



11. august 2020
J.nr. 2020-6153

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 533 af 29. juni 2020 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ruben Kidde (RV).

Morten Bødskov

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Vil ministeren oplyse de statsfinansielle omkostninger ved at indføre miljøzoner for personbiler i Danmark efter modellen som Socialdemokratiet støttede op om i betænkningsbidraget til lovforslag nr. L 191 (folketingsåret 2018-19, 1. samling), og ved en ordning, hvor kommunerne herudover frivilligt kan vælge at indføre nuludslipszoner?

Svar

Med lov nr. 590 af 13. maj 2019 om ændring af miljøbeskyttelsesloven (L 191) blev miljøkravene i de eksisterende miljøzoner i de fem største danske byer (København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg) skærpet. Implementeringen af de skærpede miljøzonekrav er rettet mod dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler og indføres trinvis, så det sidste trin vil gælde fra den 1. juli 2025.

Af betænkningen til lovforslag nr. L 191 fremgår det, at S, EL, ALT, RV og SF er enige om, at en udvidet kreds af kommuner skal kunne stille krav om, at personbiler skal opfylde Euro V-normer eller bedre.

For personbiler og mindre varebiler har Euro V-normerne været gældende fra 2011. En skærpelse af miljøzonereglerne, så kommuner kan stille krav om, at personbiler skal opfylde Euro V-normer eller bedre, vil kunne berøre ejere af op til ca. 950.000 personbiler. Et mere præcist skøn vil dog afhænge af kredsen af kommuner, der ønsker at anvende muligheden, og om den enkelte bilist har behov for at køre i de omfattede zoner.

Det er forventningen, at et krav om Euro V-normer for personbiler vil indebære en betragtelig omsætning af disse biler og derved også et højere antal skrotninger end ellers.

Ved flere skrotninger vil der ske en fremrykning af udskiftningen af personbiler, og dermed vil der være et fremrykket provenu fra registreringsafgiften. Derudover vil der være et fremrykket mindreprovenu fra ejer- og brændstofafgifterne. Det skyldes, at de nyere personbiler, der tilføres bilbestanden, gennemgående har en langt bedre brændstoføkonomi, end de personbiler, der skrottes.

Der vil dog alene være tale om en likviditetsmæssig forskydning, idet der årene efter vil være et mindre køb af personbiler. Der skønnes derfor ikke nogen varig provenuvirkning.

Det bemærkes, at forslaget vil betyde, at personbiler, der er ca. ni år gamle, ikke kan køre i de omfattede områder. Det er normalt forventningen, at en personbils levetid er ca. 15 år. Forslaget må således forventes at have fordelingsmæssige konsekvenser.