages fra kravene i nulemissionszoner til og med den 31. december 2025.

Herudover foreslås det, at miljøministeren bemyndiges til at kunne fastsætte yderligere undtagelser til de foreslåede nulemissionszonekrav. Bemyndigelsen påtænkes anvendt til at fastsætte en generel undtagelse fra kravene for alle, der har bopæl i en nulemissionszone frem til og med det tidspunkt, hvor zonen får virkning. Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte en regel om, at også tilflyttere vil kunne undtages kravene, hvis det skulle vise sig hensigtsmæssigt med en sådan undtagelse.

Det forventes endvidere, at der med den foreslåede bemyndigelse vil blive fastsat en undtagelse for handicapkøretøjer, der enten er registreret med anvendelsen "invalidekøretøj", eller hvor ejeren (brugeren) har modtaget støtte til købet af køretøjet. Derudover forventes det, at der vil blive fastsat en undtagelse for personer, der har fået udstedt et handicapparkeringskort.

Det forventes derudover, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte en undtagelse for sygetransporter samt storvogne I (med plads til kørestol), liftbiler og minibusser med lift.

Bemyndigelsen vil også kunne anvendes til at fastsætte andre generelle undtagelser, hvis det f.eks. viser sig, at der kan være et generelt behov for at undtage visse typer køretøjer. Det kunne eksempelvis være køretøjer, der anvendes til tidsbegrænset byggeri i nulemissionszoner.

Det foreslås med lovforslaget, at der i miljøbeskyttelseslovens § 15 h, stk. 3, skabes hjemmel til, at kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kan dispensere fra kravene i nulemissionszoner. Det er hensigten, at dispensationer vil kunne meddeles til anvendelse af et bestemt køretøj til et nærmere angivet formål.

Det foreslås med § 15 h, stk. 4, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation. Det forventes, at miljøministeren vil fastsætte de nærmere kriterier for meddelelse af dispensationer. Det kan f.eks. være et kriterie om, at der vil kunne meddeles dispensation, hvis det vurderes, at en opgave i det konkrete tilfælde ikke vil kunne løses med et nulemissionskøretøj, og der ikke findes egnede alternativer.

Den foreslåede ordning, hvorefter kommunalbestyrelserne i alle landets kommuner gives mulighed for at etablere nulemissionszoner med virkning fra den 1. juli 2024 eller senere, vil i almindelighed ikke rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene i en nulemissionszone vil kunne ramme enkelte personer eller virksomheder atypisk hårdt, og at nulemissionskravene i enkelte tilfælde således vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person eller virksomhed. Det må bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation og i vurderingen vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene i en nulemissionszone. Da det foreliggende lovforslag ikke indeholder hjemmel til ekspropriation forudsættes det, at dispensationsadgangen vil blive anvendt i tilfælde, hvor en person eller virksomhed ellers ville blive ramt atypisk hårdt af kravene på en sådan måde, at kravene i givet fald ville have fået karakter af et ekspropriativt indgreb.

Det foreslås endvidere, at kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation fra kravene i nulemissionszoner, jf. den foreslåede § 15 h, stk. 3, ikke vil kunne påklages til anden administrativ myndighed og derved ikke vil kunne påklages

til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91.

Spørgsmål om lovligheden af kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation efter § 15 h vil være undergivet det almindelige kommunale tilsyn, der varetages af Ankestyrelsen med Indenrigs- og Boligministeriet som øverste tilsynsmyndighed, jf. kapitel VI og VII i lov om kommunernes styrelse. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 15 h, stk. 6.

2.4. Håndhævelse og tilsyn med nulemissionszonereguleringen

2.4.1. Gældende ret

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, at kommunalbestyrelsen fører tilsyn med, at loven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes.

Der findes ikke regler om nulemissionszoner i den gældende lovgivning, og derfor heller ikke særlige regler om tilsyn og håndhævelse i relation til nulemissionszoner.

2.4.2. Miljøministeriets overvejelser

Det kommunale tilsyn i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 65 bør være af begrænset omfang og vil kunne bestå i et administrativt tilsyn med henblik på at monitorere udviklingen i mængden og typen af køretøjer i nulemissionszoner samt regelefterlevelsen.

Det vurderes, at det vil være nødvendigt at sikre politiets adgang til at standse og undersøge køretøjer i nulemissionszoner, således at politiet, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse kan standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om nulemissionszoner.

Det fremgår af Køretøjsregisteret, hvor mange gram CO₂ et køretøj udleder pr. kørt kilometer, og hvilket drivmiddel et køretøj anvender, f.eks. benzin, diesel, el eller brint. Det er således muligt for politiet ved opslag i Køretøjsregisteret at kontrollere, om et køretøj opfylder de foreslåede krav i en nulemissionszone. For plug-in-hybridkøretøjer fremgår det i Køretøjsregisteret, at køretøjet er et plug-in-hybridkøretøj. For køretøjer, der af den enkelte kommunalbestyrelse får en konkret afgørelse om dispensation eller er omfattet af en generel undtagelse, vil der derimod være et behov for, at denne oplysning er tilgængelig på anden vis. Det kunne eksempelvis være ved en afgørelse om dispensation udstedt af den relevante kommune.

2.4.3. Den foreslåede ordning

I medfør af miljøbeskyttelseslovens § 65 vil det være de kommunalbestyrelser, der etablerer nulemissionszoner, der

vil skulle føre det generelle tilsyn med overholdelsen af nulemissionskravet. Den kommunale tilsynsforpligtelse forventes som udgangspunkt at udgøre et administrativt tilsyn med henblik på at monitorere udviklingen i mængden og typen af køretøjer i nulemissionszoner samt regelefterlevelsen. Håndhævelsen af nulemissionszonereguleringen vil henhøre under politiet. Det kan dog indgå i kommunens tilsyn, at kommunen dokumenterer og politianmelder overtrædelser af nulemissionszonereguleringen. Den enkelte kommune og politikreds bør sammen drøfte, hvilke oplysninger der af politiet anses som hensigtsmæssige i forhold til behandlingen af en politianmeldelse fra for eksempel kommunen.

Det foreslås med lovforslaget, at miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, ændres, således at politiet vil få beføjelse til at håndhæve nulemissionszonereguleringen. Med den foreslåede ændring vil politiet få mulighed for at standse køretøjer, der befinder sig i nulemissionszoner med henblik på at kontrollere, om de opfylder kravene i den foreslåede § 15 g, stk. 1 eller 2.

Det vurderes, at det i langt de fleste tilfælde vil være muligt at vurdere, om et køretøj er udstyret med en udstødning og dermed ikke opfylder nulemissionskravet. Det er endvidere muligt ved opslag i Køretøjsregisteret at fastslå, hvor meget CO₂ et køretøj udleder ved kørsel, og om køretøjet er et plug-in-hybridkøretøj. Politiet vil derfor kunne se, om et givent køretøj i nulemissionszonen opfylder kravet. For ejere (brugere) af køretøjer med dispensation vil den enkelte kommune skulle finde en løsning, hvorved det vil kunne dokumenteres, at et køretøj er dispenseret fra reglerne.

2.5. Ændringer af miljøzonereguleringen, herunder indførelse af absolut kumulation af bøder

2.5.1. Gældende ret

Den almindelige regel om fastsættelse af straffen ved samtidig pådømmelse af flere lovovertrædelser findes i § 88 i straffeloven, jf. lovebekendtgørelse 1851 af 20. september 2021. Det fremgår af § 88, stk. 1, at har nogen ved en eller flere handlinger begået flere overtrædelser, fastsættes der for disse en fælles straf inden for den foreskrevne strafferamme eller, hvis flere strafferammer kommer i betragtning, den strengeste af disse. Normalt vil der ikke blive anvendt en sammenlægning af de straffe, der vil være forskyldt for hver forbrydelse for sig, men ud fra en totalbedømmelse ske en modereret kumulation.

Straffelovens § 88 finder alene anvendelse, hvis samtlige forhold er begået, uden at der er faldet dom for nogen af dem.

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 1, at i sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1 eller 2, kan miljøministeren i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retslig forfølgning, hvis ejeren (brugeren) eller føreren af køretøjet erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer

sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges.

Det fremgår af § 110 d, stk. 4, at bødens størrelse ikke stiger i gentagelsestilfælde.

Af § 110 d, stk. 5, fremgår det, at flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse. Reglen i § 110 d, stk. 5, gælder alene i tilfælde, hvor overtrædelserne er sket i samme miljøzone. Overtrædes miljøzonereguleringen med samme køretøj i flere miljøzoner inden for samme døgn, vil det blive anset for mere end én overtrædelse.

De tekniske krav til køretøjer i miljøzoner er fastsat i miljøbeskyttelseslovens § 15 b. Kravene til personbiler fremgår af stk. 3. Af stk. 3, nr. 1, fremgår det, at fra og med 1. januar 2023 gælder det for personbiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, at der på køretøjet skal være monteret et partikelfilter.

2.5.2. Miljøministeriets overvejelser

Miljøministeriet har erfaret, at der kan forekomme tilfælde med en u hensigtsmæssig ulige sagsbehandling i tilfælde af gentagne overtrædelser af miljøzonereguleringen.

Miljøstyrelsen udsteder administrative bødeforelæg for overtrædelse af miljøzonereguleringen, hver gang der er konstateret en overtrædelse. Dog udsteder Miljøstyrelsen kun ét bødeforelæg for flere overtrædelser konstateret ved digital kontrol inden for samme døgn, da disse anses for én overtrædelse. Konstaterer Miljøstyrelsen, at et eller flere administrative bødeforelæg ikke er vedkendt, anmelder Miljøstyrelsen forholdet til politiet, og hvis sagen herefter behandles ved retten, vil princippet om modereret kumulation kunne anvendes.

Praktiske og administrative hensyn, hensynet til lighed og forudsigelighed i strafforfølgningen taler for, at bødestraffen for flere lovovertrædelser af miljøzonereguleringen, der er til samtidig pådømmelse, som udgangspunkt sker ved sammenlægning af de enkelte bødesatser for hver overtrædelse (absolut kumulation).

For at undgå, at bøderne får en sådan størrelse, at der er en nærliggende risiko for, at den sigtede ikke vil være i stand til at betale bøden, kan der dog i visse tilfælde være anledning til at fravige udgangspunktet om absolut kumulation, særligt i tilfælde hvor oplysningerne om den sigtedes indkomstforhold gør det antageligt, at den sigtede ikke vil være i stand til at betale den høje bøde. Sådanne sager vil skulle overdrages til politiet.

Princippet om sammenlægning af bøder for hver overtrædelse kendes fra færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1710 af 13. august 2021. På færdselslovens område er der således

med virkning fra 1. september 2000 fastsat særlige regler, der vedrører absolut kumulation for overtrædelser af færdselsloven eller forskrifter udstedt i medfør af loven. I medfør af færdselslovens § 118 a skal der ved flere overtrædelser af færdselsloven og i andre tilfælde, hvor der skal ske en samlet pådømmelse af færdselslovovertrædelser og overtrædelser af anden lovgivning, som udgangspunkt udmåles den takstmæssige bødestraf for hver enkelt overtrædelse (absolut kumulation).

Princippet om absolut kumulation i færdselsloven kan fraviges, hvis særlige grunde taler herfor, jf. færdselslovens § 118 a, stk. 4.

Der går minimum fire dage fra en overtrædelse af miljøzonereguleringen er konstateret ved automatiske kontrol ved nummerpladegenkendelse, og til det administrative bødeforelæg modtages i Digital Post. Miljøministeriet vurderer, at den gældende regel i § 110 d, stk. 5, om at overtrædelser konstateret ved digital kontrol inden for samme døgn anses som én overtrædelse bør udvides til, at overtrædelser konstateret ved digital kontrol inden for syv døgn skal anses som en overtrædelse. Dette vil sikre, at der ikke vil være personer, der inden for denne periode af minimum fire dage sanktioneres for mere end en overtrædelse. På den måde sikres det, at de pågældende får mulighed for at blive opmærksomme på overtrædelser, inden de risikerer at begå en ny. Håndhævelse af overtrædelser vil ikke være afhængig af, at ejeren (brugeren) rent faktisk er blevet bekendt med overtrædelserne. Det vil særligt være hensigtsmæssigt at indføre reglen om, at overtrædelser begået inden for samme syv døgn anses som en overtrædelse, hvis der indføres et generelt princip om absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen, da det i langt de fleste tilfælde vil udelukke muligheden for, at bødens størrelse vil kunne nedsættes af retten med henvisning til det normalt gældende princip om modereret kumulation. Ændres reglerne til, at overtrædelser inden for samme syv døgn anses som én overtrædelse, vurderes det endvidere, at princippet om absolut kumulation som overvejende hovedregel ikke vil skulle fraviges.

Det samme hensyn til opmærksomhed på overtrædelser vil ikke gøre sig gældende i tilfælde, hvor det er politiet, som konstaterer en overtrædelse af miljøzonereguleringen og herefter udsteder et bødeforelæg til føreren af køretøjet, der dermed vil blive gjort opmærksom på overtrædelser med det samme.

2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 8 indføres et princip om absolut kumulation for tilfælde, hvor miljøzonekravene i § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, overtrædes.

Det vil kun være for overtrædelse af miljøzonereguleringen, at princippet om, at bødestraffen sammenlægges for hver overtrædelse i tilfælde med flere overtrædelser, vil gælde. Bøder for overtrædelse af anden lovgivning, der er

til samtidig pådømmelse med miljøzonestager, udmåles på sædvanlig vis uden hensyntagen til det foreslåede princip om absolut kumulation.

Da en regel om absolut kumulation ikke i alle tilfælde vil føre til et rimeligt resultat, foreslås det i § 110, stk. 9, at den foreslåede bestemmelse i § 110, stk. 8, kan fraviges, når særlige grunde taler for det. Dette vil eksempelvis kunne være tilfældet, såfremt en sammenlægning af de forskyldte normalbøder fører til en uforholdsmæssig høj samlet bøde. Det skal imidlertid fremhæves, at der som alt overvejende hovedregel skal anvendes absolut kumulation.

For at sikre at den enkelte er oplyst om forholdet vedrørende overtrædelsen og for at sikre mod urimelige bødestørrelser, foreslås det at ændre miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 5, således at der for overtrædelser af miljøzonekravene, der er konstateret ved digital kontrol, kun kan idømmes én bøde pr. syv døgn.

3. Konsekvenser for FN's verdensmål

Etablering af nulemissionszoner vurderes at understøtte delmål 11.6 om, at den negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres inden 2030.

Nulemissionszoner kan fremme, at flere beboere, turister og besøgende benytter bæredygtige transportformer i nulemissionszonen såsom gang og cykling, der ud over at mindske udledninger af luftforurening fremmer sundhed via bevægelse. Hermed understøttes delmål 11.6.2 og 3.9.1 om at reducere udledning af partikelforurening og udendørs luftforurening.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det vil være frivilligt for kommunalbestyrelserne at etablere nulemissionszoner. De samlede økonomiske konsekvenser for kommunerne vil således afhænge af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonerens geografiske størrelse og placering.

Vælger en kommunalbestyrelse efter de foreslåede regler at etablere én eller flere nulemissionszoner, vil det medføre udgifter for kommunen. Ved etablering af en nulemissionszone vil der være implementeringsomkostninger for kommunen til information til de berørte køretøjsejere, skiltning og håndtering af dispensationsansøgninger.

Derudover vil kommunerne kunne få udgifter til eventuel udskiftning af kommunens egne køretøjer, så de kan færdes i nulemissionszoner samt udgifter til opgaver vedrørende forberedelse af afgørelse og høring af udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone.

Regionerne vurderes ikke at blive berørt af nulemissionszoner, idet det forventes, at der med hjemmel i den foreslåede

§ 15 h, stk. 2, vil blive fastsat regler om, at regionernes sygetransporter vil blive undtaget nulemissionszonekravene.

I forhold til staten vil etablering af nulemissionszoner få visse implementeringskonsekvenser og økonomiske konsekvenser.

Staten vil få implementeringskonsekvenser i forbindelse med Miljøstyrelsens behandling af kommunalbestyrelsens høring af udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone. Det vurderes, at disse eventuelle omkostninger vil være uvæsentlige merudgifter.

Økonomiske konsekvenserne for staten ligger i, at staten eventuelt vil få behov for at sikre, at statsejede køretøjer opfylder nulemissionskravet, men denne udgift vurderes at være meget begrænset, da nulemissionszoner kun kan etableres i afgrænsede byområder, og det derfor vurderes, at der i mange tilfælde ikke vil være ærinder i en nulemissionszone, og der vil være alternative veje, der fører uden om nulemissionszoner.

Håndhævelse af nulemissionszonereguleringen vil skulle ske som led i politiets almindelige færdselskontrol. Reguleringen vurderes umiddelbart at medføre begrænsede merudgifter for politiet og anklagemyndigheden. Udgifterne vil imidlertid afhænge af, hvor mange kommuner, der vælger at indføre nulemissionszoner.

Lovforslaget ventes med en betydelig usikkerhed at medføre provenutab for staten på 23 mio. kr. i 2024 og 2025. Mindreprovenuet vil opstå som følge af øget salg af nulemissionskøretøjer, der betaler lavere registreringsafgift, og bestå af færre indtægter fra brændstofafgifter.

Digitaliseringsstyrelsens vejledning om digitaliseringsklar lovgivning fra maj 2018 indeholder syv principper for digitaliseringsklar lovgivning, som er blevet vurderet for dette lovforslag.

Det er Miljøministeriets vurdering, at lovforslaget følger principperne for digitaliseringsklar lovgivning. De vil i øvrigt også blive vurderet i forbindelse med udmøntning af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser i miljøbeskyttelseslovens § 15 f, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, vedrørende de nærmere regler for nulemissionszoneordningen, og § 15 h, stk. 2 og 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, vedrørende de nærmere regler for undtagelser og dispensationer.

I forhold til princip 1 om enkle og klare regler er de foreslåede regler om kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner, krav i nulemissionszoner og undtagelses- og dispensationsadgang udformet i tråd med de gældende regler vedrørende miljøzoner, hvilket sikrer entydige og konsistente regler.

I forhold til princip 2 om digital kommunikation understøtter lovforslaget obligatorisk digital kommunikation ved forslag i den foreslåede § 15 h, stk. 5, der indeholder en bemyndigelse til miljøministeren til at fastsætte regler om,

at kommunalbestyrelsen kan beslutte at kræve anvendelse af digital kommunikation, herunder digitale selvbetjeningsløsninger, bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation.

I forhold til princip 6 om anvendelse af offentlig infrastruktur vil der i medfør af lovforslagets regler for køretøjer i nulemissionszoner blive gjort brug af data, som allerede er tilgængelig i Køretøjsregisteret. Der skal således ikke indsamles nye data for at føre tilsyn og kontrol med reglerne, og aktørerne skal heller ikke melde ekstra data ind.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Etableres der nulemissionszoner, der omfatter persontrafik, herunder taxier, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for taxierhvervet.

Etableres der nulemissionszoner, der omfatter al trafik, herunder erhvervstrafik, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Der vurderes ikke at være væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Der kan dog være administrative konsekvenser for virksomheder, der ønsker at ansøge om dispensation.

De samlede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet vil afhænge af hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonernes geografiske størrelse og placering.

Der vil være økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med eventuel udskiftning af køretøjer til nulemissionskøretøjer. Erhvervslivet udskifter løbende deres køretøjer og budgetterer med forventet levetid på køretøjet, og en udskiftning før tid som følge af nulemissionszonekrav vil være en ekstra omkostning for erhvervet. De erhvervsøkonomiske konsekvenser skal belyses i forbindelse med den enkelte etablering af en nulemissionszone.

Ved etablering af en nulemissionszone kan der ikke medtages områder, hvor virksomheder, der er afhængig af konventionel transport (f.eks. automekanikere, der er afhængige af, at kunder kan køre til værkstedet for at få køretøjet repareret) har hjemsted. Det forventes således ikke, at etablering af en nulemissionszone vil have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i denne sammenhæng.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Der vurderes ikke at være væsentlige administrative konsekvenser for borgerne. Der kan dog være administrative konsekvenser for borgere, der ønsker at ansøge om dispensation. Klageadgangen over kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation foreslås afskåret jf. det foreslåede § 15 h, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 5. Klageadgangen er foreslået

afskåret, da det er de enkelte kommuner, som har de bedste forudsætninger for at have kendskab til lokale forhold og vurderes nærmest til at foretage en vurdering af, om der skal meddeles dispensation eller ej.

Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med lovforslaget for borgere, der ejer et køretøj, der ikke opfylder nulemissionskravene, og som ønsker at køre i en nulemissionszone. Beboere i nulemissionszoner forventes dog undtaget kravene.

7. Klimamæssige konsekvenser

De klimamæssige konsekvenser afhænger af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, zonernes geografiske størrelse og placering samt om der bliver tale om zoner for persontrafik eller for al trafik.

Etablering af nulemissionszoner vil kunne understøtte kommunernes klimamål og fremme grøn mobilitet og dermed også bidrage til målsætningen om 1 million grønne biler i 2030. Den kommunale mulighed for at etablere nulemissionszoner i afgrænsede byområder vurderes at kunne have en lille afledt effekt på klimaet, da flere vil blive motiveret til at udskifte et køretøj med forbrændingsmotor til et nulemissionskøretøj. Men lovforslaget vurderes ikke i sig selv, at have direkte klimamæssige konsekvenser.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

De miljø- og naturmæssige konsekvenser afhænger, ligesom de klimamæssige konsekvenser, af hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, zonernes geografiske størrelse og placering samt om der bliver tale om zoner for persontrafik eller for al trafik.

Etablering af nulemissionszoner vil kunne bidrage til forbedring af miljøet (sundhed), idet nulemissionszoner kan mindske den lokale støj- og luftforurening og fremme sundhed gennem øget brug af bæredygtige transportformer ved cykling og gang som alternativ til kørsel i en personbil.

Lovforslaget vurderes ikke at medføre væsentlige naturmæssige konsekvenser.

9. Forholdet til EU-retten

Som følge af lovforslagets bestemmelser om krav til køretøjer i nulemissionszoner er et udkast til lovforslaget blevet notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (herefter informationsproceduredirektivet).

Udkast til opfølgende bekendtgørelser vil i nødvendigt omfang ligeledes blive notificeret efter informationsproceduredirektivet.

I medfør af artikel 92 i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) må en medlemsstat ikke egenhændigt ændre sine transportregler således, at de bliver mindre gunstige for transportvirksomheder fra andre medlemsstater end for landets egne. Miljøministeriet vurderer ikke, at forslaget om, at kommuner kan indføre nulemissionszoner for al trafik, er omfattet af artikel 92, da forslaget ikke vil medføre diskrimination for udenlandske transportvirksomheder.

