



Miljøministeriet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 2021-4469
Den 10. maj 2021

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål vedr. B 202: *Forslag til folketingsbeslutning om understøttende lovgivning for kommunernes reducere af luftforurening i byerne*, stillet 3. maj 2021 efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Torsten Gejl (ALT).

Spørgsmål nr. 1

”Ministeren udtrykte til 1. behandlingen, at en realisering af forslaget vil kræve finansiering af provenutab og håndhævelse. Vil ministeren redegøre for beregningerne, og herunder angive et samlet estimat over, hvad det vil koste at realisere forslaget?”

Svar

En skærpelse af miljøzoner, så de også omfatter dieselpersonbiler, vil kræve finansiering af provenutab, administration af reglerne og håndhævelse.

Mit ministerie oplyser, at en skærpelse af miljøzoner vurderes at indebære et mindreprovenu på ca. 10 mio. kr. årligt i 2022-2024 som følge af tabte afgifter, når ældre dieslbiler udskiftes eller får monteret partikelfilter. Mindreprovenuet er beregnet af Skatteministeriet ud fra en forudsætning om, at de fleste af de omfattede dieselpersonbiler alligevel vil være skiftet ud i 2025. Herudover vil der være udgifter til håndhævelse, behandling af klager, dispensationer med videre. Den konkrete udgift vil afhænge af modellen.

Der er i dag en administrations- og håndhævelsesmodel for de nuværende miljøzonerregler for tungkøretøjer og varebiler. Benyttes samme model for dieselpersonbiler er det med en vis usikkerhed vurderet, at udgifterne i perioden 2022-2027 bliver 36 mio. kr. til Miljøstyrelsen under forudsætning af, at de fem nuværende miljøzonekommuner indfører de skærpede krav pr. 1. juli 2023. Endeligt vil der være omkostninger for Sund & Bælt til fx kameraløsninger i forbindelse med håndhævelse.

En mulighed for kommunerne til at etablere nulemissionszoner vil kræve finansiering af provenutab, administration af reglerne, håndhævelse og information.

Mindreprovenuet og omkostningerne ved håndhævelse af nulemissionszoner vil afhænge af mange forskellige faktorer – herunder bl.a. fordelingen af udgifter mellem staten og kommunerne, zonerens størrelse, administrations- og håndhævelsesmodel (fx antal kameraer, mulighed for dispensation, nødvendig erhvervskørsel i zonen), dog vil der potentielt være en synergi via genanvendelse af systemer allerede udviklet og implementeret i de nuværende miljøzoner.

Hertil vil der være et mindreprovenu som følge af udbredelsen af nulemissionskøretøjer.

Lea Wermelin

/

Mikkel Dam Schwartz