
Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 11. december 2009

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love

(Grøn omlægning af bilbeskatningen - II)

[af skatteministeren (Kristian Jensen)]

1. Ændringsforslag

Skatteministeren har stillet 10 ændringsforslag til lovforslaget, herunder 1 om deling af lovforslaget. Udvalget har tiltrådt delingen af lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 7. oktober 2009 og var til 1. behandling den 20. oktober 2009. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Skatteudvalget.

Udvalget anmoder om, at lovforslaget henvises til fornyet udvalgsbehandling efter 2. behandling.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 11 møder.

Høring

Lovforslaget har ikke været sendt i høring, idet der er tale om en uændret genfremsættelse af lovforslag nr. L 205 fra folketingsåret 2008-09. Et udkast til L 205 blev inden fremsættelsen af L 205 sendt i høring, og Skatteministeriet sendte den 20. marts 2009 dette udkast til udvalget, jf. folketingsåret 2008-09, SAU alm. del – bilag 215. Den 3. april 2009 sendte Skatteministeriet de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget, jf. folketingsåret 2008-09, SAU alm. del – bilag 260.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Danmarks Naturfredningsforening,
Dansk Miljøteknologi,
H. Daugbjerg og Liqtech og
Motorhistorisk Samråd.

Skatteministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser.

Deputationer

Endvidere har Dansk Miljøteknologi mundtligt over for udvalget redegjort for deres holdning til lovforslaget.

Samråd

Udvalget har stillet 5 spørgsmål til miljøministeren og 2 spørgsmål til skatteministeren til mundtlig besvarelse, som disse har besvaret i to åbne samråd den 2. og 10. december 2009 og i et lukket samråd den 10. december 2009. Den 3., 4. og 10. december 2009 sendte miljøministeren og skatteministeren de talepapirer, der lå til grund for besvarelsene, til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 66 spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret. Udvalget har endvidere stillet 9 spørgsmål til miljøministeren til skriftlig besvarelse som denne har besvaret med undtagelse af 1 spørgsmål, som forventes besvaret inden 2. behandling af lovforslaget.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (S, SF, RV, EL og LA) vil stemme for ændringsforslaget om deling af lovforslaget og indstiller det under A nævnte lovforslag til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Flertallet indstiller det under B nævnte lovforslag til *forkastelse* ved 3. behandling, men vil stemme for de til dette lovforslag stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets, Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres og Enhedslistens medlemmer af udvalget bemærker, at de fire partier er optaget af at forbedre luftkvaliteten i Danmark og særlig i de store byer, hvor koncentreret partikelforurening ifølge Miljøstyrelsen årligt fører til 3.400 for tidlige dødsfald, et stort antal astmatilfælde og to millioner sygedage grundet luftvejssygdomme.

Regeringen sammenblander loven om partikeludledningstillæg – og kravet om eftermontering af et åbent partikelfilter for at undgå afgiften på 1.000 kr. om året – med den kommende lov på miljøministerens område om skærpede miljøzoner. Partierne mener, at regeringen ikke gør nok for at nedbringe luftforureningen i de store byer i Danmark – en forurening, som dieselmotorer uden partikelfilter bidrager væsentligt til, og hvor der særlig i forhold til dieselmotorer bør sættes ind for at nedbringe udledningen af skadelige partikler.

Regeringen har længe haft problemer med sin luftkvalitetsplan og med at overholde EU's luftkvalitetsdirektiv – og den er tilsyneladende alene optaget af med hiv og sving at leve op til kravene og ikke i at mindske forureningen så meget som muligt. Det går ud over borgerne, der bliver syge eller dør før tid som følge af partikelforureningen.

Partierne er skeptiske over for åbne filters effektivitet i forhold til varebilerne i miljøzonerne, hvor flere nyere undersøgelser og artikler fra bl.a. Society of Automotive Engineers viser, at de åbne filtre langt fra har den ønskede effekt ved bykørsel og udleder de opsamlede partikler med øget sundhedsrisiko til følge for borgerne. Regeringen anerkender selv i svarene til Skatteudvalget, at de såkaldt lukkede filtre mindsker partikeludslippet fra det enkelte køretøj med over 90 pct., hvorimod de åbne filtre blot reducerer udslippet med godt 30 pct. I de åbne filters tilfælde er dette endda kun tilfældet ved test foretaget i for miljøzonerne usandsynlige køremønstre. Dette faktum vælger regeringen at se stort på.

Regeringens svar på spørgsmålene om den tekniske mulighed for at montere lukkede, effektive partikelfiltre på varevogne har ændret sig undervejs i udvalgsbehandlingen, så det nu står klart, at det også vil være muligt at montere disse effektive filtre på varebiler. Måske blev denne erkendelse hjulpet på vej af henvendelser fra branchen, der viste, at regeringen ikke gav korrekte oplysninger. Det har dog ikke fået regeringen til at ændre sit krav til effektiviteten af de filtre, der skal monteres, før afgiften for at forurene luften med farlige partikler bortfalder.

Regeringen har misinformeret Folketinget vedrørende provenuet ved lovforslaget, først ved behandlingen af L 205 i folketingsåret 2008-09 og nu ved fremsættelsen af dette lovforslag – et for-

hold regeringen selv indrømmer i svaret på spørgsmål 33. Provenuberegningerne blev ændret markant, men dette blev ikke oplyst til Folketinget. Endvidere gjorde regeringen ikke selv opmærksom på det forhold, at loven ville få umiddelbar betydning for miljøzonestrategien, hvilket blev klart, da miljøministerens udkast til lovforslag om skærpede miljøzoner blev sendt i høring.

Først mente regeringen i sine beregninger, at ingen danskere ville montere filtrene i 2010, men i stedet ville vælge at betale afgiften. Senere mente regeringen, at samtlige 225.000 dieselpersonbiler ville montere filtret i 2010, og dermed mindske provenuet fra forslaget med 275 mio. kr. i 2010 – og desuden med et fald i den varige virkning på 25 mio. kr. i forhold til det oprindelige forslag.

Dermed er skattereformen yderligere underfinansieret – hvis provenuberegningerne da var troværdige.

Partierne mener, at provenuberegningerne ikke er troværdige, og at det reelle antal eftermonteringer af partikelfiltre eller omfanget af udfasningen af biler uden filter vil være langt mindre end de anslåede 225.000. Med en pris på omkring 6.000 kr. for at få monteret et åbent filter vil den økonomiske gevinst i form af sparet afgift være yderst marginal og mange år ude i fremtiden for mange bilister, og det er helt urealistisk at antage, at alle med et teoretisk incitament til at montere et åbent filter vil gøre det straks i 2010 – særlig i en tid med stigende arbejdsløshed og faldende boligformue og faldende forbrug.

Forslaget var fra starten beregnet på at skaffe finansiering til regeringens skæve skattelettelser – senere blev der brug for et miljøargument i sagen, og det har regeringen så senere lagt vægt på, og man har ændret provenuberegningerne, vel vidende at provenuet i virkelighedens verden vil blive nærmere det oprindelige skøn end det nye.

Partierne mener, at de kommende skærpede miljøzoner burde indebære et krav til varebiler, inklusive EURO III-normen, om at påmontere et lukket filter, og det er noteret, at miljøministeren ved det åbne samråd den 10. december 2009 tilkendegav, at dette ikke er udelukket med vedtagelsen af nærværende lovforslag.

Socialdemokratiets og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget bemærker, at partierne i skatteudspillet »Fair Forandring« har forbeholdt sig ret til at ændre på forholdene omkring beskatning af dieselmotorer uden partikelfiltre, hvis det er nødvendigt for at forbedre luftkvaliteten og nedbringe sundhedsskaderne som følge af de farlige partikler.

Et *mindretal* i udvalget (V, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen. Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *skatteministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

a

Ændringsforslag om deling af lovforslaget

1) Lovforslaget deles i to lovforslag med følgende titler og indhold:

A. »Forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love. (Brændstofforbrugsafgift af nye varebiler, ændret registreringsafgift af taxaer og harmonisering af satsreguleringsbestemmelser)« omfattende § 1, indledningen, nr. 1-7, 9 og 10, § 2, § 3, indledningen, nr. 1-5, 7 og 8, § 4 og § 5.

B. »Forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Partikeludledningstillæg)« omfattende § 1, indledningen, nr. 6 og 8, § 3, indledningen, nr. 2 og 6, og § 5.

[Deling af lovforslaget]

b

Ændringsforslag til det under A nævnte lovforslag

Til § 1

2) Den under *nr. 6* foreslåede § 3 *b* udgår.

[Redaktionel ændring som følge af ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget]

Til § 3

3) Den under *nr. 2* foreslåede § 2 *b* udgår.

[Redaktionel ændring som følge af ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget]

Til § 5

4) *Stk. 5* udgår.

Stk. 6 bliver herefter *stk. 5*.

[Redaktionel ændring som følge af ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget]

c

Ændringsforslag til det under B nævnte lovforslag

Til § 1

5) Den under *nr. 6* foreslåede § 3 *a* udgår.

[Redaktionel ændring som følge af ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget]

Til § 3

6) De under nr. 2 foreslåede § 2, § 2 a og § 2 c udgår.

[Redaktionel ændring som følge af ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget]

Til § 5

7) *Stk. 1* affattes således:

»*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. april 2010, jf. dog stk. 3.«

[Ikrafttrædelsestidspunkt for partikeludledningstillægget]

8) *Stk. 2-4 og 6* udgår.

Stk. 5 bliver herefter *stk. 2*.

[Redaktionel ændring som følge af ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget]

9) *Stk. 5*, der bliver *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Partikeludledningstillæg opkræves første gang sammen med opkrævning af brændstofforbrugsafgift eller vægtafgift for den første opkrævningsperiode i 2010, der påbegynder den 1. april 2010 eller senere. Hvis ejeren af et køretøj mener, at partikeludledningstillægget opkræves med urette, fritages ejeren for tillægget mod over for told- og skatteforvaltningen enten at fremlægge en typegodkendelse for bilen, der viser, at bilen overholder normen om en partikeludledning på ikke over 5 mg pr. kilometer, eller at fremlægge en anmeldelse fra en synsvirksomhed om, at bilen er monteret med et partikelfilter, der er godkendt og virker.«

[Redaktionel ændring som følge af ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget]

10) Som *stk. 3* indsættes:

»*Stk. 3.* Bemyndigelserne til Færdselsstyrelsen efter brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 b, stk. 2, 3. pkt., og vægtafgiftslovens § 2 b, stk. 2, 3. pkt., som affattet ved henholdsvis § 1, nr. 6, og § 3, nr. 2, træder i kraft dagen efter lovens bekendtgørelse i Lovtidende.«

[Ikrafttrædelsestidspunkt for bemyndigelse til Færdselsstyrelsen]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Under Folketingets behandling af lovforslaget har der vist sig forskellige holdninger til forslaget om et partikeludledningstillæg. Derfor udskilles denne del af lovforslaget til et selvstændigt lovforslag.

Til nr. 2-6

Bestemmelserne er redaktionelle følger af ændringsforslag nr. 1.

Til nr. 7

Det foreslås, at partikeludledningstillægget indføres den 1. april 2010.

Til nr. 8 og 9

Bestemmelserne er redaktionelle følger af ændringsforslag nr. 1.

Til nr. 10

Det foreslås, at den foreslåede bemyndigelse af Færdselsstyrelsen til at fastsætte regler om godkendelse af partikelfiltre til eftermontering og om den kontrol, synsvirkomhederne skal foretage, træder i kraft dagen efter lovens bekendtgørelse i Lovtidende.

Det forventes, at Færdselsstyrelsen vil kunne udstede en bekendtgørelse herom omkring nytår.

Hermed får ejere af dieselmotorer uden partikelfilter omkring 3 måneder til at eftermontere et partikelfilter, så tillægget undgås.

Torsten Schack Pedersen (V) Karsten Lauritzen (V) Flemming Møller (V) Jacob Jensen (V)

Mikkel Dencker (DF) Pia Adelsteen (DF) Mike Legarth (KF) Henrik Rasmussen (KF)

Anders Samuelsen (LA) nfm. Nick Hækkerup (S) John Dyrby Paulsen (S) Klaus Hækkerup (S)

René Skau Björnsson (S) Thomas Jensen (S) Jesper Petersen (SF)

Niels Helveg Petersen (RV) fmd. Frank Aaen (EL)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Sambandsflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	25	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	1
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

Oversigt over bilag vedrørende L 24

Bilagsnr.	Titel
1	Henvendelse af 14/10-09 fra Motorhistorisk Samråd
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	1. udkast til betækning
4	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 14/10-09 fra Motorhistorisk Samråd
5	Kopi af svar på spm. S 172 om partikeludledningsafgift
6	Ændringsforslag, fra skatteministeren
7	2. udkast til betækning
8	Kopi af svar på spm. S 210 vedrørende indførelse af afgift for diesel-person- og varebiler uden dieselpartikelfilter
9	Nyhed fra Færdselsstyrelsen: »Normer for eftermontering af partikelfilter«
10	Ændringsforslag, fra skatteministeren
11	3. udkast til betækning
12	Meddelelse om, at betækningsafgivelsen er udskudt
13	Meddelelse om, at betækningsafgivelsen er udskudt
14	Meddelelse om, at betækningsafgivelsen er udskudt
15	Meddelelse om, at betækningsafgivelsen er udskudt
16	Henvendelse af 1/12-09 fra Dansk Miljøteknologi
17	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 1/12-09 fra Dansk Miljøteknologi
18	Kopi af henvendelse af 25/11-09 fra DTL
19	Meddelelse om, at betækningsafgivelsen er udskudt
20	Henvendelse af 7/12-09 fra Danmarks Naturfredningsforening
21	4. udkast til betækning
22	Kopi af MPU alm. del – spm. 8 til miljøministeren, om at give en samlet vurdering af, hvilke konsekvenser gennemførelsen af lovforslaget vil få for den miljømæssige effekt i miljøzonerne
23	Henvendelse af 8/12-09 fra H. Daugbjerg A/S og Liqtech
24	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 7/12-09 fra Danmarks Naturfredningsforening
25	Skatteministerens kommentar til henvendelsen af 8/12-09 fra H. Daugbjerg A/S og Liqtech
26	Ændringsforslag, fra skatteministeren
27	5. udkast til betækning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 24

Spm.nr.	Titel
1	Spm., om eftermontering af filtre (ca. 6.000-8.000 kr.) ikke har sam-

me virkning som fabriksmonterede, da kontrol og rensning af filtre ved fabriksmonterede er indbygget i den elektroniske styring af motoren, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

- 2 Spm. om at bekræfte, at en Nissan Qashqai kan købes både med og uden filter, og at merprisen med filter fabriksmonteret er godt 4.000 kr., samt at bilen kører 19,2 km/l uden filter og 18,2 km/l med filter, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 3 Spm. om at kommentere pressemeddelelsen af 19/10-09 fra Det Økologiske Råd: »Filterafgiften er en skat uden miljøeffekt«, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 4 Spm. om at redegøre for betydningen af bemærkningernes afsnit 2, til skatteministeren, kopi til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 5 Spm. om, hvilken retskraft sådanne af Færdselsstyrelsen »offentliggjorte normer« har, til skatteministeren kopi til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 6 Spm. om, hvilken betydning det får for branchen og bilejerne henholdsvis staten, hvis branchen og bilejerne disponerer og afholder udgifter til indkøb/eftermontering af partikelfiltre i henhold til de af Færdselsstyrelsen offentliggjorte normer for godkendelse m.v., til skatteministeren, kopi til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm. om, hvad der præcis menes med sætningen »Normerne offentliggøres i tillid til, at Folketinget ikke ændrer reglerne for eftermontering af partikelfiltre«, til skatteministeren, kopi til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om, at ministeren med henvisning til bemærkningerne til de af ministeren stillede ændringsforslag bedes oplyse, hvad der menes med, at der ikke er enighed om Kommissionens fortolkning af informationsproceduredirektivet, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om at redegøre for, hvilke forudsætninger der er lagt til grund ved beregningen af, at provenuet af afgiften på 1.000 kr. udgør 350 mio. kr. om året, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om, hvilke undersøgelser Færdselsstyrelsen baserer sig på, når man forventer en effektivitet på de krævede filtre på mellem 30 og 50 pct., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om, hvordan filtre af den type, som Færdselsstyrelsen påtænker at godkende, påvirker udslippet af NO₂, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm., om ministeren vil oplyse, hvilke undersøgelser regeringerne i Holland og Tyskland har ladet foretage om de såkaldt åbne partikelfiltersystemer, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm., om der findes mere effektive filtre, og i bekræftende fald hvordan deres effektivitet med hensyn til partikelfjernelse er, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

