

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Nulemissionszoner – nye regler på vej!

Af Julie Kjær Jørgensen og Katja Asmussen, Miljøministeriet

Abstrakt

Der fremsættes oktober 2024 lovforslag om kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder. Nærværende artikel giver et kort resume af baggrund for de kommende regler og den anvendte metode.

Formål og Baggrund

Der er i februar 2024 indgået politisk aftale om, at give alle landets kommuner mulighed for at oprette såkaldte nulemissionszoner, hvor der kun er adgang for fossilfrie køretøjer. Lovforslaget, der udmønter aftalen fremsættes til oktober 2024.

Omkring 4.000 danskere dør hvert år for tidligt som følger af luftforurening. Benzin- og dieselos fra trafikken er blandt de største syndere. Problemet er størst i byerne, og derfor vil regeringen give danske byer mulighed for at sætte ind, så vi kan sikre mere ren luft i byerne.

Nulemissionszonerne vil mindske støj- og luftforurening lokalt, samtidig med at de vil styrke den grønne omstilling og give øget incitament til at købe elbiler blandt de danskere, der påvirkes af nulemissionszonerne.

Nulemissionszoner har været efterspurgt af især København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg Kommuner. Senest har både Københavns Kommune og Aarhus Kommune genbekræftet interessen i februar 2024 ifm. den politiske aftale.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Der er i udarbejdelsen af reglerne generelt set på følgende elementer:

1. Definition af en nulemissionszone
2. Omfattede køretøjer
3. Etableringskriterier og –vurdering
4. Håndhævelse
5. Effektivurdering

1) Definition af en nulemissionszone

Nulemissionszoner er mindre byområder, hvor der som udgangspunkt kun er adgang for nulemissionskøretøjer (fx el- og brintbiler). En nulemissionszone kan etableres i et afgrænset byområde, som er defineret som byzone i medfør af planloven, og må ikke omfatte dele af det strategiske vejnet, og det bliver dermed kun muligt at omfatte lokalveje. Hver kommune må maksimalt etablere én nulemissionszone, og der må ikke være langt fra udkanten af en zone og til midten af zonen.

Den konkrete afgrænsning af byområdet skal tage hensyn til lokal trafikafvikling, således at der ikke genereres uforholdsmæssig mertrafik ved omvejskørsel. Der skal ved afgrænsningen ligeledes tages hensyn til adgang til kollektiv transport, parkeringsmuligheder og opladningsfaciliteter for eldrevne køretøjer i zonen samt i umiddelbar nærhed til zonen. Endelig skal der i afgrænsningen tages hensyn til virksomheder, der er afhængig af konventionel transport (fx tankstationer og automekanikere).

2) Omfattede køretøjer

Det er kommunerne, som træffer beslutning om etablering af en nulemissionszone og der kan vælges mellem to zonetyper. Kommunen kan således vælge om deres zone skal gælde for al trafik eller kun for persontrafik, jf. tabel 1 nedenfor.

- **Zone for persontrafik:** Her omfattes personbiler til privat anvendelse, herunder minibusser op til 3.500 kg., motorcykler, knallerter og tilsvarende motorkøretøjer, taxier samt private varebiler. Dvs. disse køretøjer må ikke køre ind, hvis de har en forbrændingsmotor. Erhvervskøretøjer (fx erhvervsjede varebiler og lastbiler) uanset størrelse kan fortsat køre i nulemissionszoner uanset drivmiddel.
- **Zone for al trafik:** Her omfattes som udgangspunkt alle køretøjer uanset anvendelse, dog med nedenstående undtagelser og med mulighed for dispensation.

Tabel 1: Oversigt over de to modeller, kommunen kan vælge

	Nulemissionszone kun for persontrafik	Nulemissionszone for al trafik
Omfattes kravene i zonen	- Personbiler til privat anvendelse, herunder - minibusser op til 3.500 kg. - Motorcykler, knallerter og lignende - Varebiler til privat anvendelse - Taxier	- Personbiler til privat anvendelse, herunder - minibusser op til 3.500 kg. - Motorcykler, knallerter og lignende - Varebiler til privat anvendelse - Taxier - Erhvervskøretøjer, herunder - Varebiler - Lastbiler under 12 tons
Omfattes ikke af kravene (må færdes i zonen uanset drivmiddel)	- Erhvervskøretøjer, herunder: - Varebiler - Lastbiler under 12 tons	
Faste undtagelser (obligatoriske at undtage)	- Beboere - Handicap køretøjer, herunder blå handicapkort - Redningskøretøjer, forsvarets køretøjer - Lastbiler over 12 tons og busser	

De to modeller vil give større fleksibilitet for den enkelte kommune ift. at kunne regulere baseret på lokale behov.

En zone for persontrafik vurderes at medføre færre administrative udgifter ifbm. med bl.a. dispensationsansøgninger for den enkelte kommune. Hermed kan man øge antallet af kommuner, der vil tilslutte sig ordningen.

Nulemissionszoner for al trafik (der altså omfatter erhvervskørsel) vil skulle suppleres med regler, der stadig gør kørsel til byggepladser mv. mulig, hvor dette ikke kan ske med nulemissionskøretøjer. Store lastbiler bør derfor undtages, da udbuddet af nulemissionskøretøjer er minimalt i denne køretøjskategori. Undtagelsen vil også gælde busser (både kollektiv trafik og turistbusser), der har lignende udfordringer ift. udbud og ladeinfrastruktur.

For at give borgere og erhvervsliv bedre mulighed for gradvist at omstille sig til nulemissionskøretøjer og tilpasse deres adfærd og samtidig sikre, at fx dagligvarelevering og byggerier fortsat er muligt inde i en nulemissionszone, vil der blive fastsat regler i lovgivningen om, at de enkelte kommuner kan meddele dispensationer.

3) Etableringskriterier og -vurdering

Etableringskriterier

Hver kommune må maksimalt etablere én nulemissionszone, så der ikke er risiko for, at nært beliggende nulemissionszoner potentielt kan skabe en kludetæppeeffekt, som kan hæmme mobiliteten for borgere og erhvervsvirksomheder, der benytter konventionelle køretøjer. Det er hensigten at evaluere ordningen efter en periode på tre år. Herefter kan det på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere og virksomheder samt erfaringer med håndhævelse og administration af nulemissionszoner evt. besluttes at hæve loftet for antallet af zoner pr. kommune, ligesom de omfattede køretøjer kan genbesøges.

Etableringsproces

Kommunalbestyrelsen udarbejder udkast til afgørelse om etablering af nulemissionszone, som sendes i offentlig høring, herunder hos relevante myndigheder.

Formålet er, at kommunen får beskrevet zonen og administration heraf, herunder geografisk størrelse, konsekvenser for eksisterende trafik, trafikal betjening med kollektiv transport, forventet ikrafttrædelse og den administrative håndtering af bl.a. dispensation og skiltning.

Kommunens afgørelse om etablering af en nulemissionszone skal samtidigt indeholde:

- Zonen og antal omfattede beboere
- Mulighed for adgang uden nulemissionskøretøj
- Mulighed for borgerne for at kunne indstille sig
- Erhverv – detailhandel, byggeri eller andet særligt erhverv

Det er obligatorisk for kommunen at høre Transportministeriet, Erhvervsministeriet og Justitsministeriet, så det sikres, at der tages stilling til mobilitet, erhvervslivet og håndhævelsen af zonerne. Kommunen har herudover pligt til at høre Miljøstyrelsen, som vil få mulighed for at gøre indsigelse mod etableringen. Såfremt Miljøstyrelsen gør indsigelse mod etableringen, må zonen ikke oprettes. I Miljøstyrelsens samlede overvejelse om indsigelse skal overnævnte kriterier indgå, ligesom det skal sikres, at zonen ikke omfatter det strategiske vejnet.

Etablering skal efter endelig kommunal beslutning varsles i minimum 6 måneder for private køretøjer og 12 måneder for erhvervskøretøjer, så berørte kan indrette sig på kravene i nulemissionszonen. Den længere indfasning for erhvervskøretøjer skyldes, at virksomheder løbende udskifter deres køretøjer og budgetterer med forventet levetid på køretøjer, hvorfor en udskiftning før tid, som følge af nulemissionszonekrav, vil være en ekstra omkostning for erhvervet.

Dispensationer og undtagelser

For at sikre at der kan tages hensyn til særlige køretøjer eller særlige situationer, vil der være dispensationsmuligheder. Dispensationspraksissen varetages af den enkelte kommune inden for nogle fastsatte rammer. Herudover fastsættes undtagelser for visse køretøjer og kørselsformål, herunder

beboere, busser, lastbiler over 12 tons og handicapkøretøjer, som er obligatoriske at undtage reglerne i alle nulemissionszoner, jf. tabel 1. De faste undtagelser for bl.a. handicapkøretøjer og redningskøretøjer gælder på tværs af alle zoner, mens en beboer kun er undtaget i den zone, køretøjsejeren har bopæl.

Plug-in hybrider må ikke færdes i en nulemissionszone. Det skyldes, at det er vanskeligt at kontrollere, hvilket drivmiddel bilen kører på, mens den er i zonen og at plug-in hybrider på EU-niveau anses som værende en overgangsteknologi.

Dispensationer er kun gældende i den pågældende kommunes zone, der er meddelt dispensation til.

4) Håndhævelse

Politiet vil kunne håndhæve regler i nulemissionszoner, som led i politiets almindelige kontrol med lovgivningen.

5) Effektivurdering

De miljø- og naturmæssige konsekvenser afhænger, ligesom de klimamæssige konsekvenser, af hvor mange kommuner, der ønsker at etablere en nulemissionszone, zonerens geografiske størrelse og placering samt om der bliver tale om zoner for persontrafik eller for al trafik.