



Beslutningsforslag nr. B 53

Folketinget 2017-18

Fremsat den 15. december 2017 af Ida Auken (RV), Morten Østergaard (RV), Maria Reumert Gjerding (EL), Henning Hyllested (EL), Roger Courage Matthisen (ALT), Christian Poll (ALT), Pia Olsen Dyhr (SF) og Trine Torp (SF)

## Forslag til folketingsbeslutning om opdatering af reglerne for miljøzoner i Danmark

Folketinget pålægger regeringen at foretage en opdatering af reglerne om miljøzoner, således at de bliver til ren luft-zoner, hvor der efter en hurtig indfasningsperiode stilles krav til lastbiler, busser og store varebiler om, at de skal opfylde de nyeste Euronormer.

Det vil betyde, at der nu stilles krav om, at:

- Lastbiler over 3.500 kg skal overholde Euro 6-normerne.
- Busser over 3.500 kg skal overholde Euro 6-normerne.
- Store varebiler over 1.760 kg skal overholde Euro 6-normerne.

Folketinget opfordrer regeringen til, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2019.

Folketinget opfordrer regeringen til, at lovforslaget skal sikre flere kommuner mulighed for at indføre ren luft-zoner,

f.eks. byer med flere end 25.000 indbyggere, og at den nuværende københavnske miljøzone kan udvides med flere omegnskommuner.

Folketinget opfordrer endvidere regeringen til at sikre, at der skabes hjemmel for kommunerne til at stille krav til ikkevejgående arbejdsmaskiner, så emissioner herfra kan nedbringes.

Folketinget opfordrer endelig regeringen til i samarbejde med kommunerne at sørge for en effektiv håndhævelse af reglerne for at køre ind i ren luft-zonerne, så de sundheds- og miljømæssige effekter ved en opdatering af reglerne kan opnås.

## Bemærkninger til forslaget

Udgangspunktet for miljøzoner i EU er Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa, der sætter kvalitetsniveauer for en række stoffer, herunder partikler, NO<sub>x</sub> og ozon. I de fleste storbyer i EU blev der allerede i midten af 00'erne konstateret overtrædelser af luftkvaliteten for disse tre stoffer. Som et instrument til overholdelse af luftkvalitetskrav for partikler og NO<sub>x</sub> valgte en række lande derfor at give deres storbyer mulighed for at indføre »low emission zones« i form af bl.a. miljøzoner. Der er p.t. 259 forskellige miljøzoner i EU, flest i tyske og italienske byer. Der er ikke særlige EU-regler om miljøzoner.

Udgangspunktet for miljøzoner i Danmark var en ændring af miljøbeskyttelsesloven i 2006, jf. lov nr. 1570 af 20. december 2006, der gav kommuner mulighed for at indføre miljøzoner.

Med ændringen blev der indført regler om miljøzoner, hvor visse lastbiler/lastvogne og busser skal være udstyret med eftermonteret partikelfilter for at måtte færdes.

For dieseldrevne busser og lastbiler, der er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, blev der fastsat følgende krav ved anvendelse inden for en miljøzone:

- Efter den 1. juli 2008 – eller fra etableringstidspunktet – skal der på busser og lastbiler være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre motoren lever op til emissionsnormen Euro 3.
- Efter den 1. juli 2010 skal der på busser og lastbiler være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre motoren lever op til emissionsnormen Euro 4.
- Efter den 1. juli 2008 - eller fra etableringstidspunktet – skal alle danske lastbiler og busser være forsynet med et synligt miljøzonomærke for at opholde sig lovligt i en etableret miljøzone.

Hvis kommunerne etablerer miljøzoner fra et senere tidspunkt end den 1. juli 2008, gælder kravene først fra den dato, som kommunen beslutter.

De gældende regler for miljøzoner fremgår af lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 966 af 23. juni 2017, miljøzonebekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1323 af 21. december 2011, og bekendtgørelse nr. 700 af 24. juni 2011 om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.

Der er etableret miljøzoner i Københavns, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense Kommuner for lastbiler og busser på over 3.500 kg. Der er i miljøzonebekendtgørelsen kun mulighed for, at kommunerne kan ændre det geografiske område for en miljøzone, men ikke mulighed for at skærpe selve kravene. De seneste krav blev fastlagt helt tilbage i 2006, og det kræver en lovændring at kunne opdatere den gældende bekendtgørelse, så kravene kan skærpes.

Der er stadig store miljø- og sundhedsmæssige problemer for befolkningen i de store og større byer på grund af emissionerne af skadelige stoffer fra køretøjer i byerne. DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet skønnede i 2013, at luftforurening fra alle kilder i København og udefrakommende luftforurening medfører ca. 550 for tidlige dødsfald et stort antal øvrige sundhedsrelaterede effekter som ca. 33.000 sygedage årligt på grund af luftvejslidelser m.v. Det svarer til ca. 4,5 mia. kr. i helbredsrelaterede omkostninger.

