



## Notat

Til Borgerrepræsentationen og Teknik- og Miljøudvalget

### Orientering om hørings svar vedr. nulemissionszoner

Borgerrepræsentationen og Teknik- og Miljøudvalget orienteres om, at Teknik- og Miljøforvaltningen har sendt vedhæftede hørings svar om nulemissionszoner (ændring af lov om miljøbeskyttelse) til Miljøministeriet, og at teknik- og miljøborgmesteren har sendt vedlagte følgebrev til miljøministeren den 31. maj 2024.

### Sagsfremstilling

Miljøministeriet har den 1. maj 2024 sendt udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse i høring med høringsfrist den 31. maj 2024. Lovforslaget giver kommunalbestyrelser mulighed for at etablere en nulemissionszone i et afgrænset byområde. Høringen og materialet hertil kan ses her: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(høringsportalen.dk\)](https://høringsportalen.dk)

Københavns Kommune er positiv over for lovforslaget, der gør det muligt at indføre en nulemissionszone i et afgrænset byområde. Samtidig stiller kommunen sig skeptisk ift., om de muligheder, som lovforslaget lægger op til, i nævneværdig grad vil bidrage til kommunens politiske målsætninger om at reducere fossil vejtrafik. På den baggrund ønsker kommunen, at den endelige lov giver mulighed for en mere effektiv administration og håndhævelse af ordningen, samt at begrænsningen på en zone pr. kommune fjernes. Sidstnævnte ønske er indskrevet på baggrund af medlemsforslag, der pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen at arbejde herfor, vedtaget på Borgerrepræsentationens møde den 14. marts 2024.

### Videre proces

Teknik- og Miljøforvaltningen fortsætter dialogen med ministeriet på baggrund af hørings svaret og følgebrevet.

### Bilag

Bilag 1: Hørings svar til Miljøministeriet om nulemissionszoner

Bilag 2: Politisk følgebrev til miljøministeren

Peter Højer  
Vicedirektør

12-06-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 10265

Dokumentnummer i F2  
143637

Sagsnummer i eDoc  
2024-0181077

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452



## Til Miljøministeriet

### Høringssvar til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen, m.v.)

Københavns Kommune har modtaget lovforslag om nulemissionszoner med høringsfrist den 31. maj 2024.

Københavns Kommune vil i den sammenhæng anføre følgende:

Nulemissionszoner er et relevant værktøj, der kan hjælpe Københavns Kommune med at opfylde målsætningen om at være CO<sup>2</sup>-positiv i 2035 og kommunens ønske om et fuldstændigt forbud mod fossil vejtrafik i 2030. Derfor er Københavns Kommune positiv over for lovforslaget, der gør det muligt at indføre en nulemissionszone i et afgrænset byområde.

Samtidig stiller kommunen sig skeptisk ift., om de muligheder, som lovforslaget lægger op til, i nævneværdig grad vil gøre kommunen i stand til at nå de ovennævnte politiske målsætninger. På den baggrund ønsker kommunen, at den endelige lov giver mulighed for en mere effektiv administration og håndhævelse af ordningen, samt at begrænsningen på en zone pr. kommune fjernes.

#### Bemærkninger til lovforslaget om nulemissionszoner

Københavns Kommune har en række konkrete bemærkninger til følgende emner i lovforslaget:

1. Evaluering af ordning efter tre år
2. Zoneantal
3. Zonetyper og krav til køretøjer
4. Undtagelser
5. Administration
6. Håndhævelse
7. Økonomi

#### *Ad 1. Evaluering af ordning efter tre år*

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ordningen forventes evalueret efter tre år med udgangspunkt i praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande samt erfaringer vedrørende håndhævelse og administration af nulemissionszoner.

Københavns Kommune bakker op om denne tilgang, da evalueringen giver mulighed for at justere omfanget og dermed effekten af lovgivningen, og for at identificere og imødekomme uhensigtsmæssigheder i lovgivningen, når denne justeres. Københavns Kommune vil i den sammenhæng opfordre til, at kommunernes erfaringer med bl.a. administration og håndhævelse af ordningen inddrages.

31-05-2024

Sagsnummer i F2  
2024 - 10265

Dokumentnummer i F2  
140465

Sagsnummer i eDoc  
2024-0181077

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

### *Ad 2. Zoneantal*

Lovforslaget giver hver kommune mulighed for at etablere én nulemissionszone i et afgrænset byområde. Københavns Kommune har imidlertid truffet en politisk beslutning om at arbejde for at etablere flere zoner, og ønsker på den baggrund, at begrænsningen på én zone pr. kommune fjernes, så kommunerne fra start får mulighed for at etablere flere zoner. Kommunen anerkender imidlertid, at lovforslaget giver mulighed for, at den enkelte kommune i forlængelse af evalueringen kan søge om tilladelse til at hæve loftet for antal zoner i hver kommune.