-
- 14 Spm., om der findes mere effektive partikelfiltre, som også har en bedre miljømæssig effekt i forhold til NO₂-udledning, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm., om ministeren kan bekræfte, at det ved vedtagelse af lovforslaget i den foreliggende form også herefter vil være den af Færdselsstyrelsen godkendte type partikelfiltre, som vil blive krævet eftermonteret på varebiler, som skal kunne køre i de kommende miljøzoner, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om, hvorledes regeringen har sikret sig, at bilsynshallerne kan løse opgaven med godkendelse af partikelfiltre, til skatteministeren, kopi til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om en redegørelse for omfanget af forurening med ultrafine partikler fra henholdsvis åbne og lukkede partikelfiltre med hensyn til antal, sundhedsskader og samfundsøkonomiske konsekvenser, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvad ministeren kan oplyse om konsekvenserne af lovforslaget, for så vidt angår de ultrafine partikler, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm., om ministeren kender til undersøgelsen »Properties of Partial-Flow and Coarse Pore Deep Bed Filters proposed to reduce Particle Emission of Vehicle Engines« af A. Mayer, J. Czerwinski, P. Comte og F. Janussi fra SAE International fra 2009, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm., om ministeren kender TNO-rapporten »Environmental program with retrofit open particulate filters for diesel trucks« af Kadijk m.fl., og om ministeren i bekræftende fald vil redegøre for dens konklusioner, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om at redegøre for, om den tyske godkendelsesordning for åbne partikelfiltre (StVZO) afspejler et virkeligt kørselsmønster, og hvordan den registrerer reduktion af ikke blot partikelmassen, men partikelmængden, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om at bekræfte, at EU's EURO VI bl.a. lægger op til at »prevent the use of open filters«, altså at forhindre/undgå brugen af åbne filtre, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm., om regeringen agter at efterleve og respektere EU's regler, når det drejer sig om EURO VI-normen, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om at bekræfte, at Holland i februar 2009 ophørte med subsidier til åbne filtre, og om ministeren vil redegøre for baggrunden herfor, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om at bekræfte, at der på Færdselsstyrelsen hjemmeside findes en liste med 25 principgodkendte lukkede partikelfiltre, som for de flestes vedkommende kun er begrænsede »opad« i motorvolumen, og som derfor uden problemer kan eftermonteres på varebiler, til skatte-

-
- ministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om at bekræfte, at ministeren selv i sit oprindelige lovforslag nr. L 205 fra folketingsåret 2008-09 lagde op til at fremme anvendelsen af lukkede filtre i overensstemmelse med EURO VI-normen, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om at tage imod en invitation til sammen med Færdselsstyrelsen at besøge en dansk producent og forhandler af lukkede partikelfiltre for at overvære eftermonteringen af et sådant filter på en varebil, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om at tilsende udvalget talepapir fra samrådet den 2/12-09, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om at tilsende udvalget talepapir fra samrådet den 2/12-09, til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm. om at tilsende udvalget en redegørelse for de to rapporter, som er nævnt i spørgsmål 19 og 20, og en redegørelse for baggrunden for, at Holland har valgt at ophøre med at yde tilskud til åbne partikelfiltre, til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om at oplyse priserne/prisniveauet for eftermontering af åbne partikelfiltre henholdsvis lukkede partikelfiltre på varebiler med henblik på en belysning af prisforskellen, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm. om, at ministeren med henvisning til henvendelsen af 25/11-09 fra DTL, jf. L 24 – bilag 18, om puljen med tilskud til montering af partikelfiltre bedes oversende og redegøre for reglerne for tilskud til montering af partikelfiltre, til skatteministeren, kopi til miljøministeren og transportministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm. om, at ministeren med henvisning til ministerens oplysninger om de ændrede provenuskøn under samrådet den 2/12-09 om samrådsspørgsmål A bedes redegøre præcist for provenuoplysningerne i L 205 fra folketingsåret 2008-09 og L 24 samt for provenuskønnene på nuværende tidspunkt, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm. om at bekræfte, at hvis man skal levere varebiler til brug af Københavns Kommune, stilles der krav fra Københavns Kommune om, at varebilerne er eftermonterede med lukkede filtre (hvis ikke varebilerne er født med lukkede partikelfiltre), til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om at redegøre for forskellene på incitamentstrukturen for henholdsvis personbiler og varebiler i forhold til at ville påmontere et lukket partikelfilter til en værkstedspris på 15.000 kr. i tilfældet med en afgift på 1.000 kr. årligt, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm. om at redegøre for klimaeffekten af lovforslaget og miljøzoner med krav om åbne henholdsvis lukkede filtre, idet der henvises til, at »black carbon«, altså ufuldstændigt forbrændt brændstof i form af bl.a. partikler, har et betydeligt bidrag til drivhuseffekten, til skatte-

-
- ministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 37 Spm. om at redegøre for, hvilken definition regeringen anvender for bedst tilgængelig teknologi (BAT), og for, hvordan lovforslaget lever op til denne definition, når der tages højde for prisforskellen mellem åbne og lukkede filtre, sundhedsskaderne og andre konsekvenser for miljø og klima, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 38 Spm. om at oplyse det aktuelle prisleje for påmontering af åbne henholdsvis lukkede filtre, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm., om ministeren er bekendt med en tysk retssag («Emitec vs. Mayer» omtalt i nyhedsbrevet AKPF-VERT Communication No 4, 2. december 2009), hvor Emitec, der producerer åbne partikelfiltre, har tabt en appel i en erstatningssag mod A, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm., om ministeren vil bede Miljøstyrelsen om en beregning af, hvad lovforslaget i sin nuværende form vil have af konsekvenser for miljøministerens luftkvalitetsplan og de bidrag fra de enkelte virkemidler til partikelreduktion, som planen indeholder, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm. om at bekræfte, at man på Københavns Kommunes hjemmeside kan læse et citat om, at Københavns Kommune har besluttet, at alle kommunens dieselmotorer skal have påmonteret partikelfiltre inden 1/4-09. Ministeren bedes forklare, hvordan det hænger sammen med svaret på spørgsmål 34, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm. om i forlængelse af svaret på spørgsmål 34 at bekræfte, at Københavns kommune har eftermonteret filtre på bl.a. varebiler i f.eks. Vej og Park og i Familiestyrelsen, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm. om i forlængelse af svaret på spørgsmål 37 at oplyse, hvor stor en udbredelse en klart mere miljøeffektiv teknologi efter Miljøstyrelsens opfattelse skal have, før den kan opfattes som bedst tilgængelige teknik, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm. om at svare på spørgsmål 39 vedrørende den tyske dom, der stadfæster lovligheden af at kalde et åbent partikelfilter for ineffektivt, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm. om under henvisning til besvarelsen af spørgsmål 9 at oplyse, om det ikke er korrekt, at kritikken i SAE-artiklen netop går på, at partikeludslip under testcyklus ikke svarer til virkeligheden, til skatteministeren, kopi til miljøministeren og transportministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm., om Færdselsstyrelsen var inviteret til ETH-konferencen i Zürich i sommeren 2009, hvor rapporten, der omtales i spørgsmål 20, blev offentliggjort, og om Færdselsstyrelsen deltog, til skatteministe-

