



## Notat

Til Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget

### Orientering om nulemissionszoner

#### Resumé

Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget orienteres om, at overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren har sendt vedlagte brev og konceptnotat om nulemissionszoner (bilag 1) til transportministeren og miljøministeren. Konceptnotatet er en opfølgning på klimasamarbejdsaftalen, der blev indgået med regeringen i juni 2020. Forvaltningerne vurderer, at Miljøministeriet på baggrund af konceptnotatet vil kunne udarbejde lovforslag om nulemissionszoner.

#### Sagsfremstilling

Københavns Kommune ønsker mulighed for at indføre en nulemissionszone. Det fremgår af Kommuneplan 2019, at *"Inden udgangen af 2030 ønsker vi at indføre et område af byen, hvor kun biler, der hverken udleder forurenende stoffer eller CO<sub>2</sub> må køre"*.

Regeringen og Københavns Kommune har den 25. juni 2020 indgået en klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik (bilag 2). Det fremgår af aftalen, at Transportministeriet i fællesskab med Miljøministeriet indgår et samarbejde med Københavns Kommune om forsøg med nulemissionszoner med henblik på at reducere luftforureningen i Danmark og at Københavns Kommune kan nå målsætningerne om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. Det indgår også i aftalen, at Københavns Kommune skal udarbejde et oplæg til nulemissionszoner.

På den baggrund har Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen indledt et samarbejde med ministerierne for bl.a. at afklare de lovgivningsmæssige muligheder og afstemme et muligt indhold i det oplæg, som kommunen skal udarbejde.

Ministerierne har undersøgt muligheder for forsøg med nulemissionszoner indenfor nuværende lovgivning og konkluderet, at den eksisterende lovgivning ikke kan anvendes til at indføre forsøg med nulemissionszoner i København. Det er således aftalt med Miljøministeriet og Transportministeriet, at Københavns Kommunes oplæg består af et såkaldt konceptnotat, som vil kunne anvendes som udgangspunkt for en mulig videre lovgivningsproces. Konceptnotatet er sendt til transportministeren og miljøministeren den 7. april 2021 (bilag 1), og nu afventes den videre proces omkring lovgivning og yderligere afklaringer i ministerierne.

Hvis der på baggrund af konceptnotatet fremsættes og vedtages et lovforslag, der muliggør nulemissionszoner, vil kommunen formentlig skulle udarbejde en ansøgning om en eller flere konkrete nulemissionszoner, som skal godkendes af Borgerrepræsentationen.

12. april 2021

Sagsnummer  
2020-0157056

Dokumentnummer  
2020-0157056-20

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Mobilitet  
Islands Brygge 37  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

www.kk.dk

### *Foreløbige overvejelser om mulige zoner*

I forbindelse med udarbejdelse af konceptnotatet har forvaltningerne set på viden fra andre byer samt screenet en række forskellige muligheder for zonestørrelser, hvilke køretøjer der omfattes og forventninger til mulige effekter af nulemissionszoner.

På den baggrund kan det overvejes i første omgang at se på tre forskellige typer af zoner og trinvis afprøvning af krav. Det kunne fx være følgende forslag til forsøgsområder:

- Central zone, Middelalderbyen, hvor der i første omgang kan foreslås en nulemissionszone for personbiler.
- Mikrozone, fx i forbindelse med en børnelivszone, der gradvist kan udvides geografisk.
- Vareleveringszone, som i første omgang eventuelt kan baseres på frivillige aftaler med erhvervslivet. Her kan geografisk set være overlap til den centrale zone, og der kan arbejdes med gradvis udvidelse ift. hvilke krav, der stilles, og til hvilke køretøjs typer.

