

.....
MILJØMINISTERIET

Departementet

J.nr. MST-501-00029

Den 30. april 2007

**Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 146 stillet af Folketingets
Miljø- og Planlægningsudvalg.**

Spørgsmål 146

"Vil ministeren redegøre for, hvorvidt og med hvilken begrundelse ministeren finder, