



Miljø- og  
Fødevarerministeriet

Folketingets Klima-, Energi- og Forsyningsudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr. 2020-17480  
Den 24. september 2020

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 466 (KEF alm. del) stillet 31. august efter ønske fra Ruben Kidde (RV).

#### **Spørgsmål nr. 466**

"Vil ministeren oplyse, hvor meget CO<sub>2</sub>-udledningen vil falde i 2025 og 2030, hvis man indfører miljøzoner for personbiler, Euronorm V og bedre, fra henholdsvis 2021 og 2022, forudsat at miljøzonerne for personbiler følger de nugældende miljøzoner?"

#### **Svar**

Miljøzoner er sammenhængende byområder, hvor der opnås en forbedring af luftkvaliteten ved at forbyde adgang for ældre dieseldrevne køretøjer, der ikke har et partikelfilter. I Danmark er der i dag miljøzoner i Frederiksberg, Københavns, Odense, Aalborg og Århus Kommune. Reglerne omfatter dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler.

Generelt er CO<sub>2</sub>-gevinsten ved miljøzoner efter de nugældende regler begrænset. Miljøzoner understøtter fornyelse af bilparken generelt, men begrænser ikke den samlede trafik nævneværdigt. Der kan forventes et lille fald i andelen af dieselpersonbiler, hvis der indføres krav til disse i forbindelse med miljøzoner. Der er således en lille CO<sub>2</sub>-gevinst ved, at der skiftes til nyere biler, da de i gennemsnit er mere brændstoføkonomiske. Dette antages modsvaret af en nogenlunde tilsvarende negativ CO<sub>2</sub>-effekt ved, at dieselandelen falder og andelen af benzinbiler stiger tilsvarende.

DCE (Nationalt Center for Energi og Miljø under Aarhus Universitet) har lavet en analyse for Københavns Kommune, hvor beregning af CO<sub>2</sub>-effekten er medtaget. For scenarie 2, der minder mest om kravene angivet af spørgeren, er der et fald på 0,2 til 0,3 pct. i CO<sub>2</sub>-udledningen frem til 2027 og derefter en stigning. Der er således tale om små ændringer.

Regeringen har indgået en frivillig aftale med Københavns Kommune om klimasamarbejde. Et af elementerne, som parterne vil undersøge nærmere, er nul-emissionszoner. Dette kunne være områder på linje med miljøzonerne, hvor der vil blive stillet særlige krav til køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning. Sådanne tiltag kan forventes at have en væsentlig CO<sub>2</sub>-effekt, men der er endnu ikke gennemført analyser af konkrete modeller, og den potentielle effekt kendes derfor ikke endnu.

Lea Wermelin

/

Mikkel Dam Schwartz