Indtil lovgivningen gør det muligt at indføre nulemissionszoner, kan det overvejes at arbejde med tiltag, der kan gøre det nemmere efterfølgende at indføre selve zonen. Tiltagene kunne fx være:

- Parkeringszone, hvor alle parkeringspladser forbeholdes elbiler, fx i en af børnelivszonerne.
- Partnerskaber om nulemissionsvarelevering med erhvervet.
- Nulemissionsbaner på relevante veje i sammenhæng med trafikforsøg i Middelalderbyen og/eller mobilitetsanalysernes tiltag, der fremlægges til politisk beslutning i Roadmap 2021-2025 til KBH 2025 Klimaplanen medio 2021.

Realisering af tiltagene forudsætter, at der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger.

### **Økonomi**

Det forventes, at der i den videre proces vil være behov for økonomiske midler til i første omgang at udarbejde en ansøgning til staten om forsøg med en eller flere nulemissionszoner. Ved eventuel godkendelse af ansøgningen, vil der efterfølgende være behov for midler til implementering.

### **Videre proces**

Forvaltningerne fortsætter dialogen med ministerierne på baggrund af konceptnotatet.

Lone Byskov  
Vicedirektør  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Søren Tegen Pedersen  
Plandirektør  
Økonomiforvaltningen

**Bilag**

Bilag 1: Brev fra overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren til ministrene samt konceptnotat om nulemissionszoner

Bilag 2: Klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik mellem regeringen og Københavns Kommune



Miljøminister Lea Wermelin  
Transportminister Benny Engelbrecht

## **Oplæg om nulemissionszoner på baggrund af klimasamarbejdsaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune**

På baggrund af vores fælles klimasamarbejdsaftale fra juni 2020 sender vi hermed et oplæg om nulemissionszoner, som beskriver et koncept for, hvordan nulemissionszoner kan implementeres. Konceptet er blevet udarbejdet efter et godt samarbejde mellem Miljøministeriet, Transportministeriet og Københavns Kommune.

Vi håber, at I vil tage godt imod vores oplæg, og at det gør det muligt for regeringen at medtage et lovforslag om nulemissionszoner i lovprogrammet for 2021/22. Det er vores håb, at vi kan implementere en eller flere nulemissionszoner i København inden udgangen af 2023, så de får effekt i 2025.

For Københavns Kommune er det en klar målsætning at reducere både luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledning fra trafikken. Nulemissionszoner kan på kort sigt forbedre luftkvaliteten i zonerne, og på lidt længere sigt kan de medvirke til, at borgere i og udenfor København i højere grad køber nulemissionsbiler, når de skal udskifte deres bil. Det vil bidrage til både bedre luftkvalitet og mindre klimapåvirkning, også i andre områder end i selve zonerne.

Når vi skal indføre nulemissionszoner, vil det påvirke både borgere og erhvervsliv. Det er derfor væsentligt, at nulemissionszoner kan indføres skånsomt for berørte borgere og erhvervsliv, hvilket konceptet også lægger op til.

Som I ved, er det et stort ønske for os og for mange københavnere, at den eksisterende miljøzone skærpes, så den kommer til at omfatte personbiler. Nulemissionszoner og miljøzoner for personbiler kan understøtte hinanden, så effekten af begge initiativer øges samtidig med, at påvirkning af privatøkonomi, samfundsøkonomi og mobilitet formentlig kan mindskes. Vi vil derfor gerne benytte lejligheden til at spørge, hvad status er på regeringens arbejde med miljøzoner for personbiler.

Vi ser gerne, at dialogen mellem ministerierne og kommunen om nulemissionszoner fortsætter. Københavns Kommune deltager gerne i de næste faser af arbejdet, og vi ser frem til at høre nærmere om jeres videre overvejelser.

Med venlig hilsen

Lars Weiss  
Overborgmester

Ninna Hedeager-Olsen  
Teknik- og miljøborgmester

**7. april 2021**

Sagsnummer  
2020-0157056

Dokumentnummer  
2020-0157056-21



## Notat

### Koncept for nulemissionszoner

Regeringen og Københavns Kommune har den 25. juni 2020 indgået en klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik, som bl.a. indeholder et tiltag om at undersøge, hvordan nulemissionszoner kan etableres som forsøgsordning. Det indgår i aftalen, at Transport- og Boligministeriet (nu Transportministeriet) i fællesskab med Miljø- og Fødevareministeriet (nu Miljøministeriet) indgår et samarbejde med Københavns Kommune om nulemissionszoner, og at Københavns Kommune skal udarbejde et oplæg til implementering af nulemissionszoner til ministerierne.

Som en del af samarbejdet er det undersøgt, om forsøg med nulemissionszoner er muligt indenfor nuværende lovgivning. Her er vurderingen, at der i dag ikke er hjemmel til at etablere nulemissionszoner, heller ikke som forsøg (se bilag 1). Der vil være behov for ny lovgivning for at kunne give mulighed for at etablere nulemissionszoner.

Det er på administrativt niveau aftalt med Miljøministeriet og Transportministeriet, at det videre arbejde tager udgangspunkt i, at kommuner vil kunne ansøge staten om at etablere (forsøg med) nulemissionszoner. På den baggrund er det ligeledes aftalt, at Københavns Kommune udarbejder et konceptnotat, som udgør et oplæg, som ministerierne kan anvende i en eventuel videre lovgivningsproces. Det beskrevne koncept er et forslag til mulige rammer for og indhold i en kommende kommunal ansøgning om etablering af konkrete nulemissionszoner.

Efter Københavns Kommunes fremsendelse af nærværende konceptnotat, vil kommunen afvente den videre proces omkring lovgivning og yderligere afklaringer i ministerierne. Kommunen vil gerne fortsætte det gode samarbejde og dialogen om mulighederne for etablering af nulemissionszoner.

#### Formål

Formålet med nulemissionszoner er at understøtte den grønne omstilling på transportområdet. Nulemissionszoner kan dermed medvirke til at reducere luftforureningen i Danmark og til at Københavns Kommune kan nå målsætningerne om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025.

Nulemissionszoner kan bidrage til at skabe en bedre balance mellem mobilitet, klima og sundhed. I nulemissionszoner må det forventes, at

26. marts 2021

Sagsnummer  
2020-0157056

Dokumentnummer  
2020-0157056-11

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Mobilitet  
Islands Brygge 37  
Postboks 348  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

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

Luftforureningen fra trafikken bliver reduceret og sundheden derved kan blive forbedret. Samtidig opretholdes mobilitetsmulighederne, da alle nulemissionskøretøjer vil have køreadgang til zonen, ligesom der kan indarbejdes undtagelser og dispensationsmuligheder, hvor dette er hensigtsmæssigt.

Elbiler og andre nulemissionskøretøjer udgør i dag lige over 1% af køretøjerne i Danmark og vil ifølge Energistyrelsens basisfremskrivning udgøre godt 10% i 2030. Med regeringens grønne trafikaftale er ambitionen, at der vil være 775.000 nul- og lavemissionsbiler i 2030. Nulemissionszoner kan medvirke til at øge andelen af elbiler, i første omgang især hvad angår personbiler og til dels varebiler, idet både beboere og ansatte i zonerne, samt folk med lejlighedsvis kørsel til zonerne, vil få incitament til at skifte bilen til en nulemissionsbil.

### **Definition af nulemissionszoner**

I en nulemissionszone vil der, ligesom i miljøzoner, være krav til køretøjer og deres udledning for at få tilladelse til at køre i zonen. Det foreslås, at krav til køretøjer i nulemissionszoner som udgangspunkt er, at køretøjerne ikke udleder sundhedsskadelige stoffer (NO<sub>x</sub> og partikler) og klimagasser (CO<sub>2</sub>, metan m.v.). Med de eksisterende teknologier vil det betyde, at der kun vil være adgang for el- og brintmotorkøretøjer.

En nulemissionszone kan omfatte alle eller udvalgte typer af køretøjer, fx personbiler. En nulmissionszone vil være et afgrænset byområde, og vil typisk være en del af og helt omkranset af en eksisterende miljøzone.

