



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr. 2020-8033  
Den 16. maj 2020

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 7 til L 170, forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Digital håndhævelse af miljøzoner og ændring af trinkrav for lastbiler og busser) stillet den 30. april 2020. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jacob Jensen (V).

### Spørgsmål nr. 7 til L 170

"Vil ministeren redegøre for de miljømæssige og økonomiske konsekvenser af den foreslåede fremrykning af ikrafttrædelsesdatoen den 1. juli 2022 af trinkrav 2 med seks måneder for dieseldrevne lastbiler og busser, og herunder oversende de bagvedliggende beregninger?"

### Svar

./.. Rådgivningsvirksomheden COWI har for Miljø- og Fødevareministeriet lavet en analyse af omkostninger af skærpede miljøzoner for tungekøretøjer. Denne rapport er tidligere oversendt til FT, jf. alm. del bilag 267, samling 2018-19 (1. samling). Rapporten opgør omkostningerne for forskellige ikrafttrædelsesår. De økonomiske udgifter ved at rykke på kravene et halvt år er fundet ved interpolation mellem de forskellige trin, der er regnet på i rapporten, som er vedlagt.

Der er en generel usikkerhed ift. beregningerne af miljøeffekten. Miljøeffekten er i lighed med tidligere beregninger beregnet på baggrund af DCE's opgørelse af forureningen og køretøjsfordelingen på H. C. Andersens Boulevard i København. Denne rapport er ligeledes tidligere oversendt til FT, alm. del endeligt svar på spørgsmål 1032, samling 2017-18 (1. samling). DCE ser på det procentvise emissionsreduktionspotentiale ved at indføre en miljøzone i 2022. For at kunne beregne en miljømæssig effekt af de foreslåede stramninger, er de procentvise reduktionspotentialer omregnet til tons på baggrund af luftforureningen i Region Hovedstaden (rapport vedlagt). Samtidig er der etableret en baseline for den forventede luftforurening i de enkelte år med udgangspunkt i DCE's vurdering af luftforureningen i 2014 og 2025.

Der er alene gennemført detaljerede beregninger for København og Frederiksberg i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget. Ud fra en betragtning om, at befolkningsandelen i de øvrige større byer, Århus, Aalborg og Odense samlet set kan sammenlignes med hovedstaden, er de samlede omkostninger skønnet ved at gange tallet for København med 2.

Værdisætningen af miljøeffekten er beregnet for et interval med en lav og høj værdisætning af gevinsterne, som svarer til, at alle fem miljøzonebyer havde en befolkningstæthed som Aalborg eller som København/Frederiksberg. For den endelige samfundsøkonomiske beregning ses der på den gennemsnitlige effekt.

Fremrykningen af trinkrav 2 for tunge køretøjer til 1. januar 2022 vurderes således at berøre ca. 3.200-3.300 lastbiler og busser, der vil have udgifter på i alt ca. 9 mio. kr. Det kan her fremhæves, at dette

alene er udgiften ved fremrykningen af trin 2. Tiltaget vil have en positiv effekt på luftkvaliteten og skønnes at reducere udledningen af NO<sub>x</sub> med 40 tons og partikler 0,5 tons over en periode på 10 år. Dette skønnes at medføre en samfundsgevinst på ca. 14 mio. kr.

Undtagelsen for Euro V/EEV i trinkrav 1 bør dog modregnes effekten af fremrykningen. I forhold til erhvervslivets omkostninger vurderes undtagelsen at reducere omkostninger med ca. 6 mio. kr. Der foreligger ikke en specifik vurdering af reduktionen i udledning af luftforurening som følge af undtagelsen. Det skyldes blandt andet, at der ikke er opdelt på Euronorm for de forskellige aldersklasser i DCE's baggrundsberegninger, idet det her antages, at alle køretøjer i et kalenderår har samme euronorm. Undtagelsen vurderes at berøre ca. 900 køretøjer.

På den baggrund vurderer Miljø- og Fødevarerministeriet, at lovforslaget samlet set har en mindre, men positiv miljøeffekt.

Lea Wermelin

/

Nina Møller Porst