Motorkøretøjer, herunder benzin- og dieslbiler, der er registreret i Danmark er som hovedregel produceret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af

systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Det fremgår af TEUF artikel 34, at kvantitative indførselsrestriktioner såvel som alle foranstaltninger med tilsvarende virkning er forbudt mellem medlemsstaterne. I sag 8/74 fra EU-domstolen, fremgår det af præmis 5, at enhver af medlemsstaternes bestemmelser for handelen, som direkte eller indirekte, øjeblikkeligt eller potentielt, kan hindre samhandelen i Fællesskabet, må betragtes som en foranstaltning med tilsvarende virkning som kvantitative restriktioner. I sag C-110/05, Kommissionen mod Italien, fremgår det af præmis 17, at Europa-Kommissionen er af den opfattelse, at anvendelseskrav ikke alene omfatter en vares kendetegn, men også begrænsninger i varers anvendelse i rum eller tid eller absolutte eller næsten absolutte forbud mod anvendelsen af en vare. Det gælder ligeledes selvom, at der kun er tale om et delvist eller begrænset forbud i anvendelsen af den pågældende vare, såfremt der er tale om en væsentlig anvendelsesbegrænsning, jf. sag C-142/05, Åklagaren mod Mickelsson og Roos. En væsentlig anvendelsesbegrænsning kan få betydelig indflydelse på interessen for at købe den pågældende vare og derved påvirke markedsadgangen.

Det kan ikke udelukkes, at forslaget om etablering af nulemissionszoner vil kunne medføre en indirekte potentiel hindring for varenes fri bevægelighed i og med, at der vil blive indført regler, der hindrer brugen af køretøjer med forbrændingsmotor i afgrænsede byområder. Miljøministeriet vurderer dog umiddelbart ikke, at det vil være tilfældet, da forbuddet mod anvendelse alene vil omfatte afgrænsede byområder.

Antages det, at nulemissionszoner udgør en hindring af varenes fri bevægelighed, skal det undersøges, om restriktionen har et legitimt hensyn, og om det er proportionelt i forhold til målet.

Artikel 36 i TEUF giver mulighed for undtagelser fra forbuddet mod handelsrestriktioner, hvis det er begrundet i bl.a. menneskers sundhed, og restriktionen ikke udgør et middel

til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandlen mellem medlemsstater.

Miljøministeriet vurderer, at etablering af nulemissionszoner vil medføre en forbedring af sundheden for de mennesker, der bor og færdes i zonerne. Nulemissionszoner vil både medføre forbedret luftkvalitet og færre støjgener. Dertil vurderer Miljøministeriet, at restriktionen ikke vil udgøre en vilkårlig forskelsbehandling, da der ikke skelnes mellem køretøjernes oprindelse, og da forslaget heller ikke vil medføre begrænsning af samhandlen mellem medlemsstater.

På baggrund af ovenstående overvejelser, vurderer Miljøministeriet, at EU-retten, herunder artikel 36 i TEUF, ikke er til hinder for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 17. juni til den 18. august 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankers Tivolipark ApS, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranchen Danmark, AutoCamperRådet, Banedanmark, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Bilbranchen (DI), Bilsynsbranchen, Bygherreforeningen, Centralorganisationen af industriansatte i Danmark (CO-industri), Cirkus Arena, Cirkus Baldoni, Cirkus Mascot, CONCITO, DAKOFA, Danmarks Arbejdsgiverforening, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Dansk Bilbrancheråd, Dansk Bilforhandler Union, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Industri, Dansk Miljøteknologi, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Persontransport, Dansk Veteranbil Klub, Dansk Vintage Motor Club, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, DCE (Center for Miljø og Energi), De Danske Bilimportører, Det Miljøøkonomiske Råd, DI Transport, Drivkraft Danmark, DSB, DTU Transport, Fagligt Fælles Forbund 3F, FDL, FDM, FORCE, Foreningen af Byplanlæggere (FAB), Foreningen Biogasbranchen, Frederiksberg Kommune, Fynbus, Greenpeace, Herning Tivolipark ApS, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kim Larsens Tivoli, KL (Kommunernes Landsforening), Klimarådet, Københavns Kommune, Køretøjsbygger- Autokadebranchen i Danmark, LO, Midttrafik, Motorhistorisk Samråd, Mover, Movia, Noah, Nordjyllands Trafikselskab, Odense Kommune, Olie Gas Danmark, Post Nord, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Nordjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rejsearrangører i Danmark, Rudolfs Tivoli, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Grøn Omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Skandinavisk Tivolipark, SLD, SMVdanmark (håndværksrådet), Specialforeningen for Kurér- og Varebiltransportører, Sund og Bælt, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Tivoliland ApS, Trafikselskaberne

i Danmark, Vognmandslauget, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Vælger en kommunalbestyrelse efter de foreslåede regler at etablere én eller flere nulemissionszoner, vil det medføre udgifter for kommunen i medfør af administration af ordningen. De samlede økonomiske konsekvenser for kommunerne vil afhænge af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonernes geografiske størrelse og placering.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Vælger en kommunalbestyrelse efter de foreslåede regler at etablere én eller flere nulemissionszoner, vil det medføre implementeringskonsekvenser for kommunen i form af forberedelse af afgørelse, udgifter til information til de berørte køretøjsejere og skiltning. Derudover vil kommunerne kunne få udgifter til eventuel udskiftning af kommunens egne køretøjer, så de kan færdes i nulemissionszoner samt udgifter til opgaver vedrørende forberedelse af afgørelse og høring af udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone. Staten vil kunne få implementeringskonsekvenser ved behov for at sikre, at statsejede køretøjer opfylder nulemissionskravet. Denne udgift vurderes at være meget begrænset.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Etableres der nulemissionszoner, der omfatter persontrafik, herunder taxier, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for taxierhvervet. Etableres der nulemissionszoner, der omfatter al trafik, herunder erhvervstrafik, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. De samlede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet vil afhænge af, hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonernes geografiske størrelse og placering.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Der kan være administrative konsekvenser for virksomheder, der ønsker at ansøge om dispensation.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Der kan være administrative konsekvenser for borgere, der ønsker at ansøge om dispensation. Klageadgangen over kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation foreslås afskåret jf. det foreslåede § 15 h, stk. 6, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.
Klimamæssige konsekvenser	Den kommunale mulighed for at etablere nulemissionszoner i afgrænsede byområder vurderes at kunne have en lille afledt effekt på klimaet, da flere vil blive motiveret til at ud-	Ingen

	skifte et ikke-nulemissionskøretøj til et nulemissionszonekøretøj. Men lovforslaget vurderes ikke i sig selv at have direkte klimamæssige konsekvenser.	
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	De miljømæssige konsekvenser afhænger af valgt model, og hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonernes geografiske størrelse og placering. Etablering af nulemissionszoner vil kunne bidrage til forbedring af miljøet (sundhed), idet nulemissionszoner kan mindske den lokale støj- og luftforurening og fremme sundhed gennem øget brug af bæredygtige transportformer ved cykling og gang, som alternativ til kørsel i en personbil. Lovforslaget vurderes ikke at medføre væsentlige naturmæssige konsekvenser.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Som følge af lovforslagets bestemmelser om krav til køretøjer i nulemissionszoner er et udkast til lovforslaget blevet notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (herefter informationsproceduredirektivet). Miljøministeriet vurderer, at EU-retten, herunder artikel 34 i TEUF, ikke er til hinder for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder.	
Er i strid med principperne for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Overskriften til kapitel 2 f i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 100 af 19. januar 2022, med senere ændringer, (herefter miljøbeskyttelsesloven), har titlen "Miljøzoner". Kapitel 2 f omfatter §§ 15 a-15 e, der alle indeholder regler vedrørende miljøzoner.

Det foreslås, at *overskriften* til kapitel 2 f ændres til "Miljøzoner og nulemissionszoner".

Med den foreslåede ændring udvides overskriften til kapitel 2 f til også at omfatte nulemissionszoner. Ændringen skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 5, hvor det foreslås at indsætte nye bestemmelser vedrørende nulemissionszoner i kapitel 2 f.

Til nr. 2

§§ 15 a-15 e i miljøbeskyttelsesloven indeholder regler om miljøzoner.

Det foreslås, at der før § 15 a indsættes en overskrift i *kapitel 2 f* med titlen "Miljøzoner".

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 5, hvor det foreslås at indsætte nye bestemmelser vedrørende nulemissionszoner i kapitel 2 f.

Til nr. 3

Efter miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 1, 2. pkt., kan kommunalbestyrelsen i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg eller Odense Kommuner træffe bestemmelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en etableret miljøzone.

Muligheden for, at de fem miljøzonekommuner – København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg – kan træffe afgørelse om at stille krav om partikelfilter til diesel-

drevne personbiler ved kørsel i eksisterende miljøzoner blev indført ved lov nr. 373 af 28. marts 2022. Det var hensigten med denne lovændring, at også busser med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg skulle omfattes af kravet i § 15 b, stk. 3. Det har vist sig, at lovændringen, hvorved personbiler omfattes, ikke er tilstrækkelig præcis, og at der kan opstå tvivl om, hvorvidt busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til og med 3.500 kg er omfattet. Bestemmelsen foreslås derfor ændret, så det udtrykkeligt fremgår, at busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til og med 3.500 kg er omfattet.

Det foreslås, at der i § 15 b, stk. 3, efter "For personbiler" indsættes "herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg".

Det følger af den foreslåede ændring af § 15 b, stk. 3, at busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg omfattes af bestemmelsen.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der ikke vil være tvivl om, hvorvidt mindre busser registreret med en tilladt totalvægt på op til og med 3.500 kg med plads til mere end otte personer ud over føreren er omfattet af en miljøzone, der omfatter personbiler, som er drevet af en motor med kompressionstænding, jf. § 15 a.

Busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg vil være omfattet af miljøzonekravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1. Det gælder uanset, om køretøjet anvendes til privat buskørsel.

Til nr. 4

Efter miljøbeskyttelsesloven § 15 b, stk. 5, gælder kravene i § 15 b, stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3, ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Miljøzonekravene til henholdsvis lastbiler, busser, varebiler og personbiler følger af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1-3.

Det foreslås, at der i § 15 b, stk. 5, efter "forsvaret" indsættes "fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser".

Den foreslåede ændring vil medføre, at kravene i miljøzoner ikke vil gælde for fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser, såfremt disse omfattede køretøjer ikke sædvanligvis kører i miljøzoner, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Begrebet "styrke" skal forstås som i § 1, litra a, i NATO Status of Forces Agreement (NATO-SOFA), nærmere defineret som "personel tilhørende en kontraherende parts land-, sø- eller luftstridskræfter, som i forbindelse med tjenestepligter befinder sig på en anden kontraherende parts territorium inden for Den Nordatlantiske Traktats område, dog således, at de pågældende to kontraherende parter kan træffe aftale om, at visse enkeltpersoner, enheder eller formationer ikke skal betragtes som udgørende eller indbefattet i en "styrke" for så vidt angår nærværende overenskomsts bestemmelser". NATO-SOFA er ratificeret ved kgl. resolution af 10. maj 1955 som offentliggjort ved bekendtgørelse nr. 44 af 11. august 1955 om Danmarks ratifikation af den i London den 19. juni 1951 undertegnede overenskomst mellem deltagerne i Den nordatlantiske Traktat vedrørende status for deres styrker. Begrebet "fremmede militære styrker" kan også omfatte personel fra land-, sø- eller luftstridskræfter, som Danmark har indgået militært samarbejde med.

Det foreslås med bestemmelsen, at den fremmede militære styrke vil skulle opholde sig her i landet efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser, herunder NATO-samarbejdet, for at kunne undtages miljøzonereguleringen. Det er derudover et krav, at der enten er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller at køretøjet anvendes ved øvelsesvirksomhed.

Et ekstraordinært behov vil være, når det er helt åbenbart, at det er nødvendigt at bringe redningskøretøjer m.v. ind i miljøzonen for at afværge eller afhjælpe nødsituationer. Denne fritagelse har en sikkerhedsmæssig begrundelse.

Undtagelsen ved øvelsesvirksomhed er begrundet i, at forslaget vurderes at omfatte relativt få køretøjer, og det vurderes uønskeligt, såfremt øvelsesvirksomhed som led i Danmarks internationale forpligtelser ikke vil kunne afholdes inden for miljøzonerne som følge af partikelfilterkravet.

Til nr. 5

Som nye bestemmelser foreslås indsat §§ 15 f-15 h, i miljøbeskyttelsesloven med en overskrift med titlen "Nulemissionszoner".

Til § 15 f

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 1, at kommunalbestyrelsen efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden kan træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone i et afgrænset byområde for persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik, jf. § 15 g, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil give alle kommunalbestyrelser ret til at etablere nulemissionszoner efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden. Det forventes, at kompetencen til at modtage høringer om nulemissionszoner vil blive delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1.

Det er ikke hensigten, at "træffe afgørelse" skal forstås på anden måde end træffe bestemmelse" i den gældende miljøbeskyttelseslovs § 15 a, stk. 1-3.

De nærmere kriterier for etablering af nulemissionszoner vil blive fastlagt i en bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 6.

En nulemissionszone vil efter forslaget kunne etableres i afgrænsede byområder. Det er kommunalbestyrelsen, der fastlægger den geografiske afgrænsning af zonen. Det forventes i den forbindelse, at der med hjemmel i det foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive fastsat en definition af et afgrænset byområde.

Det forventes herudover, at der med hjemmel i det foreslåede § 15 f, stk. 6, vil blive stillet krav om, at kommunalbestyrelsen inden etableringen af en nulemissionszone vil skulle udarbejde et oplysningsgrundlag, der skal offentliggøres sammen med udkast til afgørelse og som skal sendes i høring hos miljøministeren. For nærmere om indholdet af oplysningsgrundlaget henvises til bemærkningerne til § 15 f, stk. 6, nedenfor.

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af lovforslaget enten vælge at etablere en nulemissionszone for persontrafik eller en nulemissionszone for al trafik, der både omfatter persontrafik og erhvervstrafik. Kommunalbestyrelsen vil endvidere kunne etablere en nulemissionszone for persontrafik og på et senere tidspunkt ændre zonen til en nulemissionszone for al trafik. Dette vil kræve en høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 1. For nærmere om de køretøjer, der må befinde sig i en nulemissionszone for persontrafik henholdsvis for al trafik, henvises til bemærkningerne til den foreslåede § 15 g, stk. 1 og 2, jf. nedenfor.

Den foreslåede nulemissionsordning vil indebære, at den enkelte kommunalbestyrelse kan etablere mere end én nulemissionszone. Kommunen har kompetencen til at etablere nulemissionszoner inden for kommunens grænser. Etablerer to kommuner nulemissionszoner, der støder op til hinanden ved kommunegrænsen, vil det ikke være nødvendigt med skiltning ved overgangen fra en zone til en ny, men der kan etableres fælles skiltning ved indgangene til nulemissionszonerne.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at kommunalbestyrelsen efter regler fastsat i medfør af *stk. 6* og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden kan træffe afgørelse om udvidelser eller i særlige tilfælde om indskrænkninger af den geografiske afgrænsning eller ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Den foreslåede bestemmelse vil sikre, at kravet om høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden også vil gælde, når en kommunalbestyrelse vil træffe afgørelse om geografisk udvidelse eller indskrænkning samt om ophævelse af en nulemissionszone.

Miljøministeren forventes i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, at udpege Miljøstyrelsen som ansvarlig myndighed til at modtage høringer i medfør af det foreslåede *stk. 2*.

Ved geografisk udvidelse eller indskrænkning af en nulemissionszone skal zonen fortsat etableres i et afgrænset byområde og i øvrigt opfylde de kriterier, som forventes fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 6.

Indskrænkninger og ophævelser bør begrundes i særlige forhold, da der bør tages hensyn til de personer eller virksomheder, der har indrettet sig efter kravene til kørsel i nulemissionszonen. Det vil eksempelvis kunne begrundes med, at dele af en zone eller en hel zone ikke længere har nogen positiv effekt, f.eks. som følge af generel udskiftning af køretøjsbestanden, andre trafikale foranstaltninger i zonen eller at zonen har vist sig at have en meget u hensigtsmæssig afgrænsning, der begrunder en indskrænkning. Det kan dog ikke udelukkes, at en indskrænkning eller ophævelse vil kunne være relevant i andre tilfælde, f.eks. hvor det viser sig, at nulemissionszonen ikke har den forventede effekt.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3, 1. pkt.*, at miljøministeren kan gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens afgørelse efter *stk. 1* og *2*.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at miljøministeren vil kunne gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone. Miljøministeren vil også kunne gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om udvidelse eller mindre indskrænkning af den geografiske afgrænsning eller mod ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Når miljøministeren vurderer kommunalbestyrelsens forslag til afgørelse om etablering af en nulemissionszone, vil opfyldelse af kravet om undtagelse af det strategiske vejnet og kravet om ikke at omfatte områder med virksomheder, der er afhængige af konventionel transport, indgå i vurderingen. Derudover vil det indgå i vurderingen, om oplysningsgrundlaget er tilstrækkeligt, relevante vurderinger er foretaget og endelig om nulemissionszonen strider mod overordnede samfundsmæssige interesser.

Det vurderes ikke, at miljøministerens beslutning om at gøre indsigelse eller at undlade at gøre indsigelse efter den foreslåede indsigelsesret er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, idet der er tale om en tilsynslignende disposition, der alene retter sig mod kommunen og ikke direkte har virkning for private personer m.v. Der foreslås derfor ikke adgang til at klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet over en indsigelse fremsat af miljøministeren.

Det forventes, at kompetencen til at gøre indsigelse i medfør af det foreslåede *stk. 3* vil blive delegeret til Miljøstyrelsen i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, stk. 1, og at klageadgangen til miljøministeren vil blive afskåret med hjemmel i § 80, stk. 2.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3, 2. pkt.*, at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe afgørelse efter *stk. 1 og 2*, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af *stk. 6*.

Den foreslåede bestemmelse vil have den virkning, at kommunalbestyrelsen ikke kan træffe afgørelse om etablering, udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone, hvis miljøministeren har fremsat en indsigelse.

Det foreslås, at der med hjemmel i den foreslåede § 15 f, *stk. 6*, vil blive fastsat en periode, hvori indsigelse kan fremsættes af miljøministeren. I denne periode vil ministeren indgå i dialog med kommunalbestyrelsen om eventuelle manglende oplysninger.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at kommunalbestyrelsens afgørelse efter *stk. 1 og 2*, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det foreslåede *stk. 4* vil indebære, at kommunalbestyrelsens afgørelser om etablering, udvidelse, indskrænkninger eller ophævelse af en eksisterende nulemissionszone ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Bestemmelsen vil indebære, at kommunalbestyrelsens afgørelser ikke kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den forudgående høring af miljøministeren og den inddragelse af offentligheden, der finder sted i forbindelse med kommunalbestyrelsens forslag til afgørelse efter *stk. 1 og 2*, og ministerens mulighed for at gøre indsigelse efter *stk. 3*.

Henset til kommunalbestyrelsens lokale kendskab til forholdene i kommunen i forbindelse med etablering, udvidelse m.v. af en nulemissionszone inden for de nærmere rammer, der forventes fastsat med hjemmel i lovforslaget, vurderes der således ikke at være et behov for at kunne påklage kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 15 f, *stk. 1 og 2*, til anden administrativ myndighed.

Lovligheden af kommunernes dispositioner efter § 15 f, *stk. 1 og 2*, vil være undergivet de almindelige kommunale tilsynsmyndigheders kompetence, jf. kapitel VI og VII i lov om kommunernes styrelse. Det kommunale og regionale tilsyn varetages af Ankestyrelsen med Indenrigs- og Boligministeriet som overordnet tilsynsmyndighed. Tilsynet er et retligt tilsyn. Tilsynet kan således ikke tage stilling til, om kommuners og regioners dispositioner er rimelige eller hensigtsmæssige eller til spørgsmål om skønsudøvelse, så længe skønnet udøves inden for de rammer, der er fastsat i lovgivningen. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag. En henvendelse til Ankestyrelsen er ikke nødvendigvis i sig selv en tilstrækkelig forudsætning for, at Ankestyrelsen kan rejse en tilsynssag.

Ved vurderingen af, hvorvidt en sag er generelt egnet til at understøtte det kommunale tilsyns formål og funktion,

inddrager Ankestyrelsen bl.a., om sagen må skønnes at have principiel eller generel betydning eller alvorlig karakter for kommuner og/eller regioner som helhed.

Det følger af det foreslåede *stk. 5, 1. pkt.*, at kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner efter *stk. 1 og 2*.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at kommunalbestyrelsen vil være forpligtet til at offentliggøre sine afgørelser vedrørende nulemissionszoner. Miljøministeren vil med hjemmel i forslaget til § 15 f, *stk. 6*, fastsætte reglerne for, hvordan offentligheden skal inddrages og om, hvordan kommunalbestyrelsens afgørelse efter § 15 f, *stk. 1 og 2*, skal offentliggøres. Se nærmere herom i bemærkningerne til det foreslåede *stk. 6*.

Det følger af det foreslåede *stk. 5, 2. pkt.*, at der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone, før afgørelsen har virkning.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at fra det tidspunkt, hvor kommunalbestyrelsen har truffet endelig afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone, skal der gå mindst seks måneder, før zonen vil kunne få virkning.

Begrundelsen for denne seks månedersregel er, at det vurderes, at der er behov for en minimumsperiode, der giver de berørte mulighed for at kunne indrette sig på kravene. Den foreslåede periode på seks måneder er en minimumsperiode, og det forudsættes, at den enkelte kommunalbestyrelse tager stilling til, om en given nulemissionszone bør have en længere indfasningsperiode, eksempelvis på grund af zonen størrelse eller placering.

Kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering af en nulemissionszone vil tidligst kunne få virkning fra den 1. juli 2024, jf. lovforslagets § 2, *stk. 3*, og for plug-in-hybridkøretøjer vil kravene tidligst kunne få virkning fra den 1. januar 2026 jf. lovforslagets § 2, *stk. 4*.

Ved afgørelse om indskrænkninger eller om ophævelse af en nulemissionszone vil kommunalbestyrelsen selv kunne fastsætte en passende indfasningsperiode.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 6*, at miljøministeren fastsætter regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter *stk. 1 og 2*, herunder om definitionen af et afgrænset byområde og om hvilke oplysninger kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe i forbindelse med inddragelse af offentligheden. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om høring af miljøministeren og relevante myndigheder, om indsigelsesordningen, om offentlighedens inddragelse og om offentliggørelse af afgørelser, herunder om at inddragelse og offentliggørelse kan ske udelukkende digitalt.