Det vil være hensigtsmæssigt, at nulemissionszoner som udgangspunkt kan være af mere permanent karakter, da ophævelse vil være u hensigtsmæssig for virksomheder og borgere, der har investeret i nulemissionskøretøjer for at kunne køre i zonen. For erhvervslivet vil en ophævelse ovenikøbet kunne stille de virksomheder, der har investeret i nulemissionskøretøjer, i en konkurrencemæssig dårligere situation end de konkurrenter, som ikke har investeret i miljørigtige køretøjer. Forsøg med nulemissionszoner kan give muligheder for at teste forskellige typer af zoner, herunder zonestørrelse, omfattede køretøjstyper, håndhævelse, undtagelser m.v., men som udgangspunkt ikke varighed. Det anbefales derfor, at nulemissionszonerne i videst muligt omfang udformes, så de kun i helt særlige tilfælde vil kunne indskrænkes eller ophæves. Samme logik gør sig gældende for de nuværende miljøzoner.

Det vil være hensigtsmæssigt, at de første forsøg med nulemissionszoner etableres i mindre skala, så der kan indarbejdes fleksible muligheder for trinvis udvidelse af zonestørrelse, omfattede køretøjer og/eller krav til køretøjer. Ved at starte med fx et geografisk mindre område, eller kun at omfatte nogle køretøjstyper, kan erhvervsliv og borgere gradvist omstille til nulemissionskøretøjer og tilpasse deres adfærd.

### **Ansøgning om etablering af nulemissionszoner**

Det foreslås, at der etableres en ordning, hvor kommuner kan ansøge staten om tilladelse til at etablere og/eller ændre nulemissionszoner. Det vurderes, at en ansøgningsordning vil skabe en nødvendig fleksibilitet, som gør det er muligt at tilpasse zonerne til udviklingen i antal og typer af nulemissionskøretøjer (herunder fx varebiler, lastbiler

og specialkøretøjer), samt til de erfaringer med nulemissionszoner, der vil komme igennem de første år.

Selve ansøgningsprocessen forventes at blive klarlagt og beskrevet nærmere i forbindelse med udarbejdelse af ny eller ændret lovgivning.

### **Kriterier for ansøgning**

Det foreslås, at kommuner årligt vil kunne ansøge staten om etablering eller udvidelse af nulemissionszoner.

For at kunne ansøge om at etablere en nulemissionszone foreslås det, at mindst et og gerne flere af følgende kriterier er opfyldt:

- Overskridelse af WHO's grænseværdier for luftforurening
- Tæt bebygget område med mange beboere og/eller arbejdspladser
- Områder med mange besøgende og meget ophold
- Områder med særligt udsatte grupper, fx børn og unge
- God betjening med kollektiv trafik

I vurderingen af en ansøgning kan der lægges vægt på, at én eller flere af ovenstående kriterier er opfyldt samt at zonen giver betydelige fordele for nulemissionskøretøjer. Hermed kan det antages, at zonen både lokalt og regionalt kan medvirke til at øge andelen af nulemissionsbiler samt at der vil være en mærkbar luftforureningseffekt i zonen.

### **Indhold i ansøgning**

Det mulige indhold i en ansøgning om nulemissionszone kan være følgende:

#### Beskrivelse af zonen:

- Baggrund
  - Formål med zonen og baggrund
- Geografi og demografi
  - Zonestørrelse og kort der viser zonen
  - Antal indbyggere og arbejdspladser
  - Trafikal betjening med kollektiv trafik, cykler og gang (måske kun relevant hvis personbiler omfattes)
- Omfattede køretøjstyper, der stilles krav til
  - Fx personbiler, varebiler, lastbiler, knallerter, motorcykler, busser, m.fl.
- Generelle undtagelser
  - Tidsperioder, evt. for forskellige køretøjstyper
  - Kørselstyper (fx udrykningskøretøjer, handicapbefordring, taxier, renovation m.v.)
- Særlig tilladelse til kørsel i zonen samt betingelser herfor fx
  - Fossilbiler ejet af beboere i zonen ved zonen etablering
  - Håndværkere og varelevering, der betaler endagsbillet eller lignende
- Håndhævelse
  - Fx kamera, politi, P-vagter

#### Konsekvensvurderinger

Redegørelse for påvirkning og effekter ved krav til køretøjer i zonen i forhold til:

- Påvirkning af berørte køretøjer og den eksisterende trafik, gennem fx trafiktællinger
- Lokale effekter for luftforurening, CO<sub>2</sub>-udledning og støj

Redegørelse for:

- Erhvervsøkonomiske konsekvenser
- Konsekvenser for berørte borgere

I konsekvensvurderingerne skal desuden indgå en vurdering, der redegør for, at zonens krav ikke medfører ekspropriation.

Ved ansøgning om nulemissionszoner på over en vis geografisk størrelse kan der evt. indgå krav om en samfundsøkonomisk vurdering. Det foreslås, at det i så fald vil gælde en zonestørrelse på over 10 km<sup>2</sup>, hvilket svarer nogenlunde til området 'Indre By' i København.

Det vurderes at være særligt vigtigt, at en nulemissionszone bidrager til den grønne omstilling uden at skabe unødvendige gener. Derfor vil der ved vurdering af ansøgningen kunne lægges vægt på, at konsekvensvurderingerne tydeliggør, at der er balance mellem de opnåede miljøeffekter og de gener, der kan opstå for borgere og erhvervsliv.

#### Implementering

Som en del af ansøgningen skitseres en planlagt implementeringsproces, der gennemføres, hvis ansøgningen godkendes og der gives tilladelse til etablering af en nulemissionszone. Det foreslås, at implementeringsprocessen bl.a. kan indeholde:

- Høringsproces og varslingsperiode
- Plan for skiltning og evt. opsætning af kameraer til håndhævelse
- Informationskampagne målrettet erhvervsliv og borgere
- Trinvis udvidelse af geografi, omfattede køretøjer, tilpasning af undtagelser m.v., hvis dette er relevant

For at indsamle viden til brug i andre byer, samt til eventuelle tilpasninger og udvidelser af zonerne, foreslås det, at der løbende gennemføres evaluering af nulemissionszonen, herunder status for de miljømæssige og trafikale effekter.

#### **Bilag**

- Bilag 1: Vurdering af eksisterende lovgivning
- Bilag 2: Elementer, det anbefales at afklare i den videre proces



## Bilag 1: Vurdering af eksisterende lovgivning

Som grundlag for vurderinger af muligheder for at etablere forsøg og/eller permanente ordninger med nulemissionszoner er det antaget, at nulemissionszoner er zoner, hvor der i udgangspunktet kun må køre nulemissionskøretøjer. Nulemissionskøretøjer defineres her som køretøjer, der ikke udleder CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> eller partikler, herunder elbiler og brintbiler.

Nulemissionszoner har i første omgang en effekt for dem, der har behov for at køre til/fra zonen i bil/varebil/lastbil, men nulemissionszoner har også en effekt ved, at borgere og virksomheder i hele Danmark i højere grad motiveres til at købe et nulemissionskøretøj, når de udskifter deres køretøj, så de dermed kan anvende det alle steder.

Der må forventes at være behov for undtagelser i nulemissionszoner, fx til handicapkørsel, udrykningskøretøjer samt evt. renovation, kørsel til/fra byggepladser, varelevering m.v. Desuden skal beboeres adgang med de biler, de ejer i dag, formentlig opretholdes. Omfanget af undtagelser og særlige tilladelser skal tilgodes den helt nødvendige adgang, men vil samtidig påvirke de mulige effekter af zonen. I konceptnotatet lægges der op til, at beskrivelser af undtagelser og særlige tilladelser indgår i en evt. ansøgning, og heri må indgå vurderinger af niveauet af undtagelser mv.

