



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Den 26. maj 2020

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1 til B 98 om snarest at indføre kommunal hjemmel til dels at indføre skærpede miljøzoner for personbiler, dels at etablere nulemissionszoner for køretøjer i bydele, stillet den 11. maj 2020 efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

### Spørgsmål nr. 1

”Vil ministeren redegøre for, hvad ministeren vurderer, at det vil koste at finansiere forslaget om snarest at indføre kommunal hjemmel til at indføre skærpede miljøzoner for personbiler og etablere nulemissionszoner for køretøjer i bydele?”

### Svar

Den nødvendige finansiering til en kommunal hjemmel til skærpede miljøzoner vil afhænge af, hvor mange kommuner, der ønsker at anvende hjemlen, hvornår reglerne træder i kraft, og hvor mange biler, der omfattes af reglerne.

Med forbehold for ovenstående og med betydelig usikkerhed anslås de samlede provenumæssige konsekvenser til skærpede miljøzoner for dieselpersonbiler fra før 2011 i de fem største byer i Danmark at udgøre i omegnen af 40 mio. kr. Dette skyldes et fald i statens indtægt fra partikeludledningsafgiften på dieselperson- og varebiler. Faldet sker primært, fordi de ældste biler uden partikelfilter udskiftes med nyere biler. Hertil kommer en stigning i udgifterne til digital håndhævelse som med betydelig usikkerhed vurderes at være i omegnen af 8 mio. kr. Skønsmæssigt vil det påvirke i omegnen af 20.500 biler, som skal udskiftes eller have eftermonteret et partikelfilter som følge af reguleringen. Derved forventes en betydelig reduktion af NOx- og partikelforurening, hvilket isoleret set vil indebære en samfundsøkonomisk gevinst. Privatøkonomierne ved en miljøzone for persondieselmotorer vurderes samlet set og med betydelig usikkerhed at ligge på i omegnen af 47 mio. kr. Den samfundsøkonomiske gevinst vurderes med betydelig usikkerhed at være 176 mio. kr.

På nuværende tidspunkt er der hverken udviklet en model for implementering af nulemissionszoner eller gennemført analyser, med henblik på at vurdere finansieringsbehov og kortlægge juridiske og mobilitetsmæssige udfordringer.

Der kan i øvrigt henvises til to rapporter, der opgør de erhvervsøkonomiske omkostninger ved forskellige scenarier for opdatering af regler om miljøzoner for henholdsvis lette køretøjer (varebiler og personbiler) og tunge køretøjer (lastbiler og busser). De to rapporter er tidligere oversendt til udvalget jf. svar på spørgsmål 1032 (MOF alm. del), samling 2017-18.

Lea Wermelin

/

Nina Møller Porst