

NOTAT



Miljøministeriet
Departementet

Notat om hovedindhold vedr. forslag til ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder og indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen, m.v.)

Den 1. maj 2024

Baggrund og formål

Med lovforslaget udmøntes *Aftale om nulemissionszoner*. Aftalen blev indgået mellem regeringen, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre og Alternativet den 9. februar 2024.

Lovforslaget vil give kommunalbestyrelserne mulighed for hver at oprette én nulemissionszone i et mindre, afgrænset byområde, hvor der som udgangspunkt kun er adgang for nulemissionskøretøjer. Med nulemissionszoner i afgrænsede byområder kan kommunerne mindske den lokale støj- og luftforurening og fremme grøn mobilitet.

Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at alle landets kommunalbestyrelser kan træffe afgørelse om etablering af hver én nulemissionszone i et afgrænset byområde. I den forbindelse skal en række elementer belyses og konsekvensvurderes, bl.a. størrelsen på zonen og mulighederne for betjening med kollektiv transport.

Kommunens udkast til afgørelse skal sendes i offentlig høring og derefter i høring hos Miljøstyrelsen, der vil få mulighed for at gøre indsigelse mod etableringen, hvis Miljøstyrelsen vurderer, at nulemissionszonen ikke opfylder de fastlagte kriterier. Det forudsættes, at indsigelser fra Miljøstyrelsen alene skal fremsættes i tilfælde, hvor Miljøstyrelsen vurderer, at en zone vil blive for indgribende eller ikke overholder definitionen til et afgrænset byområde.

Med lovforslaget foreslås det, at miljøministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere regler for etableringen og den forudgående høring, herunder de indholdsmæssige krav, men også processuelle krav, som inddragelse af offentligheden i kommunens forslag om etablering af en nulemissionszone.

Miljøministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for undtagelser og dispensationer i nulemissionszonen. Da nulemissionszoner kan etableres i afgrænsede byområder, vurderes det, at sagsbehandlerne i de enkelte kommuner har det bedste lokalkendskab. Det foreslås derfor, at de enkelte kommuner varetager dispensationspraksissen for kommunens egen nulemissionszone. For at sikre en rimelig ensartet dispensationspraksis bemyndiges miljøministeren til at kunne fastsætte nogle rammer, inden for hvilke kommunalbestyrelserne kan meddele dispensationer. Dispensationspraksissen vil kunne sikre, at der vil kunne tages hensyn til særlige køretøjer eller særlige situationer.

Det foreslås, at kommunalbestyrelserne skal kunne vælge mellem to typer af nulemissionszoner. Med den ene zonetype omfattes alene persontrafik (personbiler, varebiler til privatanvendelse, motorcykler, knallerter og taxier), og med den anden zonetype omfattes al trafik (yderligere medtages øvrige varebiler og lastbiler). Af hensyn til handel og vareleverancer i zonen foreslås det, at lastbiler med en vægt over 12 tons undtages begge zonetyper. Ligeledes foreslås busser undtaget nulemissionszonekravene af hensyn til udbuddet af nulemissionsbusser. Det foreslås endvidere at undtage køretøjer, der benyttes af forsvaret, politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester fra kravene for at sikre, at de ikke vil blive forhindret i at udføre deres arbejde.

Der lægges i lovforslaget op til, at ordningen evalueres efter en periode på tre år med henblik på at vurdere om loftet for antal zoner bør hæves, og hvilke køretøjer, der bør omfattes.

Ændringer i miljøzonereguleringen

I sager hvor Miljøstyrelsen udsteder administrative bødeforelæg for overtrædelse af miljøzonereguleringen og kan konstatere, at der er gentagne overtrædelser med det samme køretøj, har styrelsen ikke mulighed for at nedsætte den samlede bødestørrelse, som politiet og domstolene har. Miljøstyrelsen skal udstede et administrativt bødeforelæg med den fulde bødestørrelse per overtrædelse.

I anmeldte sager med gentagne overtrædelser til politiet kan politiet anvende princippet om modereret kumulation og dermed nedsætte den samlede bødestørrelse. Det har vist sig, at ikke alle politikreds gør dette, hvilket vurderes uhensigtsmæssigt ift. ligebehandling og for betalingsvillighed af Miljøstyrelsens udstedte administrative bødeforelæg.

Det foreslås derfor tillige med lovforslaget, at der ændres på disse regler, så der indføres et princip om absolut kumulation, der vil indebære, at anklagemyndigheden som udgangspunkt ikke kan nedsætte den samlede bødestørrelse. For at sikre mod urimeligt høje bøder foreslås det endvidere, at der kun kan udstedes ét bødeforelæg pr. uge, frem for ét pr. døgn. Dette findes rimeligt ved absolut kumulation, da der kan gå op til en uge, før køretøjssejeren modtager besked i Digital Post om overtrædelsen. Det er vurderingen, at en bøde om ugen stadig vil afskrække hovedparten af omfattede køretøjssejere.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Stat, kommuner og regioner

Det vil være frivilligt for kommunalbestyrelserne at etablere en nulemissionszone. De samlede økonomiske konsekvenser for kommunerne vil således afhænge af hvor mange kommuner, der etablerer en nulemissionszone samt zonernes geografiske størrelse og placering.

Vælger en kommunalbestyrelse efter de foreslåede regler at etablere én nulemissionszone, vil det medføre udgifter for kommunen. Ved etablering af en nulemissionszone vil der være udgifter forbundet med etablering og administration, herunder udgifter til information til de berørte køretøjssejere, håndtering af dispensationsansøgninger og udgifter til skiltning.

Erhvervslivet

Etableres der nulemissionszoner, der omfatter persontrafik, herunder taxier, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for taxierhvervet.

Etableres der nulemissionszoner, der omfatter al trafik, herunder erhvervstrafik, vil det få administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Der vurderes ikke at være væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet, da der ikke er nogen registreringspligt, mærkeordning eller andet, som erhvervet skal indrette sig på. Der kan dog være administrative konsekvenser for virksomheder, der ønsker at ansøge om dispensation.

Der vil være økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med eventuel udskiftning af køretøjer til nulemissionskøretøjer. Erhvervslivet udskifter løbende deres køretøjer og budgetterer med forventet levetid på køretøjet, og en udskiftning før tid, som følge af nulemissionszonekrav, vil være en ekstra omkostning for erhvervet. Kommunen skal i sit oplysningsgrundlag, der skal i høring hos Miljøstyrelsen belyse de erhvervsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med etablering af den enkelte nulemissionszone.

Borgere

Der vurderes ikke at være væsentlige administrative konsekvenser for borgerne, da der ikke er nogen registreringspligt, mærkeordning eller andet, som borgerne skal indrette sig på. Der kan dog være administrative konsekvenser for borgere, der ønsker at ansøge om dispensation.

Forholdet til EU-retten

Som følge af lovforslagets bestemmelser om begrænset anvendelse af køretøjer med forbrændingsmotor i nulemissionszoner, vil et udkast til lovforslaget blive notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester.

For så vidt angår partikeludledning vil tiltaget have en begrænset effekt i forhold til opfyldelse af det danske emissionsloft, mens NO_x-kravet allerede ventes opfyldt med eksisterende tiltag, jf. NEC-direktivet.

Udmøntningen af lovforslaget

Lovforslaget planlægges fremsat OKT I og forventes at træde i kraft den 1. januar 2025.