

# UDKAST

## Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse<sup>1</sup>

(Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og 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 ved 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 og lov nr. 575 af 10. maj 2022, foretages følgende ændringer:

1. *Overskriften* til kapitel 2 f, affattes således:

»Kapitel 2 f

*Miljøzoner og nulemissionszoner*«.

2. Efter overskriften til kapitel 2 f og før § 15 a indsættes som ny overskrift:

»*Miljøzoner*«.

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

4. Efter § 15 e indsættes i kapitel 2 f:

»*Nulemissionszoner*

§ 15 f. Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 4 og efter forudgående høring af miljøministeren træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone for persontrafik eller for al trafik i et afgrænset byområde for de køretøjer, der er nævnt i § 15 g, stk. 1 eller 2.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 4 og efter forudgående høring af miljøministeren træffe afgørelse om udvidelse eller mindre indskrænkning af den geografiske afgrænsning af en eksisterende nulemissionszone eller i helt særlige tilfælde om ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

*Stk. 3.* Miljøministeren kan gøre indsigelse inden for tre måneder efter

---

<sup>1</sup> 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).

## UDKAST

modtagelse af kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse efter stk. 1 eller 2.

*Stk. 4.* Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2, herunder om den geografiske afgrænsning af et afgrænset byområde, om krav til oplysningsgrundlag, om offentlighedens inddragelse, herunder om udelukkende digital annoncering, om høring af miljøministeren og om indsigelsesordningen.

*Stk. 5.* Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 eller 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 6.* Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner, herunder om etablering af en nulemissionszone, om udvidelse af en nulemissionszone, om indskrænkning af en nulemissionszone eller om ophævelse af en nulemissionszone. Der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografiske udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor nulemissionszonen har virkning.

**§ 15 g.** I en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1, må der fra den 1. juli 2024 kun befinde sig personbiler, herunder busser med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler og knallerter samt varebiler, der anvendes privat, når disse køretøjer udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, jf. dog stk. 4 og 5.

*Stk. 2.* I en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1, må der fra den 1. juli 2024 kun befinde sig personbiler, motorcykler, knallerter, varebiler, busser, traktorer og lastbiler med en tilladt total vægt på 12 tons eller derunder, når disse køretøjer udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, jf. dog stk. 4 og 5.

*Stk. 3.* Kravene i stk. 1 og 2, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester.

*Stk. 4.* Kravene i stk. 1 og 2, gælder ikke plug-in hybridkøretøjer frem til og med 31. december 2025.

**§ 15 h.** Miljøministeren kan fastsætte regler om undtagelser fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, herunder regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone.

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

*Stk. 3.* Miljøministeren kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation efter stk. 2, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.

## UDKAST

*Stk. 4.* 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. 2.

*Stk. 5.* Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.«

**5.** I § 87, *stk. 3, 2. pkt.* indsættes efter »gældende lovgivning om«: »nulemissionszoner og«, og efter »partikeludledning og partikelfilter« indsættes: »i miljøzoner«.

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

**7.** I § 110, indsættes som *stk. 12 og 13*:

»*Stk. 12.* Har nogen begået mere end én overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse.

*Stk. 13.* Stk. 12 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.«

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

## § 2

*Stk. 1.* Denne lovs § 1, nr. 3, 7 og 8, træder i kraft den 1. januar 2023.

*Stk. 2.* Denne lovs § 1, nr. 1, 2 og 4-6, træder i kraft den 1. april 2023.

# UDKAST

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### Indholdsfortegnelse

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. Tilsyn og håndhævelse
    - 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
    - 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 dog efter forslaget i en overgangsperiode frem til udgangen af 2025 have adgang til at befinde sig i nulemissionszoner. Med nulemissionszoner i afgrænsede byområder vil kommunerne kunne mindske den lokale støj- og luftforurening, bidrage til at nå kommunens klimamål og fremme grøn mobilitet.

På den baggrund foreslås det med lovforslaget, at alle landets kommunalbestyrelser får mulighed for at træffe afgørelse om at etablere nulemissionszoner i afgrænsede byområder. Kommunalbestyrelsen vil skulle sende sit udkast til afgørelse i offentlig høring samt i en efterfølgende høring hos miljøministeren. Det foreslås, 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, herunder de indholdsmæssige krav til det oplysningsgrundlag, kommunalbestyrelsen skal sende i offentlig høring og i efterfølgende høring hos miljøministeren, men også processuelle krav, som f.eks. inddragelse af offentligheden i kommunens forslag om etablering af en nulemissionszone.

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 busser). 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 forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester undtages fra kravene, for at sikre at de ikke vil blive forhindret i at udføre deres arbejde.

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 nærmere regler om undtagelser. Da nulemissionszoner kan etableres i afgrænsede byområder vurderes det, at sagsbehandlere i de enkelte kommuner har det bedste lokalkendskab i forhold til at vurdere og afgøre konkrete sager om dispensation. Det foreslås derfor, at de enkelte kommuner varetager dispensationspraksissen for kommunens egne nulemissionszoner. For at sikre en rimelig ensartet dispensationspraksis bemyndiges miljøministeren til at kunne fastsætte nogle rammer, inden for hvilke kommunalbestyrelserne kan meddele dispensationer. Dispensationsadgangen vil kunne sikre, at der tages hensyn til særlige køretøjer eller særlige situationer.

Lovforslaget indeholder også nogle få ændringer af miljøzonereguleringen. Det foreslås bl.a., at der ændres på reglerne for sanktioner for overtrædelse af miljøzonereguleringen, som konstateres ved digital kontrol, således at der kun kan udstedes ét bødeforelæg pr. uge, frem for ét pr. døgn. Hertil foreslås det endvidere, 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. Endelig foreslås en præcisering af anvendelsesområdet for reglerne om miljøzoner for personbiler.

## **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.

## UDKAST

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 etablere en eller flere nulemissionszoner, hvor der enten kan 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. En model med valgfrihed vil give den enkelte kommunalbestyrelse fleksibilitet til at kunne træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone på baggrund af lokale behov, herunder en vurdering af, hvorvidt en nulemissionszone, der også omfatter erhvervskøretøjer, kan fungere i et givet område. For nærmere om de foreslåede tekniske krav til køretøjer i nulemissionszoner henvises til pkt. 2.2.

For at sikre en overordnet kontrol med nulemissionszoneordningen vil det være hensigtsmæssigt, at kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone sendes i høring hos miljøministeren, og at miljøministeren får mulighed for at gøre indsigelse mod en kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse. Forinden bør kommunalbestyrelsens udkast have været i offentlig kommunal høring, således at høringen af miljøministeren ledsages af de indkomne

## UDKAST

høringssvar. Det er Miljøministeriets vurdering, at Miljøstyrelsen bør få delegeret kompetencen til at modtage høringer om nulemissionszoner og til at gøre indsigelse mod et udkast til afgørelse. Klageadgangen til miljøministeren over afgørelser om indsigelse bør afskæres.

Når en indsigelse er ophævet, eller i tilfælde af, at Miljøstyrelsen ikke har gjort indsigelse, bør de berørte borgere og virksomheder 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 effekt på luftkvaliteten.