Reduktion af emissioner af NO<sub>x</sub> og partikler fra køretøjer kan opnås ved at stille krav til skærpede Euronormer, som køretøjerne skal opfylde. Dette kan ske, enten ved at køretøjerne er nye og opfylder Euro 6-normerne, eller ved retrofit af køretøjerne med effektive teknologier til at rense udstødningssgasserne for NO<sub>x</sub> og partikler. Ældre busser og lastbiler samt store varebiler kan teknisk og økonomisk bringes til at opfylde samme krav som helt nye køretøjer ved eftermontering af rensningssystemer med katalysator og partikelfilter. I 2016 blev effekterne af eftermonteringen af katalysatorer og partikelfiltre på 300 busser i København og de opnåede resultater med reduktion af emissionerne af NO<sub>x</sub> og partikler evalueret af DCE. Eftermontering skete på bybusser over 15 t og for emissionsklasserne Euro 3-5. Eftermontering af renseteknologi (SCRT) på en bybus reducerer emissionen af NO<sub>x</sub> og partikler med over 90 pct. under normal drift. Målinger har vist, at de 150 mest effektive busser kontinuerligt fjerner 95-99 pct. NO<sub>x</sub>.

Skærpede krav til lastbiler, busser og varebiler i de store byer om, at de skal opfylde Euro 6-normer, vil kunne give en reduktion i den samlede koncentration af partikler og NO<sub>x</sub>. Det skønnes, at koncentrationen vil kunne reduceres med op til 10 pct. i København.

Ved indførelse af de nye skærpede krav foreslås det, at zonerne kan benævnes ren luft-zoner for at synliggøre, at luften i ren luft-zonerne vil være renere end i miljøzonerne.

De skærpede krav vil reducere de sundheds- og miljømæssige skader for befolkningen i de store byer. Der vil være en væsentlig sundhedsmæssig gevinst ved yderligere reduktion af partikeludstødning, da WHO vurderer partikeludstødning som kræftfremkaldende og vurderer, at især de kulstofholdige partikler som dieseludstødning er mere sundhedsskadelige end ikkekulstofholdige partikler.

I tabellen fremgår kravene til emissioner af NO<sub>x</sub> og partikler for Euro 4, 5 og 6 (gWh = gram pr. watt pr. time) for busser og lastbiler.

	PM	NO <sub>x</sub>
	gWh	gWh
Euro 4	0,02	3,15
Euro 5	0,02	2,0

Euro 6	0,01	0,40
--------	------	------

Det ses, at en Euro 6-lastbil udleder 50 pct. færre partikler og 80-87 pct. mindre NO<sub>x</sub> end en Euro 4 og 5 lastbil. Hertil kommer, at der i Euro 6 også indføres grænseværdier for de ultrafine partikler, hvad der ikke har været tidligere for busser og lastbiler. Der er således betydelige reduktioner af både partikler og NO<sub>x</sub> for de enkelte køretøjer, når man skifter til Euro 6.

Forslagsstillerne undrer sig over, at man ved lovens vedtagelse i 2006 ikke tog højde for den teknologiske udvikling. Man stillede krav om Euro 3-norm i 2008 og om Euro 4 fra 1. juli 2010 – svarende til 4 års indfasning fra normen blev gældende for nye køretøjer. Men man indførte ikke en tilsvarende automatik for kommende Euronormer. Euro 5 blev obligatorisk ved salg i 2010, men er aldrig blevet et krav i miljøzonerne. Og Euro 6 blev indført ved nysalg i 2014, men er heller ikke blevet indført som krav i miljøzonerne.

Forslagsstillerne foreslår derfor, at der rådes bod på denne forsømmelse, og at der nu i lyset af de meget store reduktioner af emissioner i Euro 6-normerne stilles krav om Euro 6 fra 1. juli 2019 – svarende til 5 år efter normen er indført ved salg af nye køretøjer – og at loven i øvrigt indrettes, så der automatisk stilles krav om den nyeste Euronorm efter en indfasningsperiode på f.eks. 4 år for at kunne køre i ren luftzonen med bus, lastbil og stor varebil.

En væsentlig kilde til luftforurening i de store byer er de mange forskellige typer af arbejdsmaskiner, der anvendes ved de store anlægsprojekter og ved bolig- og erhvervsbygninger.

Der er foretaget en række undersøgelser og vurderinger af emissioner fra arbejdsmaskiner. DCE udarbejdede således i 2013 en opgørelse over emissionsbidraget fra arbejdsmaskiner til 6 pct. for NO<sub>x</sub> og 3 pct. for de meget fine partikler (PM 2,5) i København og 10 pct. for NO<sub>x</sub> og 9 pct. for PM 2,5 i Aarhus. Emissionerne kan påvirke luftkvaliteten i negativ retning for beboere og trafikanter i nærmiljøet og for de medarbejdere, som til daglig betjener maskinerne.

Europa-Kommissionen har lavet samfundsøkonomiske beregninger over forslag til nye EU-normer for arbejdsmaskiner. De viser, at reduktion af NO<sub>x</sub> og partikler vil medføre sparede sundheds- og miljøomkostninger i alle EU-lande på 26-33 mia. euro, mens de erhvervsøkonomiske drifts- og anlægsomkostninger udgør 5-6 mia. euro.

Det foreslås derfor, at der ligeledes kan stilles krav om at anvende de nyeste teknologier også for arbejdsmaskiner eller til retrofit af maskinerne, så de lever op til de nyeste normer.

*Skriftlig fremsættelse*

**Ida Auken (RV):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om opdatering af reglerne for miljøzoner i Danmark.*

(Beslutningsforslag nr. B 53)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.