

Den 21. juni 2018

## **Miljø- og fødevareministerens bidrag til beretning over beslutningsforslag nr. B 53 om opdatering af regler om miljøzoner i Danmark**

De danske miljøzoner, som blev indført i København i 2008, i Aalborg i 2009 og i Odense og Aarhus i 2010, har spillet en vigtig rolle i at få de mest forurenende køretøjer ud af de største byer og er fortsat et værn mod, at de ældste lastbiler kører ind i de store byer i Danmark.

I 2011 foretog det daværende Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) ved Aarhus Universitet en effektivvurdering af indførelse af miljøzoner i Danmark, hvor der ligeledes indgik en fremskrivning af de miljømæssige effekter frem til 2020. Af rapporten fremgår, at indførelsen af miljøzonerne medførte et fald i NO<sub>x</sub>-emissionen på 25 pct. for tunge køretøjer det første år efter, at reglerne trådte i kraft. Af rapporten fremgår endvidere, at miljøzonernes effekt på NO<sub>x</sub>-emissionen vil aftage i årene frem mod 2020, hvor den vil være tæt på nul.

Miljøzonerne reducerer fortsat geneffekter for cyklister og fodgængere, da kravene sikrer, at de ældste og mest osende køretøjer ikke kan køre ind i miljøzonerne uden et partikelfilter.

Nationalt Center for Miljø og Energi på Aarhus Universitet (DCE) har i 2016 foretaget en opgørelse af de forskellige køretøjsgruppers bidrag til luftforureningen på H.C. Andersens Boulevard i København mv. Opgørelsen baserer sig på data fra 2016, så der kan være sket en yderligere forskydning i Euronormer og køretøjsgruppernes andel. Fordelingen kan tages som et udtryk for den trafik, som kører i miljøzonen i København.

Opgørelsen viser, at udledninger fra personbiler efterfulgt af varebiler udgør de to største kilder til forurening med NO<sub>x</sub> og NO<sub>2</sub> på H.C. Andersens Boulevard. Lastbiler og busser, som forud for miljøzonernes indførelse var de største kilder til NO<sub>x</sub> og NO<sub>2</sub>-forureningen, udgør nu mindre andele i sammenligning med varebilerne. Sammenlignet med deres andel udgør de dog fortsat en ikke ubetydelig andel. For partikler er det særligt bybaggrunden – dvs. forureningen fra resten af Danmark og udlandet, som udgør den største andel af partikelforureningen. Dog udgør gadebidraget fra varebiler og personbiler til partikelforureningen en ikke ubetydelig andel, mens busser og lastbiler udgør en mindre andel.

Miljø- og Fødevarerministeriet er på baggrund af beslutningsforslaget ved at få gennemført erhvervs- og samfundsøkonomiske beregninger af forskellige scenarier for en evt. opdatering af regler om miljøzoner i Danmark. Beregningen udføres for en trinvis indfasning af forskellige Euronormer i forskellige år. Beregningerne udføres separat for lastbiler og busser, store varebiler, samt små varebiler og personbiler, hvor små varebiler regnes for personbiler.

Jeg har noteret, at Brancheorganisationen for den danske vejtransport (ITD) har oplyst, at de kan støtte en opdatering af reglerne om miljøzoner, så længe det sker med en fornuftig indfasningstid. Beregningerne, som foretages, vil derfor også se på forskellige indfasningsårstal. Resultaterne af beregningerne forventes at foreligge efter sommerferien.