### *Ad 3. Zonetyper og krav til køretøjer*

Lovforslaget lægger op til, der kan vælges mellem to typer nulemissionszoner, hvor den ene zonetype omfatter persontrafik (personbiler, minibusser op til 3.500 kg, varebiler, der alene anvendes privat, motorcykler, knallerter og taxier), og den anden zonetype omfatter persontrafik samt øvrige varebiler, lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder og traktorer (nulemissionszone for al trafik). Det anføres, at de tungere køretøjer, når teknologien er moden, kan omfattes af en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven.

Københavns Kommune bemærker hertil, at undtagelse af lastbiler på over 12 tons virker uambitiøs i forhold til tidshorizonten og den hurtige teknologiske udvikling på området. Københavns Kommune anbefaler derfor, at loven allerede nu giver kommuner lov til at vælge, om deres zone skal omfatte lastbiler med en tilladt totalvægt over 12 tons i zonetypen for al trafik. Alternativt bør der være mulighed for en trinvis udvidelse af krav, så de tungere lastbiler gradvist omfattes af nulemissionskravet.

Til sammenligning har staten i Holland besluttet at indføre nulemissionszoner for varevogne og lastbiler i de 29 største byer i 2030 med en gradvis indfasning af kravene til køretøjer frem mod 2030. Dette understreger muligheden for en ambitiøs implementering af nulemissionszoner i store byer, så længe lovgivningen muliggør en langsigtet plan for indfasning, der sætter virksomheder i stand til at planlægge omstilling af flåden i god tid.

### *Ad 4. Undtagelser*

Det fremgår af lovforslaget, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte yderligere regler om undtagelser til nulemissionszoneordningen og til at fastsætte de nærmere kriterier for meddelelse af dispensationer i en nulemissionszone. Her nævnes fx hensyn til borgere, erhvervsliv og byggeri.

Med denne usikkerhed om undtagelser mv. vil Københavns Kommune opfordre til, at Miljøministeriet inddrager Københavns Kommune og evt. andre kommuner i arbejdet med udformning af de konkrete kriterier, undtagelser, oplysningsbehov og konsekvensbeskrivelser, der skal indgå i det kommende indhold i nulemissionszoneordningen.

Københavns Kommune bifalder, at der vil blive fastsat en undtagelse til nulemissionszonekravet for personer, der har et handicapkøretøj eller er indehavere af et handicapparkeringskort, som det fremgår af bemærkningerne til lovteksten. Københavns Kommune har dog været i dialog med Handicaprådet og stiller sig på den baggrund tvivlende overfor, at disse undtagelser kun vil være relevante i de første år og kan udfases i takt med udbredelsen af nulemissionskøretøjer i den danske

bilpark, som det nævnes i bemærkningerne. Det hænger bl.a. sammen med, at disse køretøjer ofte specialbygges til den enkelte bruger, og at brugerne ofte beholder dem i 8-12 år. Derudover er der et begrænset udvalg af denne type køretøjer på el, og de tilgængelige modeller er væsentlig dyrere end tilsvarende modeller med fossile drivmidler, hvorfor de som udgangspunkt ikke bevilges af kommuner (der skal bevilge billigst egnede model). Dertil kommer udfordringer med opladning af køretøjer til mennesker med et handicap, som sætter særlige krav til tilgængelighed og parkeringsforhold.

Københavns Kommune ønsker at fremme omstillingen af alle køretøjer, også køretøjer til personer med et handicap, men det er vigtigt, at en eventuel lov om nulemissionszoner tager hensyn til udsatte grupper med begrænsede muligheder for at skifte køretøj og drivmidler – om det så sker gennem undtagelser eller fleksible dispensationsmuligheder.

#### *Ad. 5. Administration*

Lovforslaget lægger op til, at kommuner selv skal varetage alle administrative opgaver relateret til nulemissionszoner, herunder håndtering af dispensationer og undtagelser, kommunikation til køretøjsejere og generel vejledning og rådgivning.

Det vil være en omfattende opgave for en kommune og vil det være u hensigtsmæssigt, at hver kommune skal have eget system til at administrere dispensationer og undtagelser samt sikre den nødvendige kommunikation. Det er ligeledes problematisk, at den enkelte kommune selv skal finde en løsning på, hvordan det vil kunne dokumenteres, at et køretøj er dispenseret fra reglerne. Det kan medføre forskellige løsninger i forskellige kommuner og give udfordringer for køretøjsejere.

For miljøzoneordningen har Sund & Bælt udviklet et administrationssystem, der bl.a. indeholder et modul til at administrere dispensationer og undtagelser samt en opslagsfunktion, hvor køretøjsejere kan tjekke om deres køretøj lever op til reglerne. Systemet bruges til, at køretøjsejere kan ansøge om dispensationer digitalt, og politiet kan via opslag i systemet kontrollere om køretøjer er undtaget eller har en dispensation. Systemet kan også håndtere registrering af udenlandske køretøjer.