For at sikre en fornøden fleksibilitet med nulemissionszoneordningen, bør miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere kriterier for ordningen, herunder regler om den geografiske afgrænsning af et afgrænset byområde, regler om offentlighedens inddragelse, krav om indsendelse af oplysninger, regler om høring af miljøministeren og regler om indsigelsesordningen.

### 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 vil kunne træffe afgørelse om etablering af en eller flere nulemissionszoner i deres kommune. Det vil være et krav, at en nulemissionszone etableres i et afgrænset byområde. Det forventes, at der vil blive fastsat regler om, at et afgrænset byområde kun vil kunne ligge i et område, der er defineret som byzone i medfør af § 34, stk. 2, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 med senere ændringer.

Forud for høringen af miljøministeren om etablering af en nulemissionszone, vil kommunalbestyrelsen med forslaget skulle høre offentligheden. Der forventes udstedt regler herom i medfør af det foreslåede § 15 f, stk. 4. Det forventes i den forbindelse bl.a., at det vil blive et krav, at kommunalbestyrelsen sender deres udkast til afgørelse i høring hos borgere, relevante myndigheder (herunder evt. nabokommuner) og interessenter, før udkastet sendes i høring hos miljøministeren.



## UDKAST

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

Miljøministeren vil herefter kunne gøre indsigelse mod en kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone og til udkast til afgørelser vedrørende geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Det foreslås herudover, at en sådan indsigelse vil skulle meddeles kommunalbestyrelsen senest tre måneder efter høringen af miljøministeren er igangsat. I denne periode vil ministeren indgå i dialog med kommunalbestyrelsen om eventuelle manglende oplysninger, og hvis ministeren finder anledning til at gøre indsigelse, vil indsigelsen skulle ophæves før kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om etablering, geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone.

De nærmere regler for kommunalbestyrelsens høring af miljøministeren, herunder hvilke oplysninger høringen vil skulle indeholde, forventes fastsat med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 4. Det forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at en række kriterier vil skulle belyses og vurderes i kommunalbestyrelsens høring af miljøministeren over forslag til etablering, udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone. Dette vil skulle sikre, at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst. Det vil eksempelvis kunne være en konsekvensvurdering for de eksisterende erhverv i den foreslåede zone og en beskrivelse af påvirkningen af erhvervene samt en beregning af miljøgevinsten og eventuelt af de støj- og klimamæssige virkninger.

Kommunalbestyrelsen vil med den foreslåede ordning i § 15 f, stk. 1, kunne vælge at etablere en nulemissionszone for persontrafik, herunder taxikørsel, 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.

Det foreslås med § 15 f, stk. 5, 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.

Herudover foreslås det med § 15 f, stk. 6, 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. Ved andre afgørelser om nulemissionszoner, som eksempelvis indskrænkninger vil kommunalbestyrelsen selv kunne fastsætte en passende periode.

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, og at klageadgangen vil blive afskåret med hjemmel i § 80, stk. 2.

## **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**

Nulemissionskøretøjer bør defineres som køretøjer, der udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer. Med den nuværende teknologi vil dette indebære, at el- og brintmotorkøretøjer vil være omfattet af definitionen.

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.

## UDKAST

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 kunne 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 tidligste ikrafttrædelsestidspunkt 1. juli 2024, samt at forventningen om nulemissionszoner kan fremme den grønne omstilling af taxierhvervet yderligere. For taxier i kategorien storvogn II med lift findes der ikke nogen køretøjer i den nuværende bestand af køretøjer med taxilicens, som er nulemissionskøretøjer. Disse køretøjer bør derfor kunne undtages. For nærmere om generelle undtagelser og dispensation henvises til pkt. 2.3.

Nulemissionszoner for persontrafik bør således 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 have mulighed for at etablere en nulemissionszone, der omfatter al trafik, dvs. også erhvervstrafik i form af store busser, lastbiler og traktorer.

I nulemissionszoner for al trafik bør de tungeste lastbiler på nuværende tidspunkt ikke omfattes af nulemissionszonekrav, da disse køretøjer ikke er tilstrækkeligt tilgængelige som nulemissionskøretøjer, og 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 omfordeles fra tunge lastbiler til mindre 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 store lastbiler og turistbusser i el- eller brintdrevne versioner vurderes at være nogenlunde det samme, og de to typer køretøjer har de samme udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur. Miljøministeriet vurderer 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, børnehaverbørn eller skolebørn, i mange situationer vil kunne gå det sidste stykke ud af eller ind i 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. I afgrænsningen af en nulemissionszone vil der endvidere skulle tages hensyn til adgang til kollektiv transport i umiddelbar nærhed af og inden for zonen. I andre tilfælde vurderes det, at f.eks. turister vil kunne anvende mindre elektriske busser eller cykelvogne inde i en nulemissionszone.

For at kunne imødekomme helt særlige situationer 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 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.

Det vurderes derfor, at der ikke vil være behov for ved lovforslaget generelt at undtage turistbusser eller rutebusser fra kravene til køretøjer i en nulemissionszone for al trafik.

### 2.2.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, 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 under 12 tons.

Herudover foreslås det, at kravene til køretøjer i nulemissionszoner 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.

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 forbrændingsmotor. Da samfundskritiske opgaver altid bør kunne løses i nulemissionszoner, bør disse køretøjer undtages 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 er mulig inde i en nulemissionszone, bør der være mulighed for at fastsætte yderligere regler om visse generelle undtagelser og adgang til at meddele dispensation i konkrete tilfælde. For at sikre smidige regler, der løbende kan

## UDKAST

tilpasses udviklingen, bør der gives en bemyndigelse til miljøministeren, således at reglerne om generelle undtagelser og regler om konkrete dispensationer kan fastsættes ved bekendtgørelse.

Beboere i en nulemissionszone vil kunne blive særlig hårdt ramt af nulemissionszonereguleringen. Der bør derfor som minimum fastsættes en generel regel om, at køretøjer, hvor ejere (brugere) der har bopæl i en nulemissionszone på det tidspunkt, hvor en nulemissionszone får virkning, undtages kravene. Bemyndigelsen bør endvidere kunne anvendes til at fastsætte en regel om, at også tilflyttere 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.

Der bør endvidere fastsættes en generel undtagelse for handicapkøretøjer, der ikke lever op til kravene i en nulemissionszone, da de på grund af en høj anskaffelsespris ikke udskiftes så ofte som almindelige personbiler. Derudover vil personer, der ejer et specialhandicapkøretøj, sandsynligvis have behov for at kunne køre helt frem til deres destination, også hvis denne er i en nulemissionszone. Undtagelsen bør gælde køretøjer, der er indregistreret med anvendelsen "invalidekøretøj" eller køretøjer, hvor ejeren (brugeren) har modtaget støtte til køb af køretøjet.

Undtagelsen for beboere bør alene gælde i den nulemissionszone, hvor personen har bopæl, mens undtagelse for eksempelvis et handicapkøretøj, bør gælde i alle etablerede zoner.

De enkelte kommuner har de bedste forudsætninger for at have kendskab til lokale forhold, og det bør derfor være den enkelte kommune, der behandler sager om dispensationer vedrørende kommunens egen nulemissionszone eller zoner. Kommunalbestyrelsen bør således sikres kompetence til at meddele konkret dispensation til anvendelse af et bestemt køretøj til et nærmere angivet formål i deres respektive nulemissionszone eller nulemissionszoner.

