

Miljøministeriet
Att. Katrine Elkjær
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Den 11. august 2022

Høringssvar vedr. nulemissionszoner (J. nr. 2021-2035)

Dansk Erhverv modtog ministeriets udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven den 17. juni 2022 og takker for muligheden for at komme med bemærkninger.

Miljø- og nulemissionszoner er vigtige redskaber til at fremme den grønne omstilling af landtransporten. Med godt en fjerdedel af de danske drivhusgasudledninger spiller den grønne omstilling af både person- og erhvervstransporten en afgørende rolle, hvis Danmark skal i mål med sine klimaambitioner.

Derfor er Dansk Erhverv som udgangspunkt positive over for at tildele kommunernes mulighed for at etablere nulemissionszoner, der kan mindske udledningerne og partikelforureningen i tætbefolkede områder.

Dansk Erhverv noterer sig, at nærværende lovforslag er en udmøntning af den politiske aftale om "*Miljøinitiativer i grønne byer og en hovedstad i udvikling*".

Efter gennemlæsning har Dansk Erhverv flg. at bemærke:

To typer af nulemissionszoner

Der lægges i lovforslaget op til, at kommunerne kan indføre to slags nulemissionszoner - nulemissionszoner for persontrafik eller nulemissionszoner for al trafik (med undtagelse af visse køretøjer).

Dansk Erhverv er positive over at indføre en fleksibel model, der giver kommunerne mulighed for at vælge mellem et antal forskellige nulemissionsmodeller, der giver bedst mening ift. lokale behov. Det bemærkes, at Dansk Erhverv ikke er fuldstændig enig i forslaget til, hvilke køretøjstyper der er omfattet zonerne, jf. nedenfor.

Generelle undtagelser og dispensationsmuligheder for kommunerne

I lovforslaget lægges der op til at indføre generelle undtagelser samt en adgang for kommunerne til at meddele dispensation i konkrete tilfælde.

Dansk Erhverv finder det fornuftigt, at der indføres generelle undtagelser, der tager højde for den teknologiske udvikling af køretøjerne samt erhvervslivets levedygtighed. Dansk Erhverv mener, at

det er afgørende, at der i nulemissionszonerne kan udføres samfundskritiske opgaver, hvorfor køretøjer, der udfører sådanne opgaver, bør undtages.

Miljøministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om generelle undtagelser ved bekendtgørelse. Dansk Erhverv anbefaler, at fremtidige regler fastsættes under inddragelse af branchen, der kan assistere med viden omkring bl.a. den teknologiske udvikling mm.

Dansk Erhverv anbefaler i øvrigt, at der gennemføres en obligatorisk evaluering af lovgivningen medio 2027 (tre år efter ikrafttrædelsestidspunktet d. 1. juli 2024) med henblik på tilpasning af anvendelsesområdet i forhold til den teknologiske udvikling.

Dansk Erhverv finder det endvidere fornuftigt, at kommunerne får mulighed for at *dispensere* i konkrete tilfælde af hensyn til lokale forhold. Miljøministeren bemyndiges til at fastsætte rammer, inden for hvilke kommunalbestyrelserne kan meddele dispensationer. Det er afgørende, at der fra statslig side fastsættes faste rammer for en ensartet dispensationspraksis. Det er uhenigtsmæssigt for borgere og især erhvervsliv, der opererer i flere kommuner, hvis kommunerne udvikler vidt forskellige praksisser.

Derudover opfordrer Dansk Erhverv til, at der i kommunerne bliver tilsidesat tilstrækkelige ressourcer til administration, så der ikke opstår unødigt lang sagsbehandling og bureaukratiske hindringer til skade for både borgere og erhvervslivet.

Køretøjstyper omfattet og undtaget af nulemissionszoner

i. Lastbiler over 12 tons undtaget

Dansk Erhverv er tilfreds med, at de tungeste lastbiler (over 12 tons) ikke omfattes af nulemissionszonekrav. Dansk Erhverv er enig i analysen af, at markedet for tunge nulemissionslastbiler for nuværende endnu ikke er modent til at omfatte disse køretøjer, og at der desuden er udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur mv. Det er afgørende, at prisen på grønne lastbiler køretøjer falder og udbuddet stiger, før de tungeste lastbiler omfattes.

En evaluering af lovgivningen i 2027 vil bl.a. have som formål at belyse udviklingen i markedet og de teknologiske muligheder for dette køretøjssegment. Dansk Erhverv er i udgangspunktet positivt indstillet overfor at inkludere de tungeste lastbiler i fremtiden, under hensyntagen til de teknologiske muligheder og begrænsninger samt erhvervets konkurrenceevne.

I den forbindelse bemærker Dansk Erhverv, at der fra statslig side er behov for at iværksætte yderligere tiltag til at fremme og accelerere udbredelsen af nulemissionslastbiler, fx via støtte til eller fradrag for investeringer i en overgangsperiode, da regeringens nuværende initiativer og økonomiske håndsrækning ikke er tilstrækkelig.

ii. Busser

Minibusser og busser omfattes af nulemissionszonerne. Busser er kendetegnet ved at have mange af de samme behov og tekniske muligheder, som større lastbiler. Der findes på nuværende tidspunkt ikke nulemissionsbusser, der på markedsvilkår kan dække kørselsbehøvet for eks. langtursbusser, og kravene i nulemissionszonerne vil derfor være meget vanskelige at efterkomme.

Medtages de større busser i kravene for nulemissionszonerne, risikerer man at skade turist- og persontransporten, og tvinge busser til at sætte deres passagerer af uden for zonerne. I en lang række danske byer vil det være stærkt hæmmende for turist- og oplevelseserhvervet. I den forbindelse er det ikke et reelt alternativ, at kommunerne har sandsynliggjort, at der eksisterer kollektiv trafik, der potentielt kunne fragte gæsterne det sidste stykke ind i zonen. I tilfælde med fx ældre og gangbesværede personer, vil de helt fravælge sådanne ture.

Dansk Erhverv anbefaler derfor, at busser omfattes af de samme regler som for lastbiler, og at busser på over 12 ton undtages af lovkravet.

iii. Andre køretøjstyper

Dansk Erhverv bemærker desuden, at der i en kortere periode kan være behov for at undtage flextrafik, der udfører patienttransport og handicapbefordring, samt minibus med lift og storvogn uden lift. Der er lignende udfordringer med vare- og lastbiler fx med lift.

Krav til køretøjer i nulemissionszoner

Køretøjer omfattet af nulemissionszonerne må kun befinde sig inden for zonen, hvis de udleder nul gram CO₂ pr. km.

Det bør her i højere grad præciseres, hvornår et køretøj kan siges at udlede nul gram CO₂.

For tungere køretøjer vil biobaseret og syntetiske brændstoffer spille en afgørende rolle for at mindske sektorens klimapåvirkning. En række af disse brændstoffer kategoriseres allerede som nulemissions i dansk og europæisk lovgivning, såfremt iblandingen er høj nok, og bør som udgangspunkt kategoriseres på samme måde i kravene til nulemissionszonerne. Ellers risikerer man at udelukke alternative teknologiske løsninger til skade for den grønne omstilling.

Dansk Erhverv kan støtte, at plug-in hybridkøretøjer undtages nulemissionszonerne i en overgangsperiode frem til udgangen af 2025.

Beslutningsproces for etablering og ændring af zoner

Dansk Erhverv kan tilslutte sig lovforslagets oplæg til "beslutningsproces" omkring nulemissionszonerne. Hermed menes, at kommunerne gennemfører en høring af offentligheden forinden høringen af Miljøministeriet/Miljøstyrelsen.

Dansk Erhverv er positive over for det sammenspil, der etableres, hvoraf kommunerne sikrer en lokal forankring, mens ministeriet kan komme med evt. indsigelser, hvis nulemissionszonerne ikke løfter klimaopgaven i tilstrækkelig grad eller er til skade for erhvervslivet og borgere.

I lovforslaget er der desuden en bemyndigelse til ministeren om at fastsætte en række kriterier, som skal belyses og vurderes i kommunernes høring mhp., at alle relevante forhold og konsekvenser er belyst. Det er her afgørende, at der fastsætter krav om at gennemføre en konsekvensvurdering af zonen påvirkning af erhvervet. For at der kan indføres nulemissionszoner bør kommunerne sandsynliggøre, at der er tilstrækkelig tank- og ladeinfrastruktur til at servicere køretøjer i det (nær-)område, som kommunen påtænker at gøre til nulemissionszone. Er det ikke tilfældet, kan der være grundlag for, at ministeriet bringer indsigelsesmuligheden i spil.

Generelt bemærker Dansk Erhverv, at der bør være tilstrækkelig med tank- og ladeinfrastruktur for private (bl.a. beboere i etageejendomme) og erhvervstransporten for, at nulemissionszonerne for alvor kan få den ønskede effekt for klimaet. Det er herunder vigtigt at understrege, at der er et stigende behov for særskilte ladepladser til erhvervskøretøjer, der i højere grad har brug for lynladning i løbet af en arbejdsdag.

Geografisk afgrænsning af zoner

Kommunerne kan etablere nulemissionszoner i et "afgrænset byområde". Den nærmere definition heraf vil blive fastsat på bekendtgørelsesniveau – dog er det beskrevet i lovbemærkningerne, at det afgrænsede byområde kun vil kunne ligge i et område, der er defineret som byzone.

Dansk Erhverv kan tilslutte sig lovforslagets bemærkninger om, at det afgrænsede byområde bliver defineret og udpeget under hensyntagen til "Det strategiske vejnet"¹, som Vejdirektoratet, kommunerne og politiet har udpeget.

Herudover bør det overvejes, om der skal fastsættes en minimumsstørrelse (antal indbyggere) på de byer, hvori der kan indføres nulemissionszoner.

Tilsyn og kontrol

Med lovforslaget får politiet beføjelser til at udføre kontrol med nulemissionszonerne som led i varetagelsen af andre opgaver.

Det fremgår desuden i lovforslaget, at det i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 65 vil det være de kommunalbestyrelser, der etablerer nulemissionszoner, der vil skulle føre tilsyn med overholdelsen af nulemissionskravet. Det er uklart, om eller hvilke kontrolopgaver kommunerne er tiltænkt i den praktiske håndhævelse af zonerne? Eller om det kun er en politimæssig opgave. Kontrollen bør være ensartet over hele landet.

¹ <https://www.vejdirektoratet.dk/side/det-strategiske-vejnet>

Dokumentation og bevis for undtagelse

For køretøjer, der af den enkelte kommunalbestyrelse får en konkret afgørelse om dispensation eller er omfattet af en generel undtagelse, vil der være et behov for, at denne oplysning er tilgængelig på anden vis end i Køretøjsregisteret, fremgår det af lovforslaget.

Miljøministeriet bemyndiges derfor til at fastsætte regler om dokumentation mv. for undtagelser fra kravene, herunder regler der vedrører dokumentation ifm. kommunernes konkrete dispensationer.

Dansk Erhverv opfordrer til, at det klart og tydeligt fremgår af lovgivningen, hvilken dokumentation der kan kræves, og at dokumentationen og bevisbyrden ikke er administrativ tung for borgere og erhverv. Klare rammer skal sikres sammenhæng i administrering af ordningen på tværs af landet. Det vil være meget u hensigtsmæssigt, hvis der kræves forskellig dokumentation fra kommune til kommune.

Det er derfor bekymrende, at der i lovforslagets bemærkninger står, at: *”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.”*, da det kan læses som, at det er op til den enkelte kommune at udtænke hvilken dokumentation borgere og erhvervsliv skal fremlægge i netop deres kommune. Dansk Erhverv skal advare mod, at sådan et fragmenteret kontrolregime oprettes, hvis det er det, der er tiltænkt. Der bør i stedet være klare retningslinjer fra statslig side, der sikrer en ensartet kontrolmodel.

Frist ifm. etablering og udvidelse af zoner

Dansk Erhverv bemærker, at den fastsatte tidsfrist på 6 måneder, inden en nulemissionszone kan træde i kræft, er en meget kort frist.

Det bør ændres, så der gives et års varsel, før en zone kan træde i kræft. Det kræver store investeringer i køretøjer og den tilhørende infrastruktur, hvis virksomheder skal kunne efterleve nulemissionskravene. Leveringstid på teknologi og køretøjer (op til 1-2 år), mulighed for at finde de økonomiske midler, logistisk planlægning m.m. tager alt sammen tid, og vil i de fleste tilfælde ikke kunne opnås inden for et halvt år.

Opkrævning af bøder fra udenlandske køretøjer

Dansk Erhverv bemærker, at det skal sikres, at bøder udstedt til udenlandske køretøjer kan opkræves effektivt. Det skal undgås, at staten ender i en lignende situation, som er tilfældet med hensyn til opkrævning af p-afgifter udstedt til udenlandske lastbiler på motorvejsrastepladserne.

Bødeniveau

Dansk Erhverv noterer sig, at lovforslaget lægger op til et bødeniveau på 1.500 kr. for personbiler mv. og 7.500 kr. for lastbiler og busser. Dansk Erhverv anser et bødeniveau for lastbiler og busser på det dobbelte af personbiler for mere rimeligt.

Sanktionssystem for miljøzoner

Med lovforslaget lægges der op til at ændre sanktionssystemet for miljøzonerne. Dansk Erhverv støtter ændringen om, at der kun kan udstedes ét bødeforelæg pr. uge, frem for ét pr. døgn, men er samtidig skeptisk overfor indførslen af princippet om absolut kumulation.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport