



Notat

Høringssvar til bekendtgørelse om nulemissionszoner

Resume

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

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

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

Generelle bemærkninger

Vejledning til bekendtgørelsen

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

Bøder og håndhævelse i praksis

Af lovbemærkningerne til det oprindelige lovforslag (2024/1 LSF 37) fremgår følgende: "*Med henblik på at bevare bødernes generalpræventive effekt vurderes det, at bødetakster for overtrædelse af nulemissionskravene kan fastsættes højere end bødetaksterne for overtrædelse af miljøzonekravene.*" Bekendtgørelsen indeholder imidlertid ingen oplysninger om rammerne ift. bødetildeling eller bødestørrelser, ligesom der mangler information om skiltning.

Evaluering af ordningen

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

21-02-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 1839

Dokumentnummer i F2
179434

Sagsnummer eDoc
2025-0028473

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

Forsøgsordning eller permanent ordning

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

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

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

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

Specifikke bemærkninger til bekendtgørelsen

§ 2 Begrebsafklaring

- Definitionen af en firmabil (nr. 2) er mere restriktiv end de betingelser der gælder for de licenser som udstedes af Københavns Kommune. I praksis er det vanskeligt at undersøge, om en given bruger bliver beskattet af brugen eller har købt et dagsbevis.
- Definitionen af et handicapkøretøj (nr. 3) er mere omfattende end den der anvendes i bekendtgørelsen for handicappareringskort, hvilket kan gøre håndhævelsen vanskelig i praksis. Der tales kun om fører og passager. Hvordan hvis en bil fx er parkeret uden kort placeret i bilen?
- Det kan være vanskeligt at undersøge, om kørsel er 'omfattet af reglerne i bekendtgørelse om befordring og befordringsgodtgørelse efter sundhedsloven.', jf. nr. 6 om sygetransporter.
- Det kan umiddelbart være vanskeligt at konstatere, om en taxi har indbygget lift, da det vil kræve at den enten er registrere i et system, som der er adgang til, eller at man kan se liften fysisk.
- I nr. 8 fastlægges definitionen af 'et sammenhængende areal'. I den forbindelse nævnes det, at området 'ikke må være gennemskåret af en gennemgående transitrute'. Kan ministeriet præcisere, om der med 'en gennemgående transitrute' refereres til det strategiske vejnet, og hvad der menes, hvis det ikke er tilfældet?

§ 3 Krav til udformningen af en nulemissionszone

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

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

§7 Oplysningsgrundlag ved etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone

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

§11 Dispensation for køretøjer

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

§ 14 Undtagelser til nulemissionszonekravene

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