-
- ren, kopi til miljøministeren og transportministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm. om, idet det lægges til grund, at ministerens svar på spørgsmål 21 viser, at testcyklus kun måler partikelmasse, at oplyse, om NEDC repræsenterer det virkelige kørselsmønster, til skatteministeren, kopi til miljøministeren og transportministeren, og ministerens svar herpå
- 48 Spm., om ministeren vil sørge for, at der bliver svaret fyldestgørende på spørgsmål 22, og i forlængelse heraf besvare spørgsmål 23 fyldestgørende, til skatteministeren, kopi til miljøministeren og transportministeren, og ministerens svar herpå
- 49 Spm. om at oplyse, hvorfor Færdselsstyrelsen er af den opfattelse, at filtre til varebiler skulle kræve særlig tilpasning til den enkelte biltype ud over den helt normale tilpasning, til skatteministeren, kopi til miljøministeren og transportministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm. om at redegøre for, hvordan ministeren alternativt vil opnå den fornødne reduktion af partikelforureningen i København og på Frederiksberg, hvis lovforslaget gennemføres i sin nuværende form, til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm., om ministeren i forlængelse af svaret på spørgsmål 30 vil redegøre for, hvorfor det som hovedregel ikke vil være teknisk muligt at eftermontere filtre på denne type af køretøjer, og om ministeren er bekendt med demonstrationsforsøget i København udført af Haldor Topsøe, hvor der kører taxaer rundt med filtre og NO₂-reduktionsudstyr, til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm. om at redegøre for antagelsen om, at 225.000 bilister i 2010 vil vælge at påmontere partikelfilter som følge af afgiften på 1.000 kr., til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm., om ministeren er enig i, at der er forskel på at have et teoretisk økonomisk incitament til at montere filteret, og så til rent faktisk at gøre det, hvis likviditeten hos den enkelte er dårlig, eller gevinsten er marginal, usikker eller et stykke fremme i tid – altså at ikke alle, der har et teoretisk incitament, også vil påmontere filtret i praksis, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 54 Spm. om at redegøre for incitamentstrukturen for 7 år gamle dieslbiler i forhold til påmontering af et lukket filter, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 55 Spm. om at redegøre detaljeret for de nye provenuberegninger for lovforslaget, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 56 Spm. om at oplyse antallet af solgte dieslbiler (samt opgøre tallet på biler med/uden partikelfilter) fra 18. marts 2009 og frem, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 57 Spm. om, hvordan Skatteministeriet nogensinde har kunnet regne med en indtægt på 50 mio. kr. fra nye varebiler solgt uden partikelfilter efter den 18. marts 2009 og frem til den 1. januar 2012, hvor EU-kravet om lukkede partikelfiltre træder i kraft, til skatteministeren, og ministerens svar herpå

-
- 58 Spm. om, hvor mange dieselvarebiler uden partikelfilter Skatteministeriet forventer der sælges fra den 1. januar 2010 til den 1. januar 2012, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 59 Spm. om, når ministeren i sit svar på spørgsmål 33 beklager, at provenuberegningerne for lovforslaget ikke er blevet ændret ved lovforslagets fremsættelse, hvorvidt ministeren så også vil beklage over for Folketinget, at der ikke blev fremlagt ændrede provenuberegninger for L 205 inden dets vedtagelse i juni 2009, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 60 Spm., om ministeren medgiver, at behandling af og afstemning om L 205 er sket på fejlagtige provenumæssige præmisser, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 61 Spm. om at fremsende høringssvar vedrørende »Udkast til forslag om lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, der vedrører miljøzoner m.v.« (høringsfrist den 23. november 2009) og »Luftkvalitetsplan for partikelforurening i København og Frederiksberg« (høringsfrist den 17. november 2009), til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 62 Spm. om at redegøre for, hvad effekten er for København ved miljøzoner med krav til varebiler under følgende forudsætninger: 1. Krav om åbne partikelfiltre med en effektivitet på 30 pct. 2. Krav om lukkede partikelfiltre med en effektivitet på 99 pct. 3. Krav om lukkede partikelfiltre med en effektivitet på 99 pct., som også omfatter EURO III-varebiler, til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 63 Spm. om, hvordan Miljøministeriet den 27. oktober 2009 i forbindelse med udkastet til luftkvalitetsplan kan lægge Skatteministeriets oplysninger om, at 250.000 persondieselbiler vil have et økonomisk incitament til at få eftermonteret et partikelfilter, til grund (Samrådspørgsmål A), når Skatteministeriet mere end 10 dage senere i sit svar af 6. november 2009 på spørgsmål S 210 stillet af Per Clausen (EL) fastholder et provenuskøn på 350 mio. kr. (hvilket svarer til, at ingen biler får eftermonteret et filter), til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 64 Spm. om i forlængelse af ministerens svar på spørgsmål 17 at oplyse, hvad den samfundsøkonomiske gevinst er ved en forudsætning om 100 pct. bykørsel i en varebil og eftermontering af lukkede partikelfiltre til 16.000 kr. og ellers uændrede forudsætninger, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 65 Spm. om i forlængelse af ministerens svar på spørgsmål 26 at bekræfte, at ministeren selv i sit oprindelige lovforslag L 205, folketingsåret 2008-09, stillede som krav for godkendelse af et eftermonteret partielfilter, at der var tale om et lukket partielfilter, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 66 Spm. om i forlængelse af ministerens svar på spørgsmål 21 at begrunde og dokumentere, at et kørselsmønster, der repræsenterer »såvel bykørsel som kørsel på landevej og motorvej« skulle være det bedste

grundlag for at stille krav til varebiler i miljøzonerne, og hvorfor køremønstre, der »repræsenterer kørsel i tæt bytrafik med lav hastighed og lange perioder med tomgang« ikke skulle være et mere retvisende kørselsmønster for varebiler i miljøzonerne, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå

- 67 Spm. om i forlængelse af ministerens svar på spørgsmål 19 at oplyse, hvad en hyppig »kortvarig forøgelse af partikeludslippet (Blow-off)« betyder for det pågældende filters effektivitet i procent, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 68 Spm., om ministeren i forlængelse af sit svar på spørgsmål 44, hvoraf det fremgår, at en autorativ oversættelse af dommen først kan foreligge i begyndelsen af 2010, vil tilsende udvalget et resumé af dommen og på den baggrund kommentere dommen, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 69 Spm., om ministeren kan bekræfte, at montering af åbne partikelfiltre på dieselbiler – ud over at den miljømæssige gevinst ved åbne partikelfiltre anses for tvivlsom – tillige medfører forringede køreegenskaber og dårligere brændstoføkonomi (bilen kører kortere på literen end uden filter), til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 70 Spm., om ministeren kan bekræfte, at der findes bilmodeller, det ikke kan lade sig gøre at eftermontere partikelfiltre på, og om ministeren i givet fald finder det rimeligt, at bilmodeller, som ikke kan få påmonteret partikelfiltre, pålægges det årlige tillæg på 1.000 kr., til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 71 Spm. om at tilsende talepapir fra samrådet den 10/12-09, til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 72 Spm. om at tilsende talepapir fra samrådet den 10/12-09, til skatteministeren, kopi til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 73 Spm. om at yde teknisk bistand til udformning af ændringsforslag om deling af lovforslaget, således at de elementer, der vedrører partikelfiltre, udskilles til et selvstændigt lovforslag, og de øvrige elementer i lovforslaget udskilles til et andet selvstændigt lovforslag, til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 74 Spørgsmålet tilbagetaget, er besvaret i svaret på spørgsmål 71
- 75 Spm. om at tilsende udvalget den kommende endelige redegørelse fra DMU og redegørelsen fra Aarhus Universitet om baggrunden for DMU's ændrede vurderinger af luftkvaliteten, til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå
- 76 Spm. om at redegøre for de miljømæssige og sundhedsmæssige effekter af to modeller, til miljøministeren, kopi til skatteministeren, og ministerens svar herpå

Oversigt over samrådsspørgsmål vedrørende L 24

Samrådspm.nr.	Titel
A	Samrådspm. om at redegøre for de økonomiske og miljømæssige

konsekvenser af lovforslaget, for så vidt angår eftermontering af partikelfiltre og de efterfølgende konsekvenser for kravene i kommende miljøzoner og kravene i EU-lovgivningen, til miljøministeren og skatteministeren

- B Samrådssp. om at redegøre for de miljømæssige virkninger af lovforslaget set i lyset af svarene på de stillede spørgsmål, herunder den foreliggende viden om anvendelse og virkning af lukkede partikelfiltre på forskellige biltyper, til miljøministeren, kopi til skatteministeren
- C Samrådssp. om at redegøre for betydningen for regeringens luftkvalitetsplan og muligheden for at leve op til EU's luftkvalitetsdirektiv, hvis der kun stilles krav om montering af åbne filtre, til miljøministeren, kopi til skatteministeren
- D Samrådssp., om ministeren vil være villig til på et senere tidspunkt at stille krav om montering af lukkede partikelfiltre i miljøzoner, hvis det viser sig, at åbne filtre ikke har den forventede miljømæssige effekt eller ikke kan leve op til EU's luftkvalitetskrav, til miljøministeren, kopi til skatteministeren
- E Samrådssp. om at redegøre for de fornyede provenuberegninger, til skatteministeren, kopi til miljøministeren
- F Samrådssp., om ministeren vil trække lovforslaget tilbage eller i stedet stille krav om montering af lukkede partikelfiltre, hvis det sandsynliggøres, at lovforslaget med sit nuværende indhold ikke har den forventede miljømæssige effekt, til skatteministeren, kopi til miljøministeren
- G Samrådssp. om en uddybende redegørelse af ministrenes skriftlige svar på stillede spørgsmål med henblik på afklaring inden betænkningens afgivelse over lovforslaget, til miljøministeren og skatteministeren