



SKATTEMINISTERIET

Notat

J.nr. 2009-511-0042

Den 2. december 2009

Samrådsspørgsmål A til L 24

”Ministeren bedes 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.”

Svar

1. Jeg svarer på den del af spørgsmålet, der vedrører eftermontering af partikelfiltre, mens miljøministeren svarer på den del af spørgsmålet, der vedrører miljø og miljøzoner.

2. Først vil jeg gerne gøre status over lovforslaget.

Lovforslaget er en genfremsættelse af L 205 fra foråret 2009 med de ændringer, der fulgte af Folketingets behandling af L 205. Genfremsættelsen skyldes manglende notifikation af lovforslaget over for EU-Kommissionen efter informationsproceduredirektivet.

Efter lovforslaget indføres et partikeludledningstillæg på 1.000 kr. årligt for dieseldrevne personbiler og nye varebiler uden partikelfilter.

Efter lovforslaget bemyndiges Færdselsstyrelsen til at udstede regler for godkendelse af eftermonterede partikelfiltre. Der skal ikke betales tillæg for biler med et godkendt eftermonteret partikelfilter.

Færdselsstyrelsen har haft et udkast til bekendtgørelsen i ekstern høring. Efter udkastet stilles der krav om, at et eftermonteret partikelfilter reducerer partikeludledningen med mere end 30 pct. Disse krav følger de krav, der stilles i Tyskland til eftermonterede partikelfiltre for lempelse af årlig afgift og for kørsel i miljøzoner for visse køretøjer.

Færdselsstyrelsen har her i november meddelt Skatteministeriet, at de modtagne høringssvar ikke giver Færdselsstyrelsen anledning til at ændre udkastet til bekendtgørelsen.

Loven skulle træde i kraft den 1. januar 2010. Men som følge af bl.a. problemer med Færdselsstyrelsens notifikation af udkast til denne bekendtgørelse over for EU-Kommissionen, har jeg stillet ændringsforslag til 2. behandlingen.

Efter ændringsforslaget bemyndiges skatteministeren til dels at bestemme tidspunktet for ikrafttræden af de dele af loven, hvorefter Færdselsstyrelsen bemyndiges til at udstede bekendtgørelsen, og dels til at bestemme tidspunktet for afgiftens indførelse.

Som jeg har tilkendegivet i svaret på spørgsmål 8, vil jeg sætte afgiften i kraft den 1. april 2010, hvis Færdselsstyrelsen udsteder bekendtgørelsen inden årsskiftet. Det forudsætter, at Folketinget vedtager loven senest i uge 50.

Færdselsstyrelsen har nu oplyst, at EU-Kommissionen har kvitteret for den foretagne notifikation af udkastet til bekendtgørelsen, således at bekendtgørelsen kan udstedes straks, loven er klar.

EU-Kommissionen har netop afgivet en bemærkning til notifikationen af selve lovforslaget. EU-Kommissionen vil sikre, at tillægget på 1.000

kr. årligt ikke overstiger omkostningerne ved eftermontering af et partikelfilter. Det er der umiddelbart ikke problemer med.

3. Efter samrådsspørgsmålet ønskes en redegørelse for de økonomiske konsekvenser af lovforslaget for så vidt angår eftermontering af partikelfiltre.

Jeg kan herom oplyse, at prisen for at få eftermonteret et partikelfilter forventes at komme til at ligge fra 4-8.000 kr. Efter pressen tilbydes eftermontering for omkring 6.000 kr.

Det vurderes på baggrund heraf, at det kan betale sig at eftermontere partikelfilter, hvis bilen er under 8 år gammel.

I runde tal er der omkring 400.000 dieseldrevne personbiler i 2010. Af disse er omkring 100.000 født med et partikelfilter. Dermed er der omkring 300.000 dieseldrevne personbiler uden partikelfilter. Hvis ingen af disse biler fik eftermonteret et partikelfilter, ville det umiddelbare provenu blive på 300 mio. kr. årligt., og give en varig virkning på omkring 35 mio. kr.

Hertil kommer så et provenu fra nye varebiler uden partikelfilter på omkring 50 mio. kr.

Ved at antage, at den nuværende aldersfordeling for dieselpersonbiler gælder for de omkring 300.000 dieselbiler uden partikelfilter, er omkring 75.000 dieselbiler over 8 år gamle. Der er som udgangspunkt ikke et økonomisk incitament til at eftermontere partikelfilter på disse gamle biler.

Tilbage er omkring 225.000 dieselbiler under 8 år. Der er som udgangspunkt et økonomisk incitament til at eftermontere partikelfilter på disse nyere biler.

På denne baggrund skønnes det umiddelbare provenu reduceret med omkring 225 mio. kr. årligt, og den varige virkning heraf er 25 mio. kr.

Samlet set er provenuet for persondieselbiler efter adfærd i 2010 på omkring 75 mio. kr., og 10 mio. kr. i varig virkning.

4. Samlet set er det min vurdering, at forslaget om et partikeludledningstillæg på 1.000 kr. er et godt forslag, der med et forsigtigt økonomisk virkemiddel må forventes at reducere den sundhedsskadelige partikeludledning mærkbart.