Den foreslåede bemyndigelse vil bl.a. indebære, at der kan fastsættes regler om nulemissionszoneordningen i den foreslåede § 15 f, stk. 1 og 2, der giver kommunalbestyrelser mulighed for efter høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden at etablere en nulemissionszone eller træffe afgørelser vedrørende nulemissionszoner.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, hvordan et afgrænset byområde skal defineres. Det forventes, at det vil indgå i definitionen af et afgrænset byområde, at området er et mindre, sammenhængende byområde, et antal veje, et kvarter eller distrikt i en by med tæt bebyggelse, hvor afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter, med mindre afstanden skyldes offentlige anlæg. Det forventes endvidere, at det vil indgå, at området ikke må indeholde veje, der er omfattet af det strategiske vejnet. Det strategiske vejnet omfatter bl.a. veje, der forbinder og fordeler trafikken i hele landet, og som er veje, der er væsentlige for den samlede fremkommelighed. Det strategiske vejnet er udpeget af Vejdirektoratet i samarbejde med kommuner og politiet.

I forhold til definitionen af et afgrænset byområde bør der være mulighed for eventuelt at ændre den over tid i takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer. Det vurderes således, at zonerne i fremtiden vil kunne være større, end hvad der vil være hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt.

Det forventes endvidere, at det vil blive et krav, at kommunalbestyrelsen ved den geografiske afgrænsning af en nulemissionszone ikke vil kunne medtage områder, hvor virksomheder, der er afhængige af konventionel transport, har hjemsted. Det kan f.eks. være automekanikere, der er afhængige af, at kunder med køretøjer, der ikke lever op til kravene i en nulemissionszone, kan køre til og fra værkstedet for at få et køretøj repareret.

Det forventes endvidere, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, hvilket oplysningsgrundlag kommunalbestyrelsen vil skulle tilvejebringe forud for inddragelsen af offentligheden og høringen af miljøministeren og andre relevante myndigheder over kommunens udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone eller afgørelse vedrørende geografisk udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone. Dette skal sikre, at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst inden offentligheden og myndighederne vil skulle tage stilling til kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse.

Det forventes, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at oplysningsgrundlaget skal indeholde en beskrivelse af den geografiske afgrænsning af zonen, herunder regler om de data og kortværk til stedbemættelse og visualisering, som kommunerne vil skulle anvende.

Det forventes endvidere, at oplysningsgrundlaget skal indeholde oplysninger om, hvor mange personer, der har bopæl i den påtænkte zone, herunder oplysninger om antallet af ikke-nulemissionskøretøjer, hvor den registrerede ejer (bru-

ger), har bopæl i den påtænkte zone, oplysninger i form af trafiktællinger i den påtænkte zone opdelt på personbiler, varebiler, lastbiler og busser, samt oplysninger om antallet af offentligt tilgængelige ladestander i zonen. Derudover forventes det, at der vil blive stillet krav om, at der vil skulle foreligge en vurdering af, om den forventede etablering af en nulemissionszone vil skabe unødigt øget omvejskørsel. Det forventes også, at det vil være et krav, at oplysningsgrundlaget indeholder en vurdering af muligheden for at færdes i den påtænkte nulemissionszone uden et køretøj, herunder afstand til og muligheder for offentlig transport, hvor der bl.a. kan ses på, om zonen ligger stationsnært. Det forventes derudover, at oplysningsgrundlaget vil skulle ledsages af en konsekvensvurdering for de eksisterende erhverv i zonen samt eventuelt en beregning af miljøgevinsten og de støj- og klimamæssige virkninger.

De ovenfor nævnte krav er ikke udtømmende, da det kan vise sig, at andre oplysninger eller vurderinger også vil være relevante at medtage i høringen og ved inddragelse af offentligheden, eller det kan vise sig, at en eller flere af de nævnte oplysninger eller vurderinger ikke vil være relevante.

Når oplysningsgrundlaget er tilvejebragt, er det hensigten, at kommunalbestyrelsen vil skulle inddrage offentligheden ved høring over udkast til afgørelse og tilhørende oplysningsgrundlag hos borgere og relevante myndigheder og interessecenter. Det vil være op til kommunalbestyrelsen at vurdere relevante høringsparter ud over borgerne i kommunen, men det vil eksempelvis kunne indebære høring af kommunalbestyrelsen i nabokommuner samt virksomheder beliggende i de omkringliggende kommuner eller med særlig tilknyttet forretningsførelse i det område, hvor der forventes etableret en nulemissionszone. Det forventes, at det vil blive et krav, at høringsperioden er minimum 4 uger.

Der forventes endvidere fastsat en regel om, at kommunalbestyrelsen vil kunne vælge udelukkende at offentliggøre udkast til afgørelse samt endelig afgørelse digitalt.

Det forventes herudover, at der vil blive fastsat krav om, at inddragelsen af offentligheden og høringen af miljøministeren sker parallelt og med det samme oplysningsgrundlag. Herudover vil de høringssvar, som kommunen modtager i den offentlige høring, efterfølgende skulle sendes til miljøministeren, inden ministeren kan tage endelig stilling til, om der skal fremsættes en indsigelse i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 3, 1. pkt.

Det forventes endeligt, at der med den foreslåede § 15, stk. 6, vil blive fastsat regler om en periode, hvori miljøministeren kan udnytte den indsigelsesret, der følger af det foreslåede § 15 f, stk. 3, 1. pkt. Perioden vil udgøre omkring tre måneder, og det forventes hertil, at der vil blive fastsat en regel om, at kommunalbestyrelsen efter udløbet af den fastsatte frist vil kunne træffe endelig afgørelse, såfremt miljøministeren ikke forinden har gjort indsigelse.

Til § 15 g

Det foreslås med § 15 g, stk. 1, at der i en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, kun må befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler og knallerter samt varebiler, der anvendes privat, når disse køretøjer ikke udleder luftforurenende emissioner og har en udstødningsemission på 0 gram CO₂ pr. kørt kilometer, som fastsat i henhold til forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer, jf. dog § 15 h, stk. 1-3.

De køretøjer, der vil være omfattet af det foreslåede § 15 g, stk. 1, og dermed må befinde sig i nulemissionszoner, er såkaldte nulemissionskøretøjer. De foreslåede køretøjer udleder 0 gram CO₂ pr. kørt kilometer og udleder samtidig ingen luftforurenende emissioner. Emissionsprøvninger af CO₂-emissioner for de pågældende køretøjer fastsættes i Køretøjsregisteret i overensstemmelse med de målemetoder og krav, der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer.

Med eksisterende teknologier vil definitionen af et nulemissionskøretøj indebære, at køretøjer uden forbrændingsmotor såsom el- og brintmotorkøretøjer, vil være omfattet og dermed leve op til kravene i en nulemissionszone. Det fremgår af Køretøjsregisteret, hvilken type et givent køretøj er, hvilken anvendelse køretøjet har, hvilket drivmiddel køretøjet anvender og hvor mange gram CO₂ det pågældende køretøj udleder pr. kørt kilometer.

Ved personbil forstås i overensstemmelse hermed et køretøj, der er udformet og konstrueret først og fremmest til befordring af passagerer og disses bagage, og som er indrettet til at kunne benyttes af højst otte personer, føreren undtaget, og uden plads til stående passagerer, uanset om antallet af siddepladser er begrænset til førerens siddeplads. Et ATV-Køretøj har fire hjul, og det klassificeres derfor som bil ifølge færdselsloven. ATV-køretøjer kan også registreres som godkendt traktor til ejere eller brugere af en landbrugs-, gartneri- eller skovbrugsejendom. De ATV-køretøjer, der er godkendt som personbil, er omfattet af begrebet "personbil" i den foreslåede § 15 g, stk. 1.

Ved bus som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg forstås en stor personbil, der er indrettet med mere end 8 sidepladser ud over førerens siddeplads, og som er registreret med en tilladt totalvægt på op til og med 3.500 kg.

Ved motorcykel forstås et motorkøretøj på to hjul, med eller uden sidevogn, og et motorkøretøj på tre hjul, hvis egenvægt ikke overstiger 400 kg.

Ved knallert forstås et to- eller trehjulet køretøj med en forbrændingsmotor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³, eller med elmotor og med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 45 km i timen. Knallerter inddeles i stor knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på

over 30 km i timen og lille knallert med en konstruktivt bestemt maksimal hastighed på højst 30 km i timen.

Ved varebil, der anvendes privat, forstås et køretøj, som er registreret som varebil, og som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg. Privat brug omfatter anvendelse af personbiler, hvor enten ejer eller registreret bruger er en fysisk person, og hvor der betales hel eller delvis privatbenyttelsesafgift. I Køretøjsregisteret vil det fremgå, at køretøjet anvendes til "godstransport privat/erhverv".

Det bemærkes, at taxier er registreret i Køretøjsregisteret som personbiler, og dermed vil blive omfattet af det foreslåede § 15 g, stk. 1. Det forventes dog, at der i medfør af det foreslåede § 15 h, stk. 2, vil blive fastsat en undtagelse for taxier i kategorien storvogn II med lift, da der ikke findes nogen køretøjer i den nuværende bestand, som er nulemissionskøretøjer.

Forslaget omfatter både danske og udenlandske køretøjer.

Den foreslåede bestemmelse i § 15 g, stk. 1, vil indebære, at de omfattede køretøjer kun må befinde sig i nulemissionszoner etableret i medfør af forslaget til § 15 f, stk. 1 og 2, hvis de er nulemissionskøretøjer.

For nærmere om overvejelser i forbindelse med afgrænsningen af omfattede køretøjer henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.2.

Nulemissionszonekravene vil først gælde, når en kommunalbestyrelse har truffet endelig afgørelse om etablering af en nulemissionszone for persontrafik efter den foreslåede § 15 f, stk. 1, og har fastsat virkningstidspunktet for zonen, som tidligst vil kunne fastsættes til seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse. Der henvises til bemærkningerne ovenfor til den under § 1, nr. 5, foreslåede § 15 f, stk. 5.

Det følger endvidere af den foreslåede § 2, stk. 3, at en kommunalbestyrelse tidligst vil kunne etablere en nulemissionszone med virkning fra den 1. juli 2024, og at kravene tidligst kan få virkning for plug-in-hybridkøretøjer fra den 1. januar 2026, jf. lovforslagets § 2, stk. 4.

Det foreslås med *stk. 2*, at i en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter, varebiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt over 3.500 kg, traktorer og lastbiler som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer ikke udleder luftforurenende emissioner og har en udstødningsemission på 0 gram CO₂ pr. kørt kilometer, som fastsat i henhold til forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer, jf. dog § 15 h, stk. 1-3.

For afgrænsning af nulemissionskøretøjer samt afgrænsning af køretøjstyperne personbiler, motorcykler og knallerter, se bemærkningerne til § 15 g, stk. 1, ovenfor.

Ved varebil forstås et køretøj, som er registreret som varebil, og som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg. Det foreslåede stk. 2 vil ud over de varebiler, der er omfattet af stk. 1, også omfatte varebiler, der anvendes udelukkende erhvervsmæssigt.

Ved bus forstås et køretøj, som er indrettet til at kunne benyttes af mere end otte personer, føreren undtaget, og som er registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg.

Ved traktor forstås et motordrevet køretøj, som hovedsageligt er indrettet til at trække andet køretøj eller arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen. Bestemmelsen omfatter endvidere ATV-køretøjer, der er registreret som traktor.

Ved lastbil forstås et køretøj registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, der er registreret som lastbil.

Afgrænsningen af køretøjer omfattet af den foreslåede stk. 2, vil indebære, at motorredskaber, som er motordrevne køretøjer, som hovedsageligt er indrettet som arbejdsredskab, og som er konstrueret til en hastighed af højst 40 km i timen, ikke vil være omfattet af det foreslåede § 15 g, stk. 2.

Forslaget omfatter både danske og udenlandske køretøjer.

For nærmere om overvejelser i forbindelse med afgrænsningen af omfattede køretøjer henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.2.

