

30. maj 2024

Høringsvar til 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 miljøzonereguleringen, m.v.)

Overordnet betragter vi det som meget velkomment, at regeringen og et flertal i Folketinget vil gøre det muligt for Kommunerne at indføre nulemissionszoner. Men vi har en række elementer vi gerne vil kommentere på, hvor vi ikke mener at forslaget lever op til intentionen om at sikre renere og grønnere byer, med mindre støj- og luftforurening.

Først og fremmest skal man skal jo starte et sted. Men begrænsningerne i kommunernes handlemuligheder, ved at de kun kan lave én mindre zone, og samtidig ikke selv kan vælge, hvilke typer køretøjer, der er omfattet, skaber unødvendige begrænsninger i forhold til formålet.

Undtagelsen af tunge køretøjer

I forslaget lægges der op til, at tunge køretøjer som lastbiler over 12 tons og busser over 3,5 tons skal undtages fra den model kommunerne kan vælge, der betegnes som for 'al trafik'.

Det nævnes eksplicit, at Miljøministeriet ikke betragter teknologien som 'moden' og at et af formålene med evalueringen efter 3 år er at overveje om 'den teknologiske udvikling' er langt nok til at de skal medtages.

Det beskrives at en af grundene til at man vil undtage de tungere lastbiler er, at disse køretøjer ikke er 'tilstrækkeligt tilgængelige' og f.eks. ikke er muligt i forbindelse med f.eks. byggevarer, der så alternativt vil skulle omlastes.

Vi står helt uforstående overfor denne beskrivelse.

Der findes elektriske lastbiler til næsten alle anvendelser til de fleste segmenter. Vi har elektriske lastbiler, der har 72 tons totalvægt, 44 tons sættevognstrækkere, cementblandere, transport af byggematerialer, distributionslastbiler, enorme elektriske kraner m.m. og hver 12. nye lastbil der p.t. sælges i Danmark, er ifølge Bilimportørernes statistik for 2024 en el-lastbil (uden støtte).

Der er ingen grund til en generel undtagelse for disse lastbiler.

Samtidig undtages busser over 3,5 tons. Dette til trods for at elektriske busser i 2024 udgør mere end 75 procent af nysalget. El-busserne fik deres gennembrud tilbage i 2018, så at undtage dem fra nulemissionszonerne er et misforstået hensyn.

Det er derfor helt misforstået at undtage de tunge køretøjer på grund af hensyn til handel og vareleverancer i byerne.

Særligt set i lyset af, at der lægges op til en længere periode før ikrafttrædelse for erhvervskøretøjer (12 måneder i stedet for 6 måneder) virker det ekstra meningsløst.

Også vigtigt at påpege, at effekten af sænket støj ødelægges, hvis man alligevel vil tillade de mest larmende køretøjer -fossile lastbiler og busser - at køre i zonerne.

En lang række virksomheder, der både bruger kraner, tunge lastbiler og turistbusser har allerede for flere år siden investeret i disse køretøjer i forventning om både markeds- og reguleringsmæssige krav. Disse virksomheder vælger man med undtagelsen at straffe, i stedet at belønne de virksomheder, der ikke har investeret i en grøn fremtid.

Samtidig er nulemissionszoner en af de væsentligste faktorer, virksomheder tager udgangspunkt i, når de vælger at investere i f.eks. el-lastbiler i Europa, hvorfor nulemissionszoner – også for lastbiler – kan sætte skub i elektrificeringen i Danmark, frem for at virksomheder vælger at investere i andre lande, der har nulemissionszoner for lastbiler.

I helt særlige tilfælde kan køretøjer med særlig funktion eller opbygning, såvel som f.eks. som længerevarende buskontrakter på diesel eller biogas, undtages under mulighederne for dispensation.

Andre undtagelser

I forhold til de undtagelser, man forventer at lægge ind i forhold til taxier af typen Storvogn 2 skal vi gøre opmærksom på, at der, selvom der tidligere ikke har været indregistreret sådanne elektriske køretøjer som taxi (fordi denne type ikke har været tilgængelig på markedet), så er de nu tilgængelige på markedet og forventes i taxa-flåden fremadrettet (se f.eks. <https://www.e-minibus.dk/>). Der er således ingen grund til at undtage dette segment.

For god ordens skyld skal vi understrege, at et nulemissionskøretøj naturligvis ikke kan være et køretøj med en forbrændingsmotor og at alle typer køretøjer fra knallerter til traktorer og alt derimellem, bør omfattes.