Dispensationsadgangen bør gælde i særlige tilfælde, inden for generelle lovgivningsmæssige rammer.

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 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 nulemissionskøretøj.

### 2.3.3. Den foreslåede ordning

På baggrund af overvejelserne i pkt. 2.3.2 foreslås det, at der for det første indføres en undtagelse i miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 3, for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester. Lignende nødtjenester vil være køretøjer godkendt til udrykning.

Det foreslås endvidere med § 15 g, stk. 5, at der indføres en undtagelse for plug-in hybridkøretøjer, som gælder frem til og med 31. december 2025.

Herudover foreslås det, at miljøministeren bemyndiges til ved bekendtgørelse at kunne fastsætte yderligere undtagelser til de foreslåede nulemissionszonekrav. Bemyndigelsen påtænkes anvendt til at fastsætte en generel og tidsubegrænset undtagelse til kravene for alle, der 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 tilflyttere 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.

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

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.

Kommunalbestyrelsen vil ikke have mulighed for at fravælge virkning af en undtagelse i sin egen nulemissionszone.

Det foreslås med lovforslaget, at der i miljøbeskyttelseslovens § 15 h, stk. 2, skabes hjemmel til, at kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kan dispensere fra kravene i nulemissionszoner. Kommunalbestyrelsen vil have kompetencen til at meddele dispensationer i deres respektive nulemissionszone eller nulemissionszoner. Dispensationer vil kunne meddeles til anvendelse af et bestemt køretøj til et nærmere angivet formål.

Da det foreliggende lovforslag ikke indeholder hjemmel til ekspropriation, forudsættes det, at den kommunale adgang til at meddele dispensationer vil skulle anvendes i tilfælde, hvor en person eller virksomhed ellers ville blive ramt atypisk hårdt af kravene på en sådan måde, at kravene i givet fald ville have karakter af et ekspropriativt indgreb.

Det foreslås med § 15 h, stk. 3, 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 hvis det vurderes, at en opgave i det konkrete tilfælde ikke vil kunne løses med et nulemissionskøretøj, vil der kunne meddeles dispensation.

### **2.4. Tilsyn og håndhævelse**

#### **2.4.1. Gældende ret**

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

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.

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.

#### **2.4.2. Miljøministeriets overvejelser**

Det fremgår af Køretøjsregisteret, hvor mange gram CO<sub>2</sub> et køretøj udleder pr. kørt kilometer, og hvilket drivmiddel et køretøj anvender. Det er således muligt for politiet ved opslag i Køretøjsregisteret at kontrollere, om et køretøj opfylder de foreslåede krav i en nulemissionszone. Oplysninger i Køretøjsregisteret om udledning af CO<sub>2</sub> for et konkret registreringsnummer er



tilgængelig for alle. For plug-in hybridkøretøjer fremgår det endvidere 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. Miljøministeren bør bemyndiges til at kunne fastsætte de nærmere regler for registrering og bevis for, at et køretøj er omfattet af en undtagelse eller har fået meddelt dispensation.

### 2.4.3. Den foreslåede ordning

I medfør af miljøbeskyttelseslovens § 65 vil det være de kommunalbestyrelser, der etablerer nulemissionszoner, der vil skulle føre tilsyn med overholdelsen af nulemissionskravet (dog med plug-in hybridkøretøjer undtaget frem til udgangen af 2025).

Kommunernes udøvelse af tilsynsforpligtelsen vil skulle følge almindelige regler på området, herunder forvaltningsloven. I relation til Miljøstyrelsens vejledning nr. 6 fra 2005 om håndhævelse af miljøbeskyttelsesloven skal det bemærkes, at denne vejledning navnlig vedrører håndhævelse af lovens bestemmelser i forhold til virksomheder. Bestemmelserne i dette lovforslag afviger i en vis udstrækning fra virksomhedsregulering, idet dette lovforslag retter sig mod førere af en række køretøjer, der ikke er stationære.

Det foreslås med lovforslaget, at miljøbeskyttelseslovens § 87, stk. 3, ændres, således at politiet vil få beføjelse til at håndhæve nulemissionszone-reguleringen. Med den foreslåede ændring vil politiet få mulighed for at kontrollere, om køretøjer, der befinder sig i nulemissionszoner, opfylder kravene i den foreslåede § 15 g, stk. 1 eller 2. Dette vil politiet kunne gøre som led i varetagelse af andre opgaver i relation til køretøjer.

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. Tilsynsmyndigheden og 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.

Den enkelte kommune og politikredsen bør sammen drøfte, hvilke oplysninger der af politiet anses som hensigtsmæssige i forhold til behandlingen af en politianmeldelse fra for eksempel kommunen.

### **2.5. Ændringer af miljøzonereguleringen, herunder indførelse af absolut kumulation**

#### 2.5.1 Gældende ret

Den almindelige regel om fastsættelse af straffen ved samtidig pådømmelse af flere lovovertrædelser findes i § 88 i straffeloven, jf. lovbekendtgørelse 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 (princippet om moderet kumulation).

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

Af § 118 a i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1710 af 13. august 2021, fremgår et princip om absolut kumulation for overtrædelser af færdselsloven. Det fremgår således af § 118 a, stk. 2, 1. pkt., at har nogen ved én eller flere handlinger begået flere overtrædelser af færdselsloven eller forskrifter fastsat i medfør deraf, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse. Af § 118 a, stk. 2, 2. pkt. fremgår det, at har nogen ved én eller flere handlinger overtrådt færdselsloven eller forskrifter udstedt i medfør deraf og én eller flere andre love, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestrafen for hver overtrædelse af færdselsloven eller forskrifter udstedt i medfør deraf og bødestrafen for overtrædelsen af den eller de andre love.

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

Færdselslovens regler gælder ikke i sager om overtrædelse af miljøzonereguleringen, da den er reguleret i miljøbeskyttelsesloven.

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 (bru-

geren) eller føreren af køretøjet erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelæggelse 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.

### 2.5.2. Miljøministeriets overvejelser

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

I sager hvor Miljøstyrelsen udsteder administrative bødeforelæg for overtrædelse af miljøzonereguleringen og kan konstatere, at der er gentagne overtrædelser med det samme køretøj, har styrelsen ikke mulighed for at nedsætte den samlede bødestørrelse, men udsteder et administrativt bødeforelæg med den fulde bødestørrelse per overtrædelse. Dog anses flere overtrædelser konstateret ved digital kontrol inden for samme døgn som én overtrædelse. Hvis Miljøstyrelsen anmelder sager med gentagne overtrædelser til politiet og sagen herefter behandles ved retten vil princippet om modereret kumulation kunne anvendes.

Da bødesager for særlovsovertrædelser normalt først indberettes i Rigspolitiets Centrale Kriminalregister, når afgørelsen foreligger, kan det af den årsag ske, at flere bødeforseelser begået af samme person i forskellige miljøzoner ikke underkastes en fælles bødefastsættelse. I disse sager kan reglen i straffelovens § 88 således ikke praktiseres.

Det vil således ofte være tilfældigt, om politiet ved udstedelse af et bødeforelæg har kendskab til, om den pågældende er sigtet i andre verserende sager.

Praktiske og administrative hensyn og hensynet til lighed og forudsigelighed i strafforfølgningen taler for, at bødestraffen for flere lovovertrædelser,

der er til samtidig pådømmelse, som udgangspunkt sker ved sammenlægning af de enkelte bødesatser for hver overtrædelse (absolut kumulation).

For at imødegå, 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. Såfremt anvendelsen af princippet om absolut kumulation fører til udmåling af en meget høj bøde, kan der således være grundlag for at nedsætte denne, særligt i tilfælde, hvor oplysningerne om den sigtedes indkomstforhold gør det antageligt, at den sigtede næppe vil være i stand til at betale den høje bøde.

Der går minimum fire dage fra en overtrædelse af miljøzonereguleringen er konstateret og til det administrative bødeforelæg modtages i Digital Post. Det bør derfor overvejes, om 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 overtrædelsen, inden de risikerer at begå en ny. Der bør tages hensyn til dette, hvis der indføres et princip om absolut kumulation, 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.

Det samme hensyn vil gøre ikke sig gældende i tilfælde, hvor politiet udsteder en bøde for overtrædelse, da føreren af køretøjet her vil blive gjort opmærksom på overtrædelsen med det samme.

### 2.5.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås, at der i miljøbeskyttelsesloven § 110, stk. 12, 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 miljøzonesager, 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. 13, at den foreslåede bestemmelse i § 110, stk. 12, 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. Bestemmelsen vil f.eks. også kunne finde anvendelse i tilfælde, hvor reglerne om absolut kumulation ville betyde, at der skulle idømmes en mindre tillæggsbøde til en længere frihedsstraf. Det skal imidlertid fremhæves, at der som alt overvejende hovedregel skal anvendes absolut kumulation.

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.

Etablering af nulemissionszoner vil kunne medføre en lille afledt negativ effekt på uligheden, da personer med køretøjer der udleder CO<sub>2</sub> ved kørsel vil blive hindret i kørsel i nulemissionszoner. For at understøtte delmål 10.3, om, at alle sikres lige muligheder og imødeser den lille negative effekt på uligheden, vil der med den foreslåede bemyndigelse i § 15 h, stk. 1, blive fastsat regler om, at beboere med adresse i en nulemissionszone fra zonen får virkning som minimum vil blive undtaget kravene. Det kan også vise sig hensigtsmæssigt, at andre beboere også undtages. Derudover vil kommunalbestyrelsen i sit udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone, der skal i høring hos miljøministeren (Miljøstyrelsen) skulle redegøre for mulighederne for at anvende offentlig transport i zonen, og det forudsættes, at der skal være gode muligheder for dette. Andre end beboere vil derfor have alternativer til brug af eget køretøj i en nulemissionszone.

#### **4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Det fremgår af *Aftale om Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling*, at aftalepartierne er enige om, at der tages udgangspunkt i, at kommunerne selv skal finansiere etablering, håndhævelse og administration. Aftalepartierne er enige om at sikre finansiering af de mindre statsfinansielle omkostninger, der vil være forbundet med nulemissionszonerne.

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 zonernes 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 udgifter forbundet med etablering og administration, herunder udgifter til information til de berørte køretøjs-ejere, 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 sygetransporter vil blive undtaget nulemissionszonekrav.

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.

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 der derfor 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 og forventes umiddelbart ikke at medføre væsentlige merudgifter.

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. Derudover vil det 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. 4, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, vedrørende de nærmere regler for nulemissionszoneordningen, og § 15 h, stk. 1 og 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, 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. 4, 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 erhvervs- trafik, 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.

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 skal der i den geografiske afgrænsning tages hensyn til virksomheder, der er afhængig af konventionel transport (f.eks. automekanikere der er afhængige af, at kunder kan køre til værkstedet for at få køretøjet repareret). 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.

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



## **7. Klimamæssige konsekvenser**

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 miljømæssige konsekvenser afhænger, ligesom de klimamæssige konsekvenser, af hvor mange kommuner, der ønsker at etablere nulemissionszoner, samt zonernes geografiske størrelse og placering og 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 et nulemissionskøretøj.

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.

## UDKAST

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 varernes 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 varernes 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.

## UDKAST

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 støjgenner.

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.

Lovforslaget implementerer ikke Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EF) 2008/50 af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa (luftkvalitetsdirektivet), men vil være med til at sikre formålet i form af yderligere forbedring af luftkvaliteten, jf. artikel 1, nr. 5. Forureningsniveauerne i Danmark ligger under de fastsatte grænseværdier i direktivet. Nulemissionszoner vil give en mærkbar reduktion i gadekoncentrationen af NO<sub>2</sub> og partikler i de områder, hvor der etableres nulemissionszoner.

### **9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 17. juni til den 9. august 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankers Tivolipark ApS, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Autobranschen 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- Autoskadebranchen i Danmark, LO, Midttrafik, Motorhistorisk Samråd, Mover, Movia, Noah, Nordjyllands Trafikselskab, Odense Kommune, Olie Gas Danmark, Post

## UDKAST

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 Varebilstransportører, Sund og Bælt, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Tivoliland ApS, Trafikselskaberne i Danmark, Vognmandslauget, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

### 10. 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 zonerens 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 køretøjs-ejere og skiltning.

## UDKAST

<p>Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet</p>	<p>Ingen</p>	<p>Etableres der nulemissionszoner, der omfatter persontrafik, herunder taxier, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for taxierhvervet.</p> <p>Etableres der nulemissionszoner, der omfatter al trafik, herunder erhvervstrafik, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>De samlede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet vil afhænge af hvor mange kommuner der ønsker at etablere nulemissionszoner samt zonerens geografiske størrelse og placering.</p>
<p>Administrative konsekvenser for erhvervslivet</p>	<p>Ingen</p>	<p>Der kan være administrative konsekvenser for virksomheder, der ønsker at ansøge om dispensation.</p>
<p>Administrative konsekvenser for borgerne</p>	<p>Ingen</p>	<p>Der kan være administrative konsekvenser for borgere, der ønsker at ansøge om dispensation.</p>
<p>Klimamæssige konsekvenser</p>	<p>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 nulemissionszonekøretøj. Men lovforslaget vurderes ikke i sig selv, at have direkte klimamæssige konsekvenser.</p>	<p>Ingen</p>
<p>Miljø- og naturmæssige konsekvenser</p>	<p>Ingen</p>	<p>De miljømæssige konsekvenser afhænger, af valgt model og hvor mange kommuner, der ønsker at</p>

## UDKAST

		<p>etablere nulemissionszoner, samt zonerens geografiske størrelse og placering.</p> <p>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 et nulemissionskøretøj.</p>
<p>Forholdet til EU-retten</p>	<p>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).</p> <p>Miljøministeriet vurderer, at EU-retten, herunder artikel 36 i TEUF, ikke er til hinder for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder.</p>	
<p>Er i strid med principperne for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)</p>	<p>Ja</p>	<p>Nej</p> <p style="margin-left: 100px;">X</p>

# UDKAST

## *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. 4, hvor det foreslås at indsætte nye bestemmelser i kapitel 2 f vedrørende nulemissionszoner.

Til nr. 2

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

Det foreslås, at der efter kapiteloverskriften til kapitel 2 f og før § 15 a indsættes en ny overskrift til §§ 15 a-15 e med titlen "Miljøzoner".