Kravet vil dog i praksis først gælde, når en kommunalbestyrelse har truffet endelig afgørelse om etablering af en nulemissionszone for al trafik efter den foreslåede § 15 f, stk. 1, og har fastsat virkningstidspunktet for zonen, som tidligst vil kunne fastsættes til seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse. Der henvises til bemærkningerne ovenfor til den under lovforslagets § 1, nr. 5, foreslåede § 15 f, stk. 5.

Det følger endvidere af den foreslåede § 2, stk. 3, at en kommunalbestyrelse tidligst vil kunne etablere en nulemissionszone med virkning fra den 1. juli 2024, og at kravene tidligst kan få virkning for plug-in-hybridkøretøjer fra den 1. januar 2026, jf. lovforslagets § 2, stk. 4.

Det foreslås med *stk. 3*, at ejeren (brugeren) af et køretøj efter anmodning fra politiet skal oplyse, hvilke personer, der som førere, har benyttet køretøjet i en nulemissionszone etableret i medfør af § 15 f, stk. 1 og 2.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at politiet vil få bedre mulighed for at håndhæve nulemissionszonereguleringen i forbindelse med parkerede køretøjer.

Den foreslåede oplysningspligt vil dog være begrænset af retten til ikke at blive pålagt at inkriminere sig selv, jf. artikel 14, stk. 3, litra g i FN's Konventionen om Borgerlige og Politiske Rettigheder, samt det forbud mod selvinkriminering, der er indfortolket i artikel 6, stk. 1 og 2, i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og princippet i

§ 752, stk. 1, i retsplejeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1835 af 15. september 2021.

Det følger af § 10, stk. 1, i retssikkerhedsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1121 af 12. november 2019, at hvis der er konkret mistanke om, at en enkeltperson eller juridisk person har begået en lovovertrædelse, der kan medføre straf, gælder bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger til myndigheden ikke i forhold til den mistænkte, medmindre det kan udelukkes, at de oplysninger, som søges tilvejebragt, kan have betydning for bedømmelsen af den formodede lovovertrædelse.

Bestemmelsen i § 10, stk. 1, i retssikkerhedsloven skal ses i lyset af den praksis, som knytter sig til artikel 6 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention, hvorefter en person, som er anklaget for en forbrydelse, har ret til ikke at udtale sig om den påståede forbrydelse og til ikke at blive tvunget til at medvirke til at opklare den.

Retten til ikke at inkriminere sig selv indebærer, at borgerne har krav på beskyttelse mod selvinkriminering fra det tidspunkt, hvor de må anses for "sigtet". Det vil i praksis sige fra det tidspunkt, hvor der er rejst sigtelse, eller hvor der er grundlag for at rejse sigtelse mod borgeren.

Som følge heraf er myndighederne afskåret fra at benytte en oplysningspligt, hvis myndigheden har mistanke om, at den pågældende har begået et strafbart forhold, og oplysningerne vil kunne være af betydning for den nærmere vurdering heraf.

Den foreslåede bestemmelse forudsættes derimod at gå forud for bestemmelsen i retssikkerhedslovens § 10, stk. 2, hvorefter bestemmelser i lovgivningen m.v. om pligt til at meddele oplysninger i forhold til andre end den mistænkte gælder, i det omfang oplysningerne søges tilvejebragt til brug for behandlingen af andre spørgsmål end fastsættelse af straf.

Til § 15 h

Det foreslås med § 15 h, *stk. 1*, at kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, ikke gælder for køretøjer, der benyttes af politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, forsvaret eller fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.

Disse køretøjer vil ofte have forbrændingsmotor. Da samfundskritiske opgaver altid bør kunne løses i nulemissionszoner, foreslås det, at disse køretøjer undtages.

Lignende nødtjenester vil omfatte køretøjer, der er godkendt til udrykning. Det er Færdselsstyrelsen, der udsteder tilladelser til udrykningskørsel. Reglerne om tilladelse til kørsel med udrykning fremgår af bekendtgørelse om udrykningskørsel.

Begrebet "styrke" skal forstås som i § 1, litra a, i NATO

Status of Forces Agreement (NATO-SOFA), hvor det er defineret som "personel tilhørende en kontraherende parts land-, sø- eller luftstridskræfter, som i forbindelse med tjenesteplichter befinder sig på en anden kontraherende parts territorium inden for Den Nordatlantiske Traktats område, dog således, at de pågældende to kontraherende parter kan træffe aftale om, at visse enkeltpersoner, enheder eller formationer ikke skal betragtes som udgørende eller indbefattet i en "styrke" for så vidt angår nærværende overenskomsts bestemmelser". NATO-SOFA er ratificeret ved kgl. resolution af 10. maj 1955 som offentliggjort ved bekendtgørelse nr. 44 af 11. august 1955 om Danmarks ratifikation af den i London den 19. juni 1951 undertegnede overenskomst mellem deltagerne i Den Nordatlantiske Traktat vedrørende status for deres styrker. Begrebet "fremmede militære styrker" kan også omfatte personel fra land-, sø- eller luftstridskræfter, som Danmark har indgået militært samarbejde med.

Det er hensigten, at den fremmede militære styrke vil skulle opholde sig her i landet efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser, herunder NATO-samarbejdet, for at kunne undtages nulemissionszonereguleringen.

Det foreslås med *stk. 2*, 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.

Den foreslåede bemyndigelse i § 15 h, stk. 2, vil give miljøministeren mulighed for at fastsætte yderligere undtagelser end de, der fremgår af den foreslåede § 15 h, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne anvendes til at fastsætte generelle undtagelser, hvorefter visse typer eller kategorier af køretøjer undtages fra kravene i nulemissionszoner på baggrund af generelle objektive kriterier. Sådanne undtagelser forventes i vidt omfang at være tidsbegrænsede.

Det vurderes, at der vil kunne være behov for i en overgangsperiode at fastsætte undtagelser, der er begrundet i nogle køretøjers særlige anvendelse. Det forventes bl.a., at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte undtagelser for køretøjer, der anvendes til sygetransport samt storvogne I (med plads til kørestol), liftbiler og minibusser med lift, da nulemissionskøretøjer endnu ikke er så udbredt som køretøjstype til sygetransport. Der er især en udfordring for de sygetransporter, der har indbygget lift.

Det forventes endvidere, at bemyndigelsen vil blive anvendt til at fastsætte undtagelse for køretøjer registreret med tilladelsen "invalidekøretøj", eller hvor der er modtaget offentlig støtte til køb af køretøjet.

Nulemissionskøretøjer udgør på nuværende tidspunkt omkring 1 pct. af den samlede danske bilpark. Det indebærer, at mange personer med et handicapparkeringskort må forventes at anvende et ikke-nulemissionskøretøj. For ikke at afskære ofte bevægelseshæmmede befolkningsgrupper fra adgangen til nulemissionszoner ved at stille krav til nulemis-

sionskøretøjer, forventes det, at der vil blive fastsat en undtagelse til nulemissionszonekravet for personer, der har fået udstedt et handicapparkeringskort. Det forventes, at denne undtagelse vil kunne udfases i takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer.

For at tage hensyn til beboere i nulemissionszoner forventes det, at bemyndigelsen endvidere vil blive anvendt til at fastsætte en generel og tidsbegrænset undtagelse til kravene for alle køretøjer, hvor ejeren (brugeren) af køretøjet havde bopæl i en nulemissionszone frem til og med det tidspunkt, hvor denne zone får virkning. Bemyndigelsen vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte en regel om, at også køretøjer, hvor ejeren (brugeren) er tilflytter, kan undtages kravene, hvis det skulle vise sig nødvendigt med en sådan undtagelse. Generelt vurderes det dog, at tilflyttere har bedre mulighed for at indstille sig på kravene, inden tilflytning til en nulemissionszone.

Undtagelse for beboere vil kun gælde i den zone, hvor personen har bopæl, mens undtagelse for eksempelvis personer med et handicapkøretøj eller et handicapparkeringskort vil gælde i alle nulemissionszoner. Kommunalbestyrelsen vil ikke have mulighed for at fravælge virkningen af en undtagelse i sin egen nulemissionszone.

Den foreslåede bemyndigelse i § 15 h, stk. 2, vil endvidere kunne anvendes til at fastsætte regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone, i det omfang det vurderes nødvendigt med særlige krav til den dokumentation, som vil skulle fremvises til politiet ved forespørgsel.

For handicapkøretøjer forventes det, at det vil være et krav, at der enten er bevilliget økonomisk støtte til køb af køretøjet i henhold til § 114 i lov om social service, eller at køretøjet er registreret med tilladelsen invalidekøretøj i Køretøjsregisteret.

Det foreslås med *stk. 3*, at kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kan dispensere fra kravene i § 15 g, stk. 1 eller 2, efter regler fastsat i medfør af stk. 4.

Særlige tilfælde vil bl.a. kunne være, hvis en opgave inden for en nulemissionszone ikke vil kunne løses med et nulemissionskøretøj, og det skønnes nødvendigt, at opgaven udføres i nulemissionszonen.

Med den foreslåede bestemmelse vil kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kunne dispensere fra kravene til køretøjer i nulemissionszoner. Kommunalbestyrelsen vil have kompetencen til at meddele dispensationer i deres respektive nulemissionszone eller nulemissionszoner. Kommunalbestyrelsen vil kunne meddele konkrete dispensationer til anvendelse af bestemte køretøjer til nærmere angivne formål. Miljøministeren vil med hjemmel i det foreslåede § 15 h, stk. 4, fastsætte regler om, i hvilke situationer og inden for hvilke rammer, der vil kunne meddeles dispensation fra nulemissionszonekravene. Kommunalbestyrelsen vil således alene

kunne meddele dispensationer i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af det foreslåede § 15 h, stk. 4.

Det foreslås med *stk. 4*, at miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation efter stk. 3, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.

Den foreslåede bemyndigelse vil indebære, at Miljøministeren vil fastsætte regler om, i hvilke situationer og inden for hvilke rammer, kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra nulemissionszonekravene.

Der forventes således fastsat en ramme for, hvornår de enkelte kommunalbestyrelser henholdsvis kan og skal meddele dispensationer. Dette vil sikre, at dispensationspraksis på tværs af kommunerne vil tage udgangspunkt i de samme rammer, idet der samtidig vil være mulighed for at tage lokale forhold i betragtning ved meddelelse af de enkelte dispensationer, og kommunalbestyrelsen vil dermed selv få indflydelse på sin dispensationspraksis.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte generelle regler om en tidsbegrænsning af dispensationers varighed, men at kommunalbestyrelsen inden for denne frist vil kunne fastsætte konkrete vilkår om en kortere tidsbegrænsning. Det forventes i den sammenhæng, at tidsbegrænsningen af dispensationer til ejere (brugere) af køretøjer, der anvendes til erhvervmæssig brug, vil være af længere varighed, end dispensationer til ejere (brugere) af køretøjer, der anvendes privat.

Det forventes endvidere, at der vil blive fastsat regler om, at kommunalbestyrelsen skal sikre, at ejeren eller brugeren modtager en digital afgørelse, der kan anvendes som dokumentation for opnået dispensation.

Den foreslåede ordning, hvorefter der gives kommunalbestyrelserne i alle landets kommuner mulighed for at etablere nulemissionszoner med virkning fra den 1. juli 2024 eller senere, afhængigt af kommunalbestyrelsens afgørelse, vil i almindelighed ikke rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens § 73. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at kravene i en nulemissionszone vil kunne ramme enkelte personer eller virksomheder atypisk hårdt, og at nulemissionskravene i enkelte tilfælde således vil kunne få karakter af et ekspropriativt indgreb mod den pågældende person eller virksomhed. Det må bero på en konkret vurdering, om der i det enkelte tilfælde foreligger ekspropriation, og i vurderingen vil bl.a. indgå den økonomiske betydning af kravene i en nulemissionszone.

Da det foreliggende lovforslag ikke indeholder hjemmel til ekspropriation forudsættes det, at dispensationsadgangen vil blive anvendt i tilfælde, hvor en person eller virksomhed ellers ville blive ramt atypisk hårdt af kravene på en sådan måde, at kravene i givet fald ville have fået karakter af et ekspropriativt indgreb.

Det foreslås med *stk. 5*, at miljøministeren kan fastsætte reg-

ler om, at kommunalbestyrelsen kan beslutte at kræve anvendelse af digital kommunikation, herunder digitale selvbetjeningsløsninger, bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital signatur el.lign. ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter stk. 3.

Den foreslåede bemyndigelse vil indebære, at ministeren kan fastsætte regler, der giver kommunalbestyrelsen mulighed for at beslutte, at der udelukkende skal anvendes digital kommunikation ved ansøgning og afgørelse om dispensation til nulemissionszonereguleringen.

Bemyndigelsen vil dække krav om anvendelse af digital kommunikation i forbindelse med ansøgningen om dispensation og i korrespondance mellem kommunalbestyrelsen og ansøgeren i forbindelse hermed og kommunalbestyrelsens afgørelse om dispensation.

Det er hensigten, at den enkelte kommunalbestyrelse skal have valgfrihed til at beslutte, om det lokalt giver bedst mening at stille krav om udelukkende digital kommunikation eller ej.

Det forudsættes, at det skal være muligt at dispensere fra fastsatte krav om digital kommunikation i særlige tilfælde. Det er hensigten, at kommunalbestyrelsen kan beslutte, at al kommunikation skal ske digitalt, medmindre borgeren er fritaget det obligatoriske krav om modtagelse af digital post, jf. bekendtgørelse nr. 2017 af 29. oktober 2021 om forvaltning af Digital Post fra offentlige afsendere. Det er hensigten, at kommunalbestyrelsen kan beslutte, at kun ved denne fritagelse kan kommunikation ske pr. post. Fritagelsen omfatter ikke juridiske personer.

Det foreslås med *stk. 6*, at kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 3 ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Forslaget vil indebære, at kommunalbestyrelsens afgørelser om dispensation fra kravene i nulemissionszoner, jf. den foreslåede § 15 h, stk. 3, som er nærmere beskrevet i pkt. 2.3.3. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, ikke skal kunne påklages til anden administrativ myndighed, og derved ikke vil kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91.

Da det er de enkelte kommuner, som har de bedste forudsætninger for at have kendskab til lokale forhold, vurderes det, at kommunens afgørelser om dispensationer ikke bør kunne påklages til anden administrativ myndighed, da kommunen er nærmest til at foretage en vurdering af, om der skal meddeles dispensation eller ej. Er ejeren (brugeren) af køretøjet uenig i afgørelsen, har denne foruden adgang til domstolsprøvelse mulighed for at rette henvendelse til Folketingets Ombudsmand.

Lovligheden af kommunernes dispositioner efter stk. 2 vil være undergivet de almindelige kommunale tilsynsmyndigheders kompetence, jf. kapitel VI og VII i lov om kommunernes styrelse. Det kommunale og regionale tilsyn va-

retages af Ankestyrelsen med Indenrigs- og Boligministeriet som overordnet tilsynsmyndighed. Tilsynet er et retligt tilsyn. Tilsynet kan således ikke tage stilling til, om kommuners og regioners dispositioner er rimelige eller hensigtsmæssige eller til spørgsmål om skønsudøvelse, så længe skønnet udøves inden for de rammer, der er fastsat i lovgivningen. Ankestyrelsen beslutter selv, om der er tilstrækkelig anledning til at rejse en tilsynssag. En henvendelse til Ankestyrelsen er ikke nødvendigvis i sig selv en tilstrækkelig forudsætning for, at Ankestyrelsen kan rejse en tilsynssag.

Ved vurderingen af, hvorvidt en sag er generelt egnet til at understøtte det kommunale tilsyns formål og funktion, inddrager Ankestyrelsen bl.a., om sagen må skønnes at have principiel eller generel betydning eller alvorlig karakter for kommuner og/eller regioner som helhed.

Til nr. 6

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, at politiet, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse kan standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner, herunder krav om partikeludledning og partikelfilter. Politiet kan indkalde køretøjet til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner. Politiet yder i øvrigt bistand ved tilsynsmyndighedernes udøvelse af beføjelser efter stk. 1. Justitsministeren kan efter forhandling med ministeren fastsætte nærmere regler om politiets udøvelse af ovenstående beføjelser.

Det foreslås, at ændre § 87, stk. 3, 2. pkt., således at bestemmelsen også vil omfatte nulemissionszoner.

Den foreslåede ændring vil indebære, at politiet får beføjelse til uden retskendelse at standse og undersøge køretøjer med henblik på at kontrollere overholdelse af den gældende lovgivning om nulemissionszoner. Det kan f.eks. være relevant at konstatere, om køretøjet har et udstødningsrør og dermed en forbrændingsmotor, således at køretøjet ikke lever op til kravene i en nulemissionszone. Med den foreslåede ændring får politiet mulighed for at undersøge køretøjer, herunder for at varetage præventive hensyn, i forbindelse med varetagelse af andre opgaver uden tilsynsmyndighedens tilstedeværelse.

Den foreslåede kontroladgang er nødvendig, da det skal sikres, at politiet har adgang til at undersøge køretøjer uden en retskendelse, da det kan være nødvendigt straks at undersøge køretøjer i nulemissionszoner med henblik på at konstatere, om køretøjet er et nulemissionskøretøj eller ej. Hvilke køretøjer, der er relevante at undersøge, vil afhænge af, om kommunalbestyrelsen har etableret en nulemissionszone for persontrafik, jf. den foreslåede § 15 g, stk. 1, eller en nulemissionszone for al trafik, jf. den foreslåede § 15 g, stk. 2.

Til nr. 7

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 1, nr. 1, at medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 9 j, stk. 5, § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, § 17 a, stk. 1, § 19, stk. 1 eller 2, § 20, § 21 b, § 21 c, stk. 1-3, § 22, § 23, § 27, stk. 1 eller 2, § 28, stk. 4, § 43, § 45, stk. 3, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 51 a, stk. 1-3, § 72 a eller § 89 c.

Det foreslås at ændre § 110, stk. 1, nr. 1, således at der i bestemmelsen også henvises til § 15 g, stk. 1, 2 eller 3.

Den foreslåede ændring vil medføre, at overtrædelse af kravene til køretøjer, der befinder sig i nulemissionszoner, jf. forslaget til miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, samt overtrædelse af oplysningspligten i forslaget til § 15 g, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 5, kan sanktioneres med bøde. Det er ikke hensigten, at der kan sanktioneres med fængselsstraf for overtrædelse af nulemissionszonereguleringen eller overtrædelse af oplysningspligten.

Strafansvar for overtrædelse af nulemissionszonereguleringen vil af politiet blive gjort gældende over for føreren af køretøjet.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af de foreslåede nulemissionskrav foreslås at være en bøde på 1.500 kr. for personbiler (herunder taxier og busser med en tilladt totalvægt op til 3.500 kg), motorcykler og knallerter samt varebiler, og en bøde på 7.500 kr. for store busser (tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg), traktorer og lastbiler.

Sanktionsniveauet for overtrædelse af oplysningspligten i det foreslåede § 15 g, stk. 3, i miljøbeskyttelsesloven foreslås ligeledes at være 1.500 kr., for at være på samme niveau som sanktionen for overtrædelse af nulemissionszonekrav med personbil.

Bødestrafen vil uanset den angivne retningslinje for bødens fastsættelse bero på domstolens konkrete vurdering i det enkelte tilfælde af sagens omstændigheder, og det angivne bødeniveau vil således kunne fraviges i både op- og nedgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 8

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 8, 1. pkt., at har nogen begået flere overtrædelser af regler og forskrifter fastsat i medfør af § 9, stk. 2, nr. 2 og 3, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse.

Det foreslås at ændre § 110, stk. 8, 1. pkt., så bestemmelsen omfatter overtrædelser af miljøzonekravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, 2 eller 3.

Med den foreslåede ændring indføres et princip om absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen. Det

er kun ved bøder for overtrædelse af miljøzonekravene i miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, der skal ske absolut kumulation. Eventuelle bøder for overtrædelse af anden lovgivning, herunder den foreslåede nulemissionszoneregulering, der er til samtidig pådømmelse, udmåles på sædvanlig vis, hvor det almindelige princip om modereret kumulation kan anvendes.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den under § 1, nr. 10, foreslåede ændring af § 110 d, stk. 5, som vil indebære, at flere overtrædelser af miljøzonereguleringen, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj i samme miljøzone og inden for syv døgn, anses for én overtrædelse.

Om baggrunden for forslaget henvises til pkt. 2.5.2. i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Til nr. 9

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 9, at bestemmelsen i stk. 7 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

Det foreslås at ændre § 110, stk. 9, så der henvises til stk. 8 i stedet for stk. 7.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at det gældende princip om absolut kumulation i § 110, stk. 8, for bødestrafte for overtrædelser af regler og forskrifter fastsat i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 9, stk. 2, nr. 2 og 3, samt det foreslåede princip om absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, vil kunne fraviges, hvis der foreligger særlige grunde.

Det har været hensigten, at den gældende § 110, stk. 8, kunne fraviges, hvis der foreligger særlige grunde, men ved en fejl har der i § 110, stk. 9, været henvist til stk. 7 i stedet for stk. 8.

Såfremt anvendelsen af princippet om absolut kumulation fører til udmåling af en meget høj bøde, kan der således være grundlag for at nedsætte denne. Nedsættelse bør bl.a. ske, hvis en kumuleret bøde ville få en størrelse, som henset til forseelsernes karakter ikke forekommer rimelig, eller hvor oplysningerne om den sigtedes indkomstforhold gør det antageligt, at den sigtede ikke vil være i stand til at betale den høje bøde.

Til nr. 10

Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 5, at flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse. Bestemmelsen vedrører sager om overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, der fastsætter krav til køretøjer, der befinder sig i miljøzoner.

Det foreslås, at § 110 d, stk. 5, ændres således, at der efter "køretøj" indsættes: "i samme miljøzone" og "samme døgn" ændres til: "syv døgn".

Det foreslås med ændringen af § 110 d, stk. 5, at flere overtrædelser af miljøzonereguleringen, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj i samme miljøzone inden for syv døgn, anses for én overtrædelse, og at der dermed vil skulle gå mere end syv døgn mellem to observationer af det samme køretøj i samme miljøzone, før det vil udløse to administrative bødeforelæg. De syv døgn regnes som en rullende uge, der vil begynde på det tidspunkt, hvor den første overtrædelse konstateres. Det betyder, at der skal gå mindst syv døgn mellem to observationer af det samme køretøj i samme miljøzone, før det vil udløse to administrative bødeforelæg. Hvis to forskellige køretøjer med samme ejer befinder sig ulovligt i en miljøzone inden for en periode af syv døgn, vil det fortsat skulle betragtes som to overtrædelser og dermed udløse to bødeforelæg.

Det foreslås endvidere, at det beskrives direkte i bestemmelsen, at § 110 d, stk. 5, alene gælder overtrædelser foretaget i samme miljøzone. I den forbindelse skal det bemærkes, at miljøzonerne i København og Frederiksberg Kommuner anses for én miljøzone, idet miljøzonen i Frederiksberg Kommune geografisk befinder sig inden for miljøzonen i Københavns Kommune. Reglen i § 110 d, stk. 5, er hidtil praktiseret på den måde, at den alene omfatter overtrædelser begået i samme miljøzone, og der er derfor alene tale om en præcisering for at gøre det tydeligt i selve lovteksten.

Der går minimum fire dage fra en overtrædelse af miljøzonereguleringen er konstateret, indtil det administrative bødeforelæg modtages i Digital Post. Den foreslåede ændring af § 110 d, stk. 5, vil sikre, at der ikke vil være personer, der inden for denne periode af minimum fire dage sanktioneres for mere end en overtrædelse med det samme køretøj i samme miljøzone, før end de får mulighed for at blive opmærksomme på overtrædelsen. Det bemærkes, at håndhævelse af overtrædelser ikke vil være afhængig af, at ejeren (brugeren) rent faktisk er blevet bekendt med overtrædelserne.

Forslaget skal desuden ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 8, om forslaget til anvendelse af absolut kumulation i sager om overtrædelse af miljøzonereguleringen, som i langt de fleste tilfælde vil udelukke muligheden for, at bødens størrelse vil kunne nedsættes af retten med henvisning til det normalt gældende princip om modereret kumulation.

Til § 2

Det foreslås med *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2023, jf. dog *stk. 2*.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at lovforslaget træder i kraft den 1. januar 2023, og der kan administreres efter reglerne fra denne dato.

I forhold til de foreslåede ændringer af miljøzonereguleringen i lovforslagets § 1, nr. 8-10, skal det bemærkes, at det følger af straffelovens § 3, stk. 1, at spørgsmålet om

strafbarhed og straf afgøres efter den straffelovgivning, som er gældende på det tidspunkt, hvor sagen pådømmes. Er handlingen foretaget før den nye lovs ikrafttræden, må straffen dog ikke blive strengere, end efter de regler, som var gældende på gerningstidspunktet.

Straffelovens § 3, stk. 1, indebærer således, at de foreslåede ændrede regler, hvor det med lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås et princip om absolut kumulation af bøder ved flere overtrædelser af miljøzonekravene, som udgangspunkt ikke finder anvendelse på lovovertrædelser begået før lovens ikrafttræden, hvis de nye regler fører til højere straf, og der vil i sådanne tilfælde skulle pådømmes efter de hidtil gældende regler.

Det foreslås med *stk. 2*, at § 1, nr. 1, 2 og 5-7, træder i kraft den 1. april 2023. Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at nulemissionszonereguleringen træder i kraft den 1. april 2023. En nulemissionszone vil dog tidligst kunne få virkning fra den 1. juli 2024, jf. nedenfor.

Det foreslås med *stk. 3*, at kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, tidligst har virkning fra den 1. juli 2024, jf. dog *stk. 4*.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at kravene til køretøjer i nulemissionszoner i forslaget til miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, tidligst vil kunne få virkning fra den 1. juli 2024. Kravene vil alene få virkning i det tilfælde,

hvor en kommunalbestyrelse træffer afgørelse om etablering af en nulemissionszone i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 1.

Det foreslås med *stk. 4*, at kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, tidligst har virkning for plug-in-hybridkøretøjer fra den 1. januar 2026.

Plug-in-hybridkøretøjer er hybride elkøretøjer med ekstern opladning, der drives af elektricitet, og af en forbrændingsmotor, der drives af enten mineralsk diesel, biodiesel, benzin, ethanol eller enhver kombination af disse brændstoffer. Det fremgår af Køretøjsregisteret, hvis et køretøj er et plug-in-hybridkøretøj.

Det foreslåede *stk. 4* vil indebære, at et plug-in-hybridkøretøj frem til udgangen af 2025 lovligt vil kunne befinde sig i en nulemissionszone. Det vil således i en overgangsperiode være lovligt at færdes i en nulemissionszone i et plug-in-hybridkøretøj.

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, da miljøbeskyttelsesloven ikke gælder for disse dele af rigsfællesskabet og heller ikke kan sættes i kraft for disse dele, jf. miljøbeskyttelseslovens § 118.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
Kapitel 2 f <i>Miljøzoner</i>	<p>§ 1</p> <p>I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 100 af 19. januar 2022, som ændret bl.a. ved § 1 i lov nr. 45 af 23. januar 2018, lov nr. 807 af 9. juni 2020, lov nr. 373 af 28. marts 2022, lov nr. 374 af 28. marts 2022, § 1 i lov nr. 898 af 21. juni 2022 og senest ved § 4 i lov nr. 900 af 21. juni 2022, foretages følgende ændringer:</p> <p>1. Overskriften til kapitel 2 f affattes således: »Kapitel 2 f <i>Miljøzoner og nulemissionszoner</i>«.</p>
§ 15 b. --	<p>2. Før § 15 a indsættes som overskrift i <i>kapitel 2 f</i>: »<i>Miljøzoner</i>«.</p>
<i>Stk. 3.</i> For personbiler, der er drevet af en motor med kompressionstænding, gælder der i en miljøzone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6:	<p>3. I § 15 b, stk. 3, indsættes efter »For personbiler,«: »herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg,«.</p>
1) Fra og med den 1. januar 2023 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter.	<p>4. I § 15 b, stk. 5, indsættes efter »forsvaret,«: »fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser,«.</p>
2) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.	
3) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. januar 2023 være registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7.	
<i>Stk. 4. ---</i>	
<i>Stk. 5.</i> Kravene i stk. 1, nr. 1-4, stk. 2, nr. 1-5, og stk. 3, nr. 1-3, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i en miljøzone, og der er opstået et ekstraordinært behov for anvendelse af køretøjet i en miljøzone, eller køretøjet her anvendes ved øvelsesvirksomhed.	
<i>Stk. 6. ---</i>	
§ 15 e. ---	<p>5. Efter § 15 e indsættes i <i>kapitel 2 f</i>: »<i>Nulemissionszoner</i>«</p> <p>§ 15 f. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone i et afgrænset byområde for persontrafik, jf. § 15 g, stk. 1, eller for al trafik, jf. § 15 g, stk. 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 6 og efter forudgående høring af miljøministeren og inddragelse af offentligheden træffe afgørelse om</p>

udvidelser eller i særlige tilfælde mindre indskrænkninger af den geografiske afgrænsning af en eksisterende nulemissionszone eller om ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Stk. 3. Miljøministeren kan gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2. Kommunalbestyrelsen kan ikke træffe afgørelse efter stk. 1 og 2, hvis miljøministeren har gjort indsigelse inden for en frist fastsat i medfør af stk. 6.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2. Der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone, før afgørelsen har virkning.

Stk. 6. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2, herunder definitionen af et afgrænset byområde og om, hvilke oplysninger kommunalbestyrelsen skal tilvejebringe i forbindelse med inddragelse af offentligheden. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om høring af miljøministeren og relevante myndigheder, om indsigelsesordningen, om offentlighedens inddragelse og om offentliggørelse af afgørelser, herunder om at inddragelse og offentliggørelse kan ske udelukkende digitalt.

§ 15 g. I en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler og knallerter samt varebiler, der anvendes privat, når disse køretøjer ikke udleder luftforurenende emissioner og har en udstødningsemission på 0 gram CO₂ pr. kørt kilometer, som fastsat i henhold til forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer, jf. dog § 15 h, stk. 1-3.

Stk. 2. I en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1 og 2, må der kun befinde sig personbiler, herunder busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler, knallerter, varebiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, traktorer og lastbiler som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer ikke udleder luftforurenende emissioner og har en udstødningsemission på 0 gram CO₂ pr. kørt kilometer, som fastsat i henhold til forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 med senere ændringer, jf. dog § 15 h, stk. 1-3.

Stk. 3. Ejeren (brugeren) af et køretøj skal efter anmodning fra politiet oplyse, hvilke personer, der som førere, har benyttet køretøjet i en nulemissionszone etableret i medfør af § 15 f, stk. 1 og 2.

§ 15 h. § 15 g, stk. 1 og 2, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, forsvaret eller fremmede militære styrker, der opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser.

§ 87. ---

Stk. 3. Politiet kan, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge transportmidler med henblik på at kontrollere af-faldstransporters overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensyn. Politiet kan under tilsvarende betingelser standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere overholdelse af gældende lovgivning om miljøzoner, herunder krav om partikeludledning og partikelfilter. Politiet kan indkalde køretøjet til syn for ejerens eller den varige brugers egen regning for at kontrollere, om køretøjet opfylder bestemmelserne i gældende lovgivning om miljøzoner. Politiet yder i øvrigt bistand ved tilsynsmyn-dighedernes udøvelse af beføjelser efter stk. 1. Justitsmini-steren kan efter forhandling med ministeren fastsætte nær-mere regler om politiets udøvelse af ovenstående beføjelser.

Stk. 4. ---

§ 110. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvri-ge lovgivning, straffes med bøde den, der

1) overtræder § 9 j, stk. 5, § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, § 17 a, stk. 1, § 19, stk. 1 eller 2, § 20, § 21 b, § 21 c, stk. 1-3, § 22, § 23, § 27, stk. 1 eller 2, § 28, stk. 4, § 43, § 45, stk. 3, § 50, stk. 1, § 50 a, stk. 1 eller 2, § 51 a, stk. 1-3, § 72 a eller § 89 c,

2) ---

Stk. 2. ---

§ 110. ---

Stk. 2. ---

Stk. 8. Har nogen begået flere overtrædelser af regler og forskrifter fastsat i medfør af § 9, stk. 2, nr. 2 og 3, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlæg-ges bødestrafen for hver overtrædelse. Har nogen overtrådt

Stk. 2. 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.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde dis-pensere fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, efter regler fastsat i medfør af stk. 4.

Stk. 4. Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kom-munalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation efter stk. 3, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumenta-tion.

Stk. 5. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at kom-munalbestyrelsen kan beslutte at kræve anvendelse af digital kommunikation, herunder digitale selvbetjeningsløsninger, bestemte it-systemer, særlige digitale formater, digital sig-natur el.lign., ved ansøgning og afgørelse om dispensation efter stk. 3.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 3 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.«

6. I § 87, stk. 3, 2. pkt., indsættes efter »overholdelse af gældende lovgivning om«: »nulemissionszoner og om«.

7. I § 110, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«: »§ 15 g, stk. 1, 2 eller 3,«.

8. I § 110, stk. 8, 1. pkt., indsættes efter »§ 9, stk. 2, nr. 2 og 3,«: »eller mere end én overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«.

regler og forskrifter fastsat i medfør af § 9, stk. 2, nr. 2 og 3, og én eller flere skatte- og afgiftslove, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse af disse regler og bødestrafen for overtrædelsen af én eller flere skatte- og afgiftslove.

Stk. 9. Bestemmelsen i stk. 7 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

10. ---

§ 110 d. ---

Stk. 5. Flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse.

Stk. 6. ---

9. I § 110, stk. 9, ændres »Bestemmelsen i stk. 7« til: »Stk. 8«.

10. I § 110 d, stk. 5, indsættes efter »køretøj«: »inden for samme miljøzone «, og »samme døgn« ændres til: »syv døgn«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2023, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 1, 2 og 5-7, træder i kraft den 1. april 2023.

Stk. 3. Kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, har tidligst virkning fra den 1. juli 2024, jf. dog stk. 4.

Stk. 4. Kravene til køretøjer i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1 og 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, har tidligst virkning for plug-in-hybridkøretøjer fra den 1. januar 2026.