Desuden har de fem miljøzonekommuner indgået kontrakt med Sund & Bælt om national kommunikation, vedligeholdelse af hjemmeside, kundeservice, driftsledelse mv. udsendelse af info-breve mv. Samtidig er det Miljøstyrelsen, der varetager behandlingen af dispensationer på tværs af kommuner, hvorved der skabes en ensartet behandling.

Københavns Kommune opfordrer til, at lovforslaget kommer til at omfatte en fælles og central driftsmodel for nulemissionsordninger i stil med den ordning, der fungerer for miljøzoner. Herved kan der opnås ensartet behandling af køretøjsejere på tværs af kommuner og det vil være en langt mere effektiv administration med en central, digital løsning.

#### *Ad. 6. Håndhævelse*

Det indgår i lovforslaget, at det vil være politiet, der skal håndhæve overholdelse af regler i nulemissionszoner, og at det vil være op til den enkelte kommune og politikreds at afklare, hvilke oplysninger politiet har behov for i forhold til behandling af politianmeldelse. Det nævnes desuden, at politiets håndhævelse eventuelt kan suppleres med, at

kommuner med parkeringskorps kan bruge parkeringsvagter til at registrere og anmelde køretøjer til politiet.

Københavns Kommune påpeger, at politiets håndhævelse af nulemissionszonen næppe vil være tilstrækkelig til at sikre effekten af zonen. Samtidig er det ikke en reel mulighed, at parkeringsvagter bidrager til kontrollen, da det er føreren og ikke ejeren af køretøjer, der er ansvarlig.

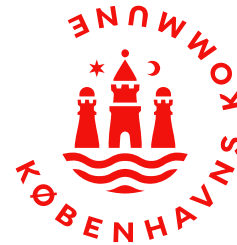
Erfaringerne fra miljøzoneordningen viser, at digital håndhævelse er en langt mere effektiv håndhævelsesmetode og har en betydelig præventiv effekt. Sund & Bælt har oplyst, at da miljøzoneordningen overgik til digital håndhævelse i juni 2020, var der en varslingsperiode på tre måneder, hvor der blev udsendt knap 17.000 varslingsbreve, svarende til i gennemsnit 183 forseelser pr. dag. Allerede det efterfølgende kvartal faldt antallet væsentlig, og det er gradvist faldet siden til i andet kvartal 2022 at ligge på 18 forseelser om dagen. Tallene er udtryk for, at den digitale håndhævelse af miljøzonerne har været effektiv og har bevirket, at væsentligt færre overtræder reglerne.

Københavns Kommune opfordrer til enten at medtage digital håndhævelse i lovforslaget eller at der, ligesom ved ændring af lovgivningen for miljøzonen i 2020, bliver fulgt op med lovgivning, der giver mulighed for digital håndhævelse i stil med den eksisterende løsning for miljøzonerne. Københavns Kommune pegede i øvrigt også på løsningen med digital håndhævelse, da konceptnotat med bilag blev sendt til miljøministeren og transportministeren i april 2021.

#### *Ad. 7. Økonomi*

Lovforslaget indebærer at etablering af nulemissionszoner vil medføre udgifter for kommuner til etablering, administration, kommunikation og håndhævelse. Loven medfører ikke økonomisk compensation til kommunerne, da det er frivilligt at indføre nulemissionszoner. Da det er en statslig opgave at begrænse luftforurening og nulemissionszoner må anses som en nødvendighed for omstillingen til grøn transport, er u hensigtsmæssigt, at det alene er op til kommuner at finansiere.

Københavns Kommune vil derfor foreslå, at der afsættes statslige midler til indførelse af nulemissionszoner – enten i form af en statslig pulje eller ved at ordningen gøres lovpligtig og derved udløser DUT-midler.



Til miljøministeren

## Københavns Kommunes bemærkninger til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse

31. maj 2024

I Københavns Kommune sætter vi stor pris på, at Miljøministeriet den 1. maj 2024 har sendt et nyt lovforslag i høring om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen, m.v.).

Vi er positivt indstillede over for lovforslaget, der gør det muligt at indføre en nulemissionszone i et afgrænset byområde. Samtidig finder vi dog, at de muligheder, som lovforslaget lægger op til, er begrænsende, og vi kan være bekymrede for, at effekten af samme årsag vil være relativt beskednen.

Københavns Kommune har truffet en beslutning om at arbejde for at etablere flere nulemissionszoner, og vi ønsker på den baggrund, at lovforslaget justeres, så det bliver muligt for Københavns Kommune at etablere mere end en nulemissionszone. Desuden ønsker vi, at den endelige lov giver mulighed for en mere effektiv administration og håndhævelse af kommende nulemissionszoner – på linje med den ordning, der er etableret for miljøzoner.

Venlig hilsen

Line Barfod  
Teknik- og miljøborgmester

Rådhussekretariatet  
Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
Postboks 444  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452