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 1, nr. 4, hvor det foreslås at indsætte nye bestemmelser i kapitel 2 f vedrørende nulemissionszoner.

Til nr. 3

Efter miljøbeskyttelseslovens § 15 a, stk. 1, 2. pkt. kan Kommunalbestyrelsen i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg eller Odense Kommuner kan 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 dieseldrevne 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 med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg er omfattet. Bestemmelsen foreslås derfor præciseret.

## UDKAST

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

Det følger af den foreslåede ændring af § 15 b, stk. 3, at busser 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 på op til 3.500 kg med plads til mere end 8 personer ud over føreren er omfattet af en miljøzone, der omfatter personbiler, der 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

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

### § 15 f

Det fremgår af det foreslåede § 15 f, stk. 1, 1. pkt., at kommunalbestyrelsen efter regler fastsat i medfør af stk. 4 og efter forudgående høring af miljøministeren kan træffe afgørelse om etablering af en nulemissionszone for persontrafik eller for al trafik i et afgrænset byområde for de køretøjer, der er nævnt i § 15 g, stk. 1 eller 2.

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

De nærmere kriterier for etablering af nulemissionszoner vil blive fastlagt i en bekendtgørelse med hjemmel i den foreslåede § 15 f, stk. 4.

En nulemissionszone vil kun kunne etableres i afgrænsede byområder. Et byområde forventes at blive defineret som et område, der ligger i et område, der er defineret som byzone i medfør af § 34, stk. 2, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020.

Herudover vil kommunalbestyrelsen inden etableringen af en nulemissionszone skulle udarbejde et oplysningsgrundlag, der både skal sendes i en



offentlig høring og i en efterfølgende høring hos Miljøstyrelsen. For nærmere om indholdet i oplysningsgrundlaget henvises til bemærkningerne til § 15 f, stk. 4, nedenfor.

Kommunalbestyrelsen kan enten vælge at etablere en nulemissionszone for persontrafik eller en nulemissionszone, 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 fornyet høring i medfør af den foreslåede § 15 f, stk. 1. For nærmere om de køretøjer, der må befinde sig i en nulemissionszone, 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.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 2*, at kommunalbestyrelsen efter regler fastsat i medfør af *stk. 4* og efter forudgående høring af miljøministeren kan træffe afgørelse om udvidelse eller mindre indskrænkning af den geografiske afgrænsning eller i helt særlige tilfælde om ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

Den foreslåede bestemmelse vil sikre, at kravet om høring af miljøministeren også vil gælde, når en kommunalbestyrelse vil træffe afgørelse om udvidelse, geografisk indskrænkning eller 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 den foreslåede *stk. 2*. Det forventes endvidere, at klageadgang over afgørelser vil blive afskåret i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 80, 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. 4.

Indskrænkninger bør begrundes i helt 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 ikke længere har nogen positiv effekt, f.eks. som

## UDKAST

følge af generel udskiftning af køretøjsbestanden eller andre trafikale foranstaltninger i zonen.

Kommunalbestyrelsen bør udelukkende træffe afgørelse om ophævelse af en nulemissionszone i helt særlige tilfælde, da der også her bør tages hensyn til de borgere og virksomheder, der har indrettet sig på nulemissionszonereguleringen. En zone bør således i udgangspunkt alene ophæves, hvis nulemissionszonekravet reelt har mistet sin betydning i praksis, hvis f.eks. størstedelen af bilparken opfylder de fastsatte kriterier. Det kan dog ikke udelukkes, at der kan vise sig andre behov, f.eks. tilfælde, hvor det har vist sig, at nulemissionszonen ikke har den forventede effekt.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 3*, at miljøministeren kan gøre indsigelse inden for tre måneder efter modtagelse af kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse efter *stk. 1* eller *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 om ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

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

Miljøstyrelsens indsigelse vil senest skulle meddeles kommunalbestyrelsen tre måneder efter kommunalbestyrelsen har indsendt udkast til afgørelse i høring hos Miljøstyrelsen. I denne periode vil ministeren indgå i dialog med kommunalbestyrelsen om eventuelle manglende oplysninger, og hvis ministeren finder anledning til at gøre indsigelse, vil indsigelsen skulle ophæves, før kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om etablering, geografisk udvidelse, mindre indskrænkning eller ophævelse af en nulemissionszone. Har kommunalbestyrelsen ikke modtaget en indsigelse fra Miljøstyrelsen inden for tre måneder, vil kommunalbestyrelsen kunne træffe endelig afgørelse.

## UDKAST

Den foreslåede indsigelsesret vil medføre, at kommunalbestyrelsen ikke vil kunne træffe afgørelse i medfør af den foreslåede stk. 1 eller 2, før Miljøstyrelsen har ophævet en eventuel indsigelse.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 4*, at miljøministeren fastsætter regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2, herunder om den geografiske afgrænsning af et afgrænset byområde, om krav til oplysningsgrundlag, om offentlighedens inddragelse, herunder om udelukkende digital annoncering, om høring af miljøministeren og om indsigelsesordningen.

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 (Miljøstyrelsen) at etablere en nulemissionszone eller træffe afgørelser vedrørende nulemissionszoner.

Det forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, hvad der skal forstås ved et afgrænset byområde. Det forventes, at et afgrænset byområde kun vil kunne ligge i et område, der er defineret som byzone i medfør af § 34, stk. 2, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020.

Det forventes herudover, at der vil blive fastsat regler om, at en nulemissionszone ikke må indeholde veje, der er omfattet af det strategiske vejnet. Det vil dermed kun blive muligt at omfatte lokalveje. 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.

Det forventes endvidere, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, hvilket oplysningsgrundlag kommunalbestyrelsen vil skulle tilvejebringe forud for den offentlige høring af deres udkast til afgørelse om etablering af en nulemissionszone eller afgørelser vedrørende geografisk udvidelse, indskrænkning eller ophævelse af nulemissionszoner. Dette skal sikre, at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst inden offentligheden vil skulle tage stilling til kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse.

## UDKAST

Det forventes at blive et krav, at oplysningsgrundlaget skal indeholde en beskrivelse af den geografiske afgrænsning af zonen, oplysninger om antal beboere i zonen, herunder oplysninger om personer der ejer et køretøj med forbrændingsmotor, oplysninger om trafiktællinger i den påtænkte zone – opdelt på personbiler, varebiler, lastbiler og busser, samt oplysninger om antal offentligt tilgængelige ladestandere i zonen. Derudover forventes det, at der vil blive stillet krav om, at der vil skulle foreligge en vurdering af, om og i hvilket omfang den forventede etablering af en nulemissionszone vil skabe 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 mulighederne for offentlig transport. Det forventes derudover, at oplysningsgrundlaget vil skulle ledsages af en konsekvensvurdering for de eksisterende erhverv i zonen og en beskrivelse af påvirkningen af erhvervene samt en beregning af miljøgevinsten og eventuelt af 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.

Når oplysningsgrundlaget er tilvejebragt er det hensigten at kommunalbestyrelserne vil skulle inddrage offentligheden ved at sende oplysningsgrundlaget samt udkast til afgørelse i høring hos borgere og relevante myndigheder og interessenter. Det vil være op til kommunalbestyrelserne at vurdere relevante høringsspartner, men det vil eksempelvis kunne indebære høring af kommunalbestyrelsen i nabokommuner samt virksomheder beliggende i det område, hvor der forventes etableret en nulemissionszone. Det forventes, at det vil blive et krav, at høringsperioden er minimum 4 uger. Det forventes endvidere, at kommunalbestyrelsen vil kunne vælge udelukkende at offentliggøre udkast til afgørelse samt endelig afgørelse digitalt.

