



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2009-518-0092

Dato: 6. november 2009

Til

Folketingets Lovsekretariat

Hermed svar på spørgsmål S 210 af 27. oktober 2009, indleveret af Per Clausen (EL).

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål:

”Er ministeren ikke enig i, at man ikke både kan regne med, at indførelsen af en afgift på 1000 kroner om året for diesebiler uden partikelfiltre vil føre til, at mange af disse biler får et sådant filter, og regne med et provenu fra denne afgift, der er baseret på, at næsten alle ejere af diesebiler undlader at montere et sådant filter?”

Svar:

Spørgsmålet skal ses i sammenhæng med mit svar på det tilsvarende spørgsmål S 172 af 20. oktober 2009 fra samme spørger.

I de almindelige bemærkninger til lovforslag nr. L 24 er anført om de økonomiske konsekvenser af partikeludledningsafgiften:

”3.1 Indførelse af afgift for dieselperson- og varebiler uden dieselpartikelfilter

Forslaget omfatter et tillæg til vægt- og brændstofforbrugsafgiften for dieseldrevne personbiler uden partikelfiltre på 1.000 kr. årligt. Desuden indføres et tilsvarende tillæg til brændstofforbrugsafgiften for nye varebiler. Den umiddelbare provenuvirkning i 2010 er et merprovenu på ca. 350 mio. kr. opgjort såvel som indkomstårseffekt og som finansårseffekt. Merprovenuet reduceres med tiden, idet biler uden partikelfilter gradvist udfases. Den varige virkning af forslaget udgør derfor kun ca. 35 mio. kr.

Ændringen vil gøre det mindre attraktivt at købe og anvende dieseldrevne person- og varebiler uden partikelfilter. Der vil derfor blive tale om en vis negativ adfærdsbetinget ændring i provenuet fra den forhøjede vægt- eller brændstofforbrugsafgift, idet flere vil udskifte personbiler uden filter med nyere biler med filter. For nyere personbiler vil der således blive tale om hyppigere ejerskifter end ellers, og for ældre personbiler kan der blive tale om en tidligere udfasning som følge af afgiften. Indførelsen af afgiften ventes at medføre en hurtigere udfasning af ca. 2.000 personbiler. Efter tilbageløb og adfærd ventes en varig provenuvirkning på knap 35 mio. kr.

Tidligere udfasning kan udløse øget provenu fra registreringsafgift af nye biler eller brugte importerede biler. Omvendt vil afgiften gøre det økonomisk mindre attraktivt at købe brugte diesebiler uden partikelfilter, hvorfor der kan forventes et fald i importen af brugte diesebiler fra udlandet. Dette vil isoleret set reducere provenuet fra registreringsafgiften. Samlet set forventes effekterne på registreringsafgiften at være begrænsede, og disse effekter er ikke indregnet i provenuvurderingerne.

Provenuvirkninger af indførelse af afgift for dieselperson- og varebiler uden dieselpartikelfilter

	Varig virkning	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Provenu på vægt-afgiftskontoen	35	350	290	240	210	180	160	135	120	100	85
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	35	350	290	240	210	180	160	135	120	100	85
Provenu efter tilbageløb og adfærd	35	345	290	240	205	180	155	135	115	100	85

Anm.: 2009-niveau

”

Skønnet er foretaget i begyndelsen af 2009.

Skønnet omfatter ikke eftermontering af partikelfiltre. Det skyldes bl.a., at det i lovforslag nr. L 205 som fremsat blev stillet som et krav for fritagelse for partikeludledningstillægget, at et eftermonteret filter reducerer motorens udledning af partikler til et niveau, der svarer til et fabriksmonteret filter. Dette krav blev lempet under Folketingets behandling af lovforslaget ud fra en betragtning om, at mange eftermonteringer af mindre effektive filtre giver en større samlet positiv miljøeffekt end få eftermonteringer af meget effektive filtre.

Jeg forventer, at partikeludledningstillægget vil tilskynde folk til at fravælge dieslbiler uden partikelfilter, og tilskynde folk med dieslbiler uden partikelfilter til at eftermontere partikelfiltre. Tillægget vil således bidrage til at mindske partikeludledningen, og dermed have en positiv effekt på miljøet.