

## **Samrådsspørgsmål A til L 24**

”Ministrene bedes redegøre for de økonomiske og miljømæssige konsekvenser af lovforslaget for så vidt angår eftermontering af partikelfil-tre og de efterfølgende konsekvenser for kravene i kommende miljøzoner og kravene i EU-lovgivningen, til miljøministeren og skatteministeren.”

## **Miljøministerens besvarelse af spørgsmål A til L24 stillet af Folketingets skatteudvalg**

Efter samrådsspørgsmålet ønskes også en redegørelse for de miljømæssige konsekvenser af lovforslaget.

Danmark overskrider EU's grænseværdier for partikelforurening efter luftkvalitetsdirektivet. Derfor sendte regeringen en luftkvalitetsplan for København og Frederiksberg i høring i oktober 2009.

Et af tiltagene i handlingsplanen er afgiften på 1.000 kr. om året på dieselpersonbiler og nye varebiler uden partikelfilter. Afgiften skal sammen med en række andre tiltag sikre, at vi når de mål som EU har opstillet, og som Danmark har forpligtiget sig til at leve op til.

Et andet tiltag er skrappe krav til taxaer, der er nogle af de biler, der kører allermest inden for fx miljøzonen i København og Frederiksberg.

Et tredje tiltag er skærpede miljøzoner. I dag stilles der krav om partikelfiltre på de ældste lastbiler og busser i de danske miljøzoner.

København, Frederiksberg og Ålborg har allerede indført miljøzoner, og Odense og Århus vil følge efter i 2010.

Samtidig lægger regeringen op til, at miljøzonerne skærpes allerede til sommer, så lastbiler og busser ældre end 3¾ år omfattes. Altså alle euro 0, 1, 2 og 3-lastbiler og busser.

Regeringen foreslår nu, at der også skal stilles krav om partikelfilter på de ældste varebiler, i de områder, hvor grænseværdier for ren luft er overskredet.

Da udkastet til luftkvalitetsplan blev sendt i høring 27. oktober havde Miljøstyrelsen lagt Skatteministeriets oplysninger om, at 250.000 biler vil have et økonomisk incitament til at få eftermonteret et partikelfilter, til grund. Dette

svarer til, at alle Euro 3 og Euro 4 dieselpersonbiler eftermonterer et partikelfilter.

Det vil sige alle dieselpersonbiler solgt fra 1. januar 2001 og senere.

Med de nyeste vurderinger fra Skatteministeriet om, at det antages, at ejere af personbiler yngre end 8 år vil vælge at få efter monteret et partikelfilter har Miljøstyrelsen gennemført en ny beregning, hvor det antages at personbiler solgt efter 1. januar 2002 vil få eftermonteret et partikelfilter. Altså, at en årgang biler mindre end tidligere antaget vælger at eftermontere. Som skatteministeren netop har oplyst betyder dette, at der er 225.000 biler, som har et økonomisk incitament til at eftermontere et partikelfilter.

I den nye beregning er det som hidtil lagt til grund, at eftermonterede filtre reducerer parti-

keludledningen med 30 %, som fastlagt i Færdselsstyrelsen udkast til bekendtgørelse om eftermontering af partikelfiltre.

Dette ændrer effektiviteten af reduktionen i luftforureningen med partikler på H.C. Andersens Boulevard ganske lidt. Reduktionen i antal køretøjer, der får eftermonteret filter, giver en reduktion i effekten af dette tiltag på ca. 10 %. Og det er vigtigt at pointere, at dette ligger inden for usikkerheden.

Og da dette tiltag kun er ét blandt flere, er den samlede reduktion i effekten i forhold til overholdelsen af grænseværdien under 1 %.

I effektberegningen er der ikke medtaget, at afgiften må formodes at ville virke adfærdregulerende ved at skabe incitament til, at man "husker" at købe en bil med partikelfilter, når der skal handles nye person- eller varebiler.

Dette gælder også i forhold til import af brugte biler. Det vil være mindre attraktivt at importere dieselbiler uden partikelfiltre.

Endvidere vil nogle dieselbiler uden filter blive skrottet eller solgt tidligere end ellers på grund af den højere omkostning ved at holde dem i drift. Dette er heller ikke medtaget i effektivberegningen.

Dette skyldes, at disse forhold er behæftet med stor usikkerhed og dermed er vanskelige at regne på.

Jeg kan således konstatere, at det tegner til, at vi, som hidtil forventet, får en positiv miljøeffekt af den grønne afgift på dieselbiler uden partikelfilter. Det viser endnu engang at regeringens brede vifte af tiltag tilsammen gør at vi nedbringer partikelforureningen.

Jeg kan endvidere oplyse, at Miljøstyrelsen er ved at være færdige med at behandle hørings-svarene til luftkvalitetsplanen, og jeg forventer at kunne oversende den endelige luftkvalitetsplan sammen med et høringsnotat til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg inden for kort tid.

Der er naturligvis lyttet til de mange synspunkter, og det er min forventning, at jeg kan præsentere en luftkvalitetsplan, der kan bringe os i mål i forhold til de ambitiøse mål i luftkvalitetsdirektivet.