
Høring af udkast 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 miljøzonerreguleringen, m.v.)

CONCITO og RGO takker for muligheden for at kommentere på udkast til lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner, m.v.) Der er 4 punkter, som vi godt vil problematisere:

- Udeladelse af lastbiler over 12 ton
- Undtagelse for hybridbiler indtil 31. december 2025
- Tidsubegrænset undtagelse for beboere og eventuelt tilflyttere
- Manglende konkretisering af den nødvendige regulering

Udeladelse af lastbiler over 12 ton

CONCITO og RGO har tidligere bakket op om lavemissionszoner (bekendtgørelse om krav til dieseldrevne lastbiler, busser, varebiler og personbiler i fastlagte miljøzoner mv., 2021-50405) og har set frem til muliggørelsen af nulemissionszoner ved denne ændring af loven om miljøbeskyttelse, da disse kan have en større klimamæssig effekt. CONCITO og RGO støtter derfor tiltaget som et virkemiddel til at fremme omstillingen af transportsektoren for såvel personbiler som den tungere transport. De positive klimaeffekter forventes indirekte afledt af lovforslaget pga. en forventning om hurtigere omstilling til fossilfri køretøjer samt øget gang, cyklisme, kollektiv transport og andre mere bæredygtige transportformer.

Dog finder CONCITO og RGO, at ambitionsniveauet i lovforslaget kunne øges betragteligt, hvis også tunge lastbiler (>12 tons) var inkluderet. Det er ikke retvisende, når det beskrives i lovforslaget, at det ikke er teknologisk muligt og både danske virksomheder (fx COOP & Stark) og flere nabolande (fx Holland og Storbritannien) viser vejen. Såfremt det ikke vurderes som muligt at gennemføre restriktioner for tunge lastbiler på nuværende tidspunkt, bør der som minimum fastsættes en efterfølgende dato for dette, således at man i højere grad tilgodeser og belønner de virksomheder, der går forrest i omstillingen til grøn teknologi indenfor transport og logistik.

Undtagelse for hybridbiler

CONCITO og RGO finder det problematisk at hybridbiler undtages indtil 31. december 2025, da det opfordrer yderligere til køb af denne biltype, der i praksis har vist sig at bidrage langt mindre end forventet til en bæredygtig omstilling af persontransporten.

Tidsbegrænset undtagelse for beboere og eventuelt tilflyttere

CONCITO og RGO finder det uhensigtsmæssigt, at beboere tidsbegrænset kan fritages for kravet om nulemissionskøretøjer. I stedet vil vi henstille til, at der ved en sådan fritagelse fastsættes en udløbsdato indenfor en overskuelig tidsramme. Derudover bør tilflyttere ikke kunne opnå dispensation, da de før tilflytningstidspunktet har mulighed for at inddrage kravet om nulemissionskøretøjer i deres overvejelser.

Det fremgår desuden ikke klart, hvorvidt erhvervsdrivende med adresse indenfor nulemissionszonen vil kunne opnå samme dispensation som beboere. Såfremt dette er tilfældet, bør fastsættelsen af en udløbsdato ligeledes gøre sig gældende.

Manglende konkretisering af den nødvendige regulering

De første nulemissionszoner skal være vedtaget inden udgangen af 2023 for at nå at træde i kraft per 1. juli 2024, da de skal annonceres seks måneder forud. Lovforslaget bærer dog karakter af at udskyde væsentlig regulering til senere fastsættelse af ministeren. De vigtigste eksempler herpå er:

- Kommunernes muligheder: Det fremgår ikke klart i lovforslaget hvilke kriterier, som kommunerne skal lægge til grund for udpegelsen af nulemissionszonerne, herunder hvilke veje der kan omfattes. CONCITO og RGO anbefaler derfor en snarlig præcisering af disse i en bekendtgørelse, således at kommunerne kan planlægge rettidigt, herunder præcisering af, at alle veje udenfor det strategiske vejnet kan omfattes.
- Adgang til dispensation: CONCITO og RGO finder det bekymrende at selvom bemærkningerne til nærværende udkast til lovforslag nævner at det ikke vurderes at "en ordning med kommunal mulighed for at etablere nulemissionszoner i al mindelighed vil rejse spørgsmål om ekspropriation efter grundlovens §73", så åbnes der i efterfølgende bemærkninger alligevel for en potentielt alt for lempelig adgang til dispensation, der italesætter forurenernes ret til kompensation, hvis man indfører regulering, der skal reducere denne forurening.

Forudsætningen om, at der kan være tale om ekspropriation ift. gennemførelse af generelle krav, som er begrundet i almene miljø- og sundhedsmæssige hensyn, er vanskelig at forstå. Ved stillingtagen til, om der er tale om ekspropriation, tillægges følgende faktorer normalt vægt:

- Om der er tale om generelle eller konkrete krav. Er der tale om generelle indgreb, der rammer alle – eller alle medlemmer af en nærmere defineret gruppe, som situationen er med bekendtgørelsesudkastet – vil der som udgangspunkt ikke kunne tales om ekspropriation.
- Begrundelsen for bestemmelserne i bekendtgørelsen er også relevant ved stillingtagen til, om det kan karakteriseres som ekspropriation. Der er jo tale om vægtige samfundsmæssige hensyn til sundhed, miljø og klima. Hvor der som i den konkrete sammenhæng er tale om varetagelse af sundhedsmæssige og miljømæssige hensyn, herunder til overholdelse af luftkvalitetskrav, vil den relevante begrundelse for kravene i sig selv tale imod, at der er tale om ekspropriation.

- Indgrebets intensitet er også relevant. Indebærer kravene meget store økonomiske indgreb ift. konkrete bilejere, som på grund af kravene ikke vil kunne opretholde deres erhverv, vil en meget vid fortolkning af ekspropriationsbegrebet måske kunne anvendes.

CONCITO og RGO finder det derfor hensigtsmæssigt at lovforslaget konkretiseres yderligere således at både kommuner og borgere hurtigere kan se vilkårene for nulemissionszonerne.