

Miljøministeriet

Den 31. maj 2024

## Dansk Erhvervs bemærkninger til udkast til lovgivning om nulemissionszoner

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 1. maj 2024 vedrørende ovennævnte.

Vi bakker op om miljø- og nulemissionszoner som vigtige redskaber til at fremme den grønne omstilling af transportsektoren, men konstaterer samtidig, at transportbranchen og branchens kunder står over for store forandringer og økonomiske omkostninger i de kommende år.

Nulemissionslastbiler er fortsat under hurtig udvikling. Det er positivt, men de er fortsat dyre og begrænsede i deres praktiske anvendelse i forhold til mange kørselsopgaver, ligesom der er udfordringer i forhold til ladeinfrastruktur og batteriernes rækkevidde.

Vi lægger som følge heraf stor vægt på, at transportbranchen får den rette tid og mulighed for at omstille sig i takt med etableringen af de rette rammevilkår, tilstrækkelig ladeinfrastruktur og teknologiske udvikling.

Det er ligeledes positivt, at nulemissionszoner ifølge forslaget udelukkende kan etableres som én af to veldefinerede modeller, fremfor at der gives mulighed for at etablere individualiserede zoner med forskelligartede krav blandt kommunerne.

Dansk Erhverv påpeger i øvrigt, at biobaserede og syntetiske brændstoffer bør kategoriseres på samme måde i kravene til nulemissionszonerne, da disse er afgørende for at mindske den grønne omstilling af sektoren. Vi lægger endvidere vægt på, at udenlandske køretøjer ligeledes omfattes og at håndhævelsen bliver lige så effektiv som for danske køretøjer.

Vi noterer, at traktorer også påtænkes omfattet på linje med erhvervskøretøjer som varebiler og små lastbiler.

Det tidsmæssige perspektiv for implementering af nulemissionszoner er vigtigt for transporterhvervet, idet udskiftningen af køretøjsparken i dag sker løbende i takt med, at det enkelte køretøj teknisk og økonomisk forældes og afskrives. Samtidig er der væsentlige leveringstider på op til 1-2 år afhængig af typen og opbygningen af køretøjet, og et varsel på kun 6 måneder fra den kommunale beslutning er for kort. En for hurtig implementering vil også for kommunerne betyde, at deres indkøbsaftaler, der vedrører transportydelser, skal annulleres, revideres og reetableres. Dansk Erhverv skal derfor kvittere for, at der for erhvervskøretøjer lægges op til et varsel på 12 måneder, før en nulemissionszone kan træde i kraft. I forhold til mere avancerede opbygninger af lastbiler bør der være dispensationsmuligheder på fx op til 24 måneder.

Vi noterer med tilfredshed, at det forventes, at det vil indgå i definitionen af et afgrænset byområde, at der, i overensstemmelse med det statistiske bybegreb, er tale om et mindre, sammenhængende byområde, et antal veje, et kvarter eller distrikt i en by med tæt bebyggelse, hvor afstanden mellem husene ikke overstiger 200 meter, medmindre afstanden skyldes offentlige anlæg. Det vil

derfor ikke være muligt at etablere en nulemissionszone, som f.eks. dækker hele Aarhus midtby eller Odense centrum, idet dette vil gå videre end definitionen af et afgrænset byområde. Det forudsættes endvidere, at området ikke må indeholde veje, der er omfattet af det strategiske vejnet. Det strategiske vejnet omfatter bl.a. veje, der forbinder og fordeler trafikken i hele landet, og er veje, der er væsentlige for den samlede fremkommelighed.

Vi noterer, at der lægges op til en evaluering 3 år efter lovforslagets vedtagelse, hvor det fx kan overvejes ved en senere ændring af miljøbeskyttelsesloven at lade tunge køretøjer (busser og lastbiler) omfatte, ligesom det eventuelt kan besluttes at hæve antallet af zoner pr. kommune.

Dansk Erhverv skal kvittere for kravene til kommunernes ”oplysningsgrundlag” som vi umiddelbart finder dækkende.

I forbindelse med offentligt tilgængelige ladestandere i zonen vil det i forbindelse med valg af en nulemissionszone for al trafik, dvs. også erhvervstrafik, være meget vigtigt, at offentlig tilgængelighed af ladestandere til netop erhvervskøretøjer specificeres. Det er vigtigt, at erhvervskøretøjer vil få god adgang til hurtig ladning i det offentlige rum i løbet af en arbejdsdag. Det gælder også de fysiske rammer for større varebiler og lastbiler under 12 ton, der ofte vil være større end en normal bås for en personbil.

Dansk Erhverv noterer, at der i lovforslaget lægges op til en del undtagelser med fokus på persontransport fx udfordringer for de sygetransporter, der har indbygget lift og for specialbyggede handicapkøretøjer og ejere af specialhandicapkøretøjer, der har behov for at kunne køre så tæt på deres destination som muligt.

Der er meget lignende udfordringer med vare- og lastbiler fx med lift og med at kunne køre tæt på af-/pålæssested (godset kan ikke ”gå selv”), ligesom der findes akutkørsel fx transport af blod, organer, dokumenter, prøver og prøvesvar, og fx en TV-inspektionsbil, som skal afdække en akut kloakskade, som lige såvel kunne blive omfattet af en undtagelse.

Vi noterer med tilfredshed, at der vil kunne fastsættes andre generelle undtagelser, hvis det f.eks. viser sig, at der kan være et generelt behov for at undtage visse typer køretøjer. Det kunne eksempelvis være køretøjer, der anvendes til tidsbegrænset byggeri i nulemissionszoner.

Dansk Erhverv skal kvittere for, at de erhvervsøkonomiske konsekvenser skal belyses i forbindelse med den enkelte etablering af en nulemissionszone, og at der ved etablering af en nulemissionszone i den geografiske afgrænsning skal 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).

Vi noterer endvidere, at lovforslaget ikke indeholder hjemmel til ekspropriation, og at det derfor forudsættes, 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.

I forbindelse med dispensationer er det meget vigtigt, at der foreligger klare landsdækkende rammer, således som lovforslaget lægger op til, ved at Miljøministeriet fastlægger rammer for at sikre ensartet praksis. Dansk Erhverv er enig i, at en kommune med fordel kan vurdere behovet for en dispensation. I den forbindelse lægger vi vægt på, at der fastsættes faste rammer for en ensartet dispensationspraksis.

Dansk Erhverv skal kvittere for, at det i miljøzonereguleringen forslås, at flere overtrædelser af miljøzone-reguleringen, som er konstateret ved digital kontrol og med samme køretøj i samme miljøzone og inden for samme uge, anses for én overtrædelse, mod i dag samme dag.

Vi er til gengæld betænkelige ved, at der indføres absolut kumulation, der vil medføre, at bødens samlede størrelse i tilfælde med flere overtrædelser af miljøzonereguleringen som det klare udgangspunkt ikke vil kunne nedsættes.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a small '1' written below the first letter 'J'.

**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef