



## **Aftale om nulemissionszoner mellem Regeringen, SF, EL, RV og ALT**

Luftkvaliteten i Danmark er generelt god og Danmark overholder alle EU's grænseværdier. Lokalt er der dog efterspørgsel efter særlige tiltag til yderligere at kunne regulere én af de store udledere af skadelige partikler og CO<sub>2</sub> – nemlig trafikken. Samtidigt er den grønne omstilling af bilerne allerede godt på vej som følge af ambitionen om at fremme rene og fossilfrie køretøjer, som støjer mindre i byerne og udleder færre partikler og CO<sub>2</sub>.

Målsætningen er dog at fremskynde denne udvikling og øge antallet af rene elbiler. Det bliver derfor centralt, at renere biler kan prioriteres i kommunernes planlægning.

Aftalepartierne er derfor enige om at sikre lovhjemmel til at give alle landets kommuner mulighed for hver at oprette én nulemissionszone ud fra fastsatte kriterier om, hvordan tilladelse og etablering kan ske. Begrænsningen på én zone pr. kommune skal ses som en forsøgsordning, som skal evalueres efter tre år, når der er samlet praktiske erfaringer med nulemissionszoner. De nulemissionszoner, der etableres i forsøgsordningen er dog permanente og vil ikke udløbe ved evalueringen.

I nulemissionszonerne må vejnettet som udgangspunkt kun benyttes af nulemissionskøretøjer som fx el- og brintbiler. Aftalepartierne er enige om, at kommunerne kan vælge mellem to typer af nulemissionszoner: 1) en zone for persontrafik, hvor privatejede person- og varebiler, motorcykler, knallerter og taxaer omfattes og 2) en zone for al trafik, som i tillæg til de omfattede køretøjer i zonen for persontrafik også omfatter erhvervskøretøjer, herunder varebiler og lastbiler under 12 tons. Lastbiler over 12 tons og busser undtages nulemissionszonekravene.

Den tunge transport står overfor en grøn omstilling. Der er i januar 2024 landet en ny EU-aftale om CO<sub>2</sub> standarder for tunge køretøjer, der vil drive udviklingen mod et større udbud af nulemissionslastbiler. Aftalepartierne vil efter tre år fra lovens vedtagelse derfor evaluere ordningen mhp. at vurdere, om loftet for antal zoner bør hæves og hvilke køretøjer, der bør omfattes. Evalueringen sker på baggrund af praktiske erfaringer hos borgere, virksomheder og eventuelt fra øvrige lande samt erfaringer vedrørende håndhævelse og administration af nulemissionszoner. Det kan herefter evt. besluttes at hæve loftet for antallet af zoner, som en kommune kan etablere. Samtidig evalueres det også, om lastbiler over 12 tons og busser fortsat skal undtages nulemissionszonekravene.

Kriterierne for etablering af nulemissionszoner vil blive fastlagt i miljøbeskyttelsesloven, således at kommunerne sikres juridiske, faglige og tekniske rammer for godkendelse og etablering af én

nulemissionszone. Med en nulemissionszone i et afgrænset byområde kan en kommune mindske den lokale støj- og luftforurening og fremme grøn mobilitet.

Der vil i nulemissionszoner som udgangspunkt kun være adgang for nulemissionskøretøjer, men det skal fortsat være muligt at bo og drive virksomhed i en nulemissionszone. Aftalepartierne er derfor enige om at sikre klare undtagelser og dispensationsmuligheder for beboere og erhvervsdrivende i zonen.

Aftalepartierne er enige om, at der tages udgangspunktet i, at kommunerne selv skal finansiere etablering og administration af deres nulemissionszone. Politiet vil stå for håndhævelsen i nulemissionszonerne som led i den almindelige færdselskontrol. Bødestørrelser fastsættes med håndhævelsestrykket in mente med henblik på at sikre størst mulig effekt. Håndhævelsen kan også indgå i evalueringen af nulemissionszoner.

Der kan opstå statsfinansielle konsekvenser fx ifm. mindreprovenu ved fremrykkede skift til nulemissionskøretøjer.

Nulemissionszoner indføres ved en ændring af miljøbeskyttelsesloven i 2024 (forventeligt fremsættes et lovforslag OKT I 2024).

Partierne noterer sig, at der foretages analyser af at omfatte knallerter af miljøzonekravene, at etablere maritime miljøzoner, og hvorvidt Danmarks overholdelse af WHO's grænseværdier for luftforurening kan fremrykkes. Arbejdet forankres i regi af Luftpartnerskabet (Regeringen, SF, EL og RV) og analyserne forventes at foreligge medio 2024. Resultaterne sendes derudover til orientering hos Folketingets partier.