Det forventes herudover, at det vil blive et krav, at de samme oplysninger indsendes til høring i Miljøstyrelsen, men at også høringssvar og kommunalbestyrelsens stillingtagen til eventuelle høringssvar medsendes. Dette skal sikre, at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst inden Miljøstyrelsen vil skulle tage stilling til, om Miljøstyrelsen vil gøre indsigelse mod kommunalbestyrelsens planer.

Det fremgår af det foreslåede *stk. 5*, at kommunalbestyrelsens afgørelse efter *stk. 1* eller *2*, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

## UDKAST

Det foreslåede stk. 5 vil indebære, at kommunalbestyrelsens afgørelser om etablering, udvidelse, mindre indskrænkninger eller i helt særlige tilfælde ophævelse af en eksisterende nulemissionszone ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Kommunalbestyrelsen kan først træffe sådanne bestemmelser efter Miljøstyrelsen har haft kommunalbestyrelsens planer i høring.

Begrundelsen for, at de omtalte afgørelser ikke skal kunne påklages er, at det er kommunalbestyrelsen, der - i kraft af det lokale kendskab - besidder den viden, som udgør en vigtig del af grundlaget for at kunne træffe afgørelse om en nulemissionszones nærmere afgrænsning, herunder inden for de nærmere rammer som lovforslaget og regler udstedt i medfør af lovforslaget fastlægger.

Det følger af den foreslåede *stk. 6, 1. pkt.*, at kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner, herunder om etablering af en nulemissionszone, om udvidelse af en nulemissionszone, om indskrænkning af en nulemissionszone eller om ophævelse af en nulemissionszone.

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. 4, fastsætte regler om offentlighedens inddragelse i forbindelse med kommunalbestyrelsens afgørelse efter § 15 f, stk. 1 eller 2.

Det følger af det foreslåede *stk. 6, 2. pkt.*, at der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografiske udvidelse af en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor nulemissionszonen 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 måneders regel er, at det vurderes, at der er behov for en minimumsperiode for, hvor hurtigt kravene kan få virkning over for de berørte, for at give de berørte mulighed for at kunne indrette sig på kravene.

Kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering af en nulemissionszone vil tidligst kunne få virkning fra den 1. juli 2024, da dette tidspunkt efter den

## UDKAST

foreslåede § 15 g, stk. 1 eller 2, er det tidligste tidspunkt, hvor kravene i en nulemissionszone kan gælde.

### § 15 g

Det foreslås med § 15 g, stk. 1, at i en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1, må der fra den 1. juli 2024 kun befinde sig personbiler, herunder busser med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler og knallerter samt varebiler, der anvendes privat, når disse køretøjer udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, jf. dog stk. 4 og 5.

Køretøjer, der udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, er såkaldte nulemissionskøretøjer. Nulemissionskøretøjer udleder hverken sundhedsskadelige stoffer (NO<sub>x</sub> og partikler) eller drivhusgasser (f.eks. CO<sub>2</sub> og metan). Med eksisterende teknologier vil dette indebære, at el- og brintmotorkøretøjer vil være omfattet.

Det fremgår af Køretøjsregisteret, hvilken type køretøjet er, hvilken anvendelse køretøjet har og hvor mange gram CO<sub>2</sub> det pågældende køretøj udleder pr. kørt kilometer.

Ved personbil forstås 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 9 personer, føreren medregnet, og uden plads til stående passagerer, uanset om antallet af siddepladser er begrænset til førerens siddeplads.

Ved bus 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 har en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg.

Ved motorcykel forstås motorkøretøj på 2 hjul, med eller uden sidevogn, og motorkøretøj på 3 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 cm<sup>3</sup>, 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 har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Privat brug omfatter anvendelse af personbiler, hvor enten ejer eller registreret bruger

## UDKAST

er en fysisk person samt hvor der betales hel eller delvis privatbenyttelsesafgift. I Køretøjsregisteret vil det fremgå, at køretøjet anvendes til "gods-transport privat/erhverv".

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at de omfattede køretøjer kun må befinde sig i nulemissionszoner etableret i medfør af forslaget til § 15 f, stk. 1, hvis de udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer.

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

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

Forslaget omfatter både danske og udenlandske køretøjer.

Det foreslås, at kravet om, at et køretøj, der er omfattet af en nulemissionszone, som hovedregel skal være et nulemissionskøretøj, tidligst vil kunne gælde fra 1. juli 2024.

Kravet vil dog i praksis 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 6 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse. Der henvises til bemærkningerne ovenfor til den under § 1, nr. 4, foreslåede § 15 f, stk. 6.

Det foreslås med *stk. 2*, at i en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1, må der fra den 1. juli 2024 kun befinde sig personbiler, motorcykler, knallerter, varebiler, busser, traktorer og lastbiler med en tilladt totalvægt på op til 12 tons, når disse køretøjer udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, jf. dog stk. 4 og 5.

For 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 har en tilladt totalvægt på ikke over 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.

## UDKAST

Ved bus forstås et køretøj som er indrettet til at kunne benyttes af mere end ni personer, føreren medregnet, og som har 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.

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

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 f, 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.

Det foreslås, at kravet om, at de køretøjer, der er omfattet af en nulemissionszone for al trafik, og som befinder sig i en nulemissionszone for al trafik, skal være nulemissionskøretøjer (dog med undtagelse for plug-in hybridkøretøjer til udgangen af 2025), tidligst vil gælde fra 1. juli 2024.

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 6 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse. Der henvises til bemærkningerne ovenfor til den under lovforslagets § 1, nr. 4, foreslåede § 15 f, stk. 6.

Det foreslås med *stk. 3*, at kravene i stk. 1 og 2, ikke gælder for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester.

Lignende nødtjenester vil være køretøjer godkendt til udrykning.

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



Det foreslås med *stk. 4*, at *stk. 1* og *2* ikke gælder for plug-in hybridkøretøjer frem til og med 31. december 2025.

Plug-in hybridkøretøjer er hybride elkøretøjer med ekstern opladning, der drives af elektricitet og af enten mineralsk diesel, biodiesel, benzin, ethanol eller enhver kombination af disse brændstoffer.

Langt de fleste plug-in hybridkøretøjer, der er indregistreret i Danmark, udleder under 50 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, da det alene er disse plug-in hybridkøretøjer, der er omfattet af en nedsat registreringsafgift.

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.

### *§ 15 h*

Det foreslås med *§ 15 h, stk. 1*, at miljøministeren kan fastsætte regler om undtagelser fra kravene i *§ 15 g, stk. 1* og *2*, herunder regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone.

Den foreslåede bemyndigelse i *§ 15 h, stk. 1*, vil give miljøministeren mulighed for at fastsætte yderligere undtagelser end de, der fremgår af forslaget til *§ 15 g, stk. 3* og *4*.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne anvendes til at fastsætte generelle undtagelser, hvorefter visse typer eller kategorier af omfattede køretøjer, vil være undtaget fra kravene 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 i en overgangsperiode at fastsætte undtagelser for køretøjer, der anvendes til sygetransport. Nulemissionskøretøjer er endnu ikke så udbredt som køretøjs-type til sygetransport. Der er dog en udvikling i gang, og bl.a. Region Ho-

## UDKAST

vedstaden anvender i et vist omfang nulemissionskøretøjer til sygetransporter. Der er dog især en udfordring for de sygetransporter, der har indbygget lift.

For specialbyggede handicapkøretøjer kan omstillingen til nulemissionskøretøjer tage længere tid end for almindelige personbiler. Derudover må det forventes, at ejere af specialhandicapkøretøjer har behov for at kunne køre så tæt på deres destination som muligt. Det forventes på den baggrund, at bemyndigelsen endvidere vil blive anvendt til at fastsætte undtagelse for køretøjer registreret med tilladelsen "invalidekøretøj" eller hvor der er modtaget offentlig støtte til køb af køretøjet.

For at tage hensyn til beboere i nulemissionszoner påtænkes det, at bemyndigelsen endvidere vil blive anvendt til at fastsætte en generel og tidsubegrænset 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 beboeres køretøjer vil kun gælde i den zone, hvor personen har bopæl, mens undtagelse for eksempelvis et handicapkøretøj vil gælde på tværs af zonerne. Kommunalbestyrelsen vil ikke have mulighed for at fravælge virkning af en undtagelse i sin egen nulemissionszone.

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

Med den foreslåede bestemmelse vil kommunalbestyrelsen 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. 3, fastsætte regler om, i hvilke situationer og inden for hvilke rammer der vil kunne meddeles dispensation fra nulemissionszone-

## UDKAST

kravene. Kommunalbestyrelsen vil således alene kunne meddele dispensationer i overensstemmelse med regler udstedt i medfør af det foreslåede § 15 h, stk. 3.

Det foreslås med *stk. 3*, at miljøministeren kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation efter stk. 2, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.

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

Det er hensigten ved bekendtgørelse at fastsætte 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 tildeling af de enkelte dispensationer. Borgere og virksomheder, der ønsker at ansøge om dispensation, vil også på forhånd vide, under hvilke omstændigheder der som udgangspunkt kan opnås 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.

## UDKAST

Det foreslås med *stk. 4*, at 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. 2*.

Den foreslåede bemyndigelse vil indebære, at ministeren kan fastsætte regler i en bekendtgørelse, 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 forventes, at den foreslåede bemyndigelse vil blive anvendt til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen på kommunens hjemmeside skal offentliggøre beslutninger om, at der udelukkende kan ansøges om dispensation til nulemissionszonereguleringen digitalt.

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. 5*, at kommunalbestyrelsens afgørelse efter *stk. 2* ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

De enkelte kommuner har de bedste forudsætninger for at have kendskab til lokale forhold, og kommunens afgørelser om dispensationer bør derfor ikke kunne påklages til anden administrativ myndighed.

## UDKAST

Til nr. 5

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. 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.

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. 6

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 den foreslåede § 15 g, stk. 1 eller 2.

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, jf. lovforslagets § 1, nr. 4, kan sanktioneres med

## UDKAST

bøde. Det er ikke hensigten, at der kan sanktioneres med fængselsstraf for overtrædelse af nulemissionszonereguleringen.

Strafansvar for overtrædelse af nulemissionszonekrav 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.

Bødestraffen 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 nedadgående retning, hvis der i den konkrete sag foreligger skærpende eller formildende omstændigheder, jf. herved de almindelige regler om straffens fastsættelse i straffelovens kapitel 10.

Til nr. 7

Miljøbeskyttelseslovens § 110 indeholder regler vedrørende sanktioner for overtrædelser af regler fastsat i loven.

Det foreslås, at der i miljøbeskyttelseslovens § 110 indsættes *stk. 12* og *13* som nye stykker.

Det foreslås at indsætte som § 110, *stk. 12*, at har nogen begået mere end én overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse.

Med den foreslåede bestemmelse 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, der er til samtidig pådømmelse, udmåles på sædvanlig vis.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den under § 1, nr. 8, foreslåede ændring af § 110 d, stk. 5, som indebærer, at flere overtrædelser af miljøzonereguleringen, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med

## UDKAST

samme køretøj i samme miljøzone og inden for samme uge, anses for én overtrædelse.

Om baggrunden for forslaget henvises til pkt. 2.5 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

Det foreslås at indsætte som § 110, stk. 13, at stk. 12 kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at det foreslåede princip om absolut kumulation i den foreslåede § 110, stk. 12, vil kunne fraviges, hvis der foreligger særlige grunde.

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 når der er tale om at idømme en mindre tillægsbøde til en længere frihedsstraf, eller hvor oplysningerne om den sigtedes indkomstforhold gør det antageligt, at den sigtede næppe vil være i stand til at betale den høje bøde.

Til nr. 8

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: "de samme 7 døgn".

Det foreslås med ændringen af § 110 d, stk. 5, at flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj i samme miljøzone inden for syv døgn, anses for én overtrædelse. Det betyder, at der skal gå syv døgn mellem to observationer af det samme køretøj, før det vil udløse to administrative bødeforlæg. De syv døgn regnes som en rullende uge, der vil påbegynde fra 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 bødeforlæg. Hvis to forskellige køretøjer med samme ejer befinder sig ulovligt i en miljøzone inden for en periode af syv døgn vil det

## UDKAST

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 fortaget 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 denne 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, og til det administrative bødeforelæg modtages i Digital Post. Den foreslåede ændring af § 110 d, stk. 5, vil sikre, at der ikke vil være nogle 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.

Forslaget skal ses i sammenhæng med lovforslaget § 1, nr. 7, 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 lovens § 1, nr. 3, 7 og 8, som vedrører miljøzonereguleringen, skal træde i kraft den 1. januar 2023.

Med lovforslagets § 1, nr. 3, foreslås indsat en tilføjelse til miljøbeskyttelseslovens § 15 b, stk. 3, der vil sikre, at busser på op til 3.500 kg med plads til mere end 8 personer ud over føreren er omfattet af miljøzoner for personbiler. Denne ændring bør træde i kraft hurtigst muligt, da det var hensigten med lov nr. 373 af 28. marts 2022, at disse køretøjer skulle omfattes af krav til dieseldrevne personbiler.

Med lovforslagets § 1, nr. 7, foreslås det, at der indføres et princip om absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen.

Med lovforslagets § 1, nr. 8, foreslås det, at miljøbeskyttelseslovens § 110 d, stk. 5, hvoraf det fremgår, at flere overtrædelser, som er konstateret ved



## UDKAST

digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse, ændres til at være flere overtrædelser inden for syv døgn.

Lovforslagets § 1, nr. 7 og 8 bør træde i kraft allerede 1. januar, så der hurtigst muligt kan administreres efter reglerne.

Det foreslås med *stk. 2*, at lovens § 1, nr. 1, 2 og 4-6, skal træde i kraft den 1. april 2023.

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.

HØRINGSVERSION

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 1</b></p> <p>I lov om miljøbeskyttelse, jf. lov- bekendtgørelse nr. 100 af 19. ja- nuar 2022, som ændret ved 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 og lov nr. 575 af 10. maj 2022, foretages følgende æn- dringer:</p>
<p>Kapitel 2 f <i>Miljøzoner</i></p>	<p><b>1.</b> <i>Overskriften</i> til kapitel 2 f, affat- tes således:</p> <p style="text-align: center;">»Kapitel 2 f <i>Miljøzoner og nulemissionszoner</i>«.</p>
	<p><b>2.</b> Efter overskriften til kapitel 2 f og før § 15 a indsættes som ny over- skrift:</p> <p style="text-align: center;">»<i>Miljøzoner</i>«.</p>
<p><b>§ 15 b. --</b></p> <p><i>Stk. 3.</i> For personbiler, der er dre- vet af en motor med kompressions- tænding, gælder der i en miljø- zone, jf. § 15 a, følgende krav, jf. dog stk. 5 og 6:</p> <p>1) Fra og med den 1. januar 2023 skal der på køretøjet være monteret et partikelfilter.</p> <p>2) Køretøjer registreret i Danmark med eftermonteret partikelfilter skal være godkendt efter regler fastsat i henhold til § 15 d.</p> <p>3) Køretøjer registreret i udlandet skal fra den 1. januar 2023 være</p>	<p><b>4.</b> Efter § 15 e indsættes i kapitel 2 f:</p> <p style="text-align: center;">»<i>Nulemissionszoner</i></p> <p><b>§ 15 f.</b> Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af stk. 4 og efter forudgående høring af miljøministeren træffe afgørelse om etablering af en nulemissions- zone for persontrafik eller for al trafik i et afgrænset byområde for de køretøjer, der er nævnt i § 15 g, stk. 1 eller 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsen kan efter regler fastsat i medfør af</p>

registreret i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af stk. 7.

*Stk. 4. ---*

stk. 4 og efter forudgående høring af miljøministeren træffe afgørelse om udvidelse eller mindre indskrænkning af den geografiske afgrænsning af en eksisterende nulemissionszone eller i helt særlige tilfælde om ophævelse af en eksisterende nulemissionszone.

*Stk. 3.* Miljøministeren kan gøre indsigelse inden for tre måneder efter modtagelse af kommunalbestyrelsens udkast til afgørelse efter stk. 1 eller 2.

*Stk. 4.* Miljøministeren fastsætter nærmere regler om kommunalbestyrelsens afgørelser om nulemissionszoner efter stk. 1 og 2, herunder om den geografiske afgrænsning af et afgrænset byområde, om krav til oplysningsgrundlag, om offentlighedens inddragelse, herunder om udelukkende digital annoncering, om høring af miljøministeren og om indsigelsesordningen.

*Stk. 5.* Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 1 eller 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 6.* Kommunalbestyrelsen offentliggør afgørelser om nulemissionszoner, herunder om etablering af en nulemissionszone, om udvidelse af en nulemissionszone, om indskrænkning af en nulemissionszone eller om ophævelse af en nulemissionszone. Der skal gå en periode på mindst seks måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om etablering eller geografiske udvidelse af

en nulemissionszone til det tidspunkt, hvor nulemissionszonen har virkning.

**§ 15 g.** I en nulemissionszone for persontrafik, jf. § 15 f, stk. 1, må der fra den 1. juli 2024 kun befinde sig personbiler, herunder busser med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, motorcykler og knallerter samt varebiler, der anvendes privat, når disse køretøjer udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, jf. dog stk. 4 og 5.

*Stk. 2.* I en nulemissionszone for al trafik, jf. § 15 f, stk. 1, må der fra den 1. juli 2024 kun befinde sig personbiler, motorcykler, knallerter, varebiler, busser, traktorer og lastbiler med en tilladt totalvægt på op til 12 tons, når disse køretøjer udleder 0 gram CO<sub>2</sub> pr. kørt kilometer, jf. dog stk. 4 og 5.

*Stk. 3.* Det påhviler føreren af et køretøj omfattet af stk. 1 eller 2, at sikre sig, at køretøjet, når det befinder sig i en nulemissionszone opfylder kravene i stk. 1 og 2, jf. dog stk. 4 og 5 og § 15 h.

*Stk. 4.* Kravene i stk. 1 og 2, gælder ikke for køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester.

*Stk. 5.* Kravene i stk. 1 og 2, gælder ikke plug-in hybridkøretøjer frem til og med 31. december 2025.

**§ 15 h.** Miljøministeren kan fastsætte regler om undtagelser fra

	<p>kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, herunder regler om dokumentation for, at et køretøj er undtaget fra kravene i en nulemissionszone.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra kravene i § 15 g, stk. 1 og 2, efter regler fastsat i medfør af stk. 3.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Miljøministeren kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens adgang til at meddele dispensation efter stk. 2, herunder om vilkår, tidsbegrænsning og dokumentation.</p> <p><i>Stk. 4.</i> 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. 2.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Kommunalbestyrelsens afgørelse efter stk. 2 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.«</p>
<p><b>§ 87. ---</b></p> <p><i>Stk. 3.</i> Politiet kan, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse standse og undersøge transportmidler med henblik på at kontrollere affaldstransporters overholdelse af gældende lovgivning, der varetager miljøbeskyttelseshensyn. Politiet kan under tilsvarende betingelser standse og undersøge køretøjer med henblik på at konstatere</p>	<p><b>5.</b> I § 87, <i>stk. 3, 2. pkt.</i> indsættes efter »gældende lovgivning om«: »nulemissionszoner og«, og efter »artikeludledning og partikelfilter« indsættes: »i miljøzoner«.</p>

## UDKAST

<p>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.</p> <p><i>Stk. 4. ---</i></p>	
<p><b>§ 110.</b> Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der</p> <p>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,</p> <p>2) ---</p> <p><i>Stk. 2. ---</i></p>	<p><b>6.</b> I § 110, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »§ 15 b, stk. 1, 2 eller 3,«: »§ 15 g, stk. 1 eller 2,«.</p>
<p><b>§ 110.</b> ---</p> <p><i>Stk. 2-11. ---</i></p>	<p><b>7.</b> I § 110, indsættes som <i>stk. 12</i> og <i>13</i>:</p> <p>»<i>Stk. 12.</i> Har nogen begået mere end én overtrædelse af § 15 b, stk. 1, 2 eller 3, og medfører overtrædelserne idømmelse af bøde, sammenlægges bødestraffen for hver overtrædelse.</p> <p><i>Stk. 13.</i> <i>Stk. 12</i> kan fraviges, når særlige grunde taler herfor.«</p>

## UDKAST

<p><b>§ 110 d. ---</b></p> <p><i>Stk. 5.</i> Flere overtrædelser, som er konstateret ved digital kontrol, og som er begået med samme køretøj inden for samme døgn, anses for én overtrædelse.</p> <p><i>Stk. 6. ---</i></p>	<p><b>8.</b> I § 110 d, stk. 5, indsættes efter »køretøj«: »inden for samme miljøzone og« og »samme døgn« ændres til: »syv døgn«.</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p><i>Stk. 1.</i> Denne lovs § 1, nr. 3, 7 og 8, træder i kraft den 1. januar 2023.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Denne lovs § 1, nr. 1, 2 og 4-6, træder i kraft den 1. april 2023.</p>

HØRINGSVERSION