### Lovgivningsmæssige rammer

Transportministeriet (ved færdselskontoret) har undersøgt muligheden for at etablere forsøg med nulemissionszoner indenfor de nuværende rammer i færdselslovens §92d, som giver mulighed for at lave forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der er tidsmæssigt og geografisk begrænset. Som hovedregel vil forsøg således ikke tidsmæssigt kunne udstrækkes ud over, hvad der er nødvendigt for at gennemføre en evaluering. Det vil normalt være op til maksimalt et år.

Transportministeriets vurdering er følgende:

*§92d ikke kan anvendes til at etablere de ønskede nulemissionszoner. En af hovedårsagerne til dette er, at §92d ikke giver hjemmel til at begrænse færdsel eller mulighed for at udnytte privat ejendom i et sådant omfang, at der bliver tale om indgreb af ekspropriativ karakter. Da det ikke kan udelukkes, at zonerne vil kunne ramme enkelte særligt hårdt, kan ekspropriation ikke udelukkes.*

*§92d indeholder heller ikke en dispensationsmulighed, så der kan ikke dispenseres fra de tilfælde, hvor der er tale om ekspropriation. §92d kan således ikke bruges i nærværende tilfælde, og det er derfor nødvendigt, at der skabes en lovhjemmel.*

Ligeledes vurderer Miljøministeriet, at miljøzonereglerne ikke kan anvendes, da miljøzonenloven er en meget specifik lov ift. de omfattede køretøjer.

Da eksisterende lovgivning ikke umiddelbart kan anvendes til forsøg med nulemissionszoner, anbefales det at arbejde videre mod permanent lovændring. Lovgivningen kan være faseinddelt, hvor nulemissionszonerne indføres/skærpes i flere faser/trin, eller der kan være tale om forsøgslovgivning i stil med færdselslovens §92d. Et forslag kan være, at det i første omgang kan undersøges, om en enkel

form for tilpasning er mulig, fx gennem indførelse af forsøgsbestemmelser i miljøbeskyttelsesloven eller ved udvidelse af bestemmelserne i §92d til at kunne omfatte længerevarende og større forsøg.

Internationalt anvendes miljødifferentierede afgifter som regulering for kørsel i lavemissionszoner (fx London og Milano). Det betyder, at det er muligt at købe adgang til zonen, også selvom man har et køretøj, der forurener. Sådanne afgifter er ikke mulige indenfor eksisterende dansk lovgivning, og det kunne være en mulighed at se på, om der kan etableres et afgiftssystem for at undgå store gener for borgere og virksomheder, der sjældent kører i zonen, samt sikre imod anvendelsen af ekspropriation.

### **Forslag til ny lovgivning om nulemissionszoner**

Da nulemissionszoner ikke kan indføres under nugældende lovgivning, foreslår Københavns Kommune, at der arbejdes videre for at kunne indføre ny eller tilpasset lovgivning, som gør det muligt at indføre nulemissionszoner i København. Københavns Kommune foreslår permanente zoner med begrænset geografi og/eller målrettet forskellige typer af omfattede køretøjer, som, alt efter erfaringerne, vil kunne udvides i forhold til geografi og/eller omfattede køretøjer.

Københavns Kommune vil opfordre til, at der bliver tale om en mere fleksibel lovgivning, end der i dag ses ved miljøzonerne. Antallet af nulemissionskøretøjer i de forskellige køretøjskategorier forventes at udvikle sig hurtigt de kommende år. Det vil derfor være hensigtsmæssigt med en lovgivning, der giver fleksibilitet i forhold til mulige trinvisse udvidelser af zonestørrelse, hvilke køretøjer der omfattes og/eller hvilke krav, der stilles til køretøjer. Herved kan der fx startes med et geografisk mindre område eller ved kun at stille krav til nogle køretøjstyper, som siden kan udvides. På den måde kan borgere og erhvervsliv bedre gradvist omstille til nulemissionskøretøjer og tilpasse deres adfærd. Nulemissionszoner kan hermed udvikles i takt med, at antallet af nulemissionskøretøjer øges i Danmark.

## **Bilag 2: Elementer, det anbefales at afklare i den videre proces**

Nedenfor beskrives en række elementer, som vurderes at være vigtige at afklare nærmere i den videre lovgivningsproces. Københavns Kommune deltager gerne i videre dialoger om både disse og andre elementer, der er behov for at afklare i den videre proces.

### **Håndhævelse**

Håndhævelse af reglerne i en zone kan ske ved at etablere automatisk håndhævelse via kameraer. Hvis dette ikke etableres, vil det være politiets opgave at håndhæve nulemissionszonerne, og det vil kræve prioritering, hvis denne håndhævelse skal være tilstrækkelig. Københavns Kommune vil derfor foreslå, at der skabes hjemmel til, at automatisk håndhævelse via kameraer kan indføres i nogle typer af nulemissionszoner (på baggrund af de kommunale ansøgninger).

Miljøzonerne håndhæves i dag automatisk ved, at Sund & Bælt med automatisk kameraovervågning indsamler køretøjsdata, der anvendes til at afgøre, om et køretøj overtræder kravene. Det er Miljøstyrelsen, der udsteder bøder. Københavns Kommune vil gerne pege på, at systemet med fordel kunne udvides til også at omfatte håndhævelse af nulemissionszoner. I så fald skal systemet tjekke i Motorregistret, om køretøjet er et nulemissionskøretøj i en af de omfattede køretøjstyper, hvilket vil kræve tilrettelser i systemet samt etablering af flere kameraer i/omkring nulemissionszonen. I mindre zoner vil håndhævelse fra de biler, som i dag håndhæver miljøzonerne, formentlig være tilstrækkeligt, evt. suppleret med håndhævelse fra politiet og P-vagter.

Da det er Sund & Bælt, der står for kameraovervågning af miljøzoner, kan det være hensigtsmæssigt, at det også kan være Sund & Bælt, der opsætter kameraer samt tilpasser IT-system og databaser, så de kan håndtere nulemissionskøretøjer samt særlige og midlertidige tilladelser.

### **Undtagelser og særlige tilladelser**

Generelle undtagelser fra kravene i nulemissionszonerne samt særlige tilladelser (herunder fx dagsbilletter) vil med fordel kunne håndteres i et automatisk system, særligt hvis der etableres automatisk håndhævelse via kameraer.

Der vil under alle omstændigheder være behov for, at der oprettes et system til håndtering af undtagelser og særlige tilladelser. Et forslag er, at undtagelser og særlige tilladelser indberettes i en database tilsvarende den Miljøstyrelsens anvender til dispensationer vedr. miljøzonerne. Systemet skal gerne være fleksibelt, så det kan håndtere endagstilladelser samt eventuel (automatisk) betaling for særlige tilladelser.

Den faktiske organisering af myndighedsopgaver, herunder undtagelser, særlige tilladelser samt praktisk systemunderstøttelse, skal afklares i lovgivningsprocessen.

### **Behov for lovændringer og regelændringer**

Som det fremgår af bilag 1, vil etablering af nulemissionszoner i sig selv kræve lovændringer. Hertil kommer behov for ændringer, der kan sikre håndhævelse, hvor fx forslag om, at automatisk håndhævelse kan

varetages af Sund & Bælt betyder at lov om Sund & Bælt (§1 og §17a) inddrages.

Anden ændret lovgivning kan ligeledes komme på tale, herunder fx hjemmel til indsamling af oplysninger, håndhævelse med P-vagter, modtagelse af indtægter fra særlige tilladelser/bøder, kommunal citylogistik samt design af skiltning.

### **Økonomi**

Der skal tages stilling til, hvordan eventuelle indtægter fra bøder og gebyrer kan fordeles, herunder i hvilket omfang de kan anvendes til finansiering af bl.a. håndhævelse, skiltning samt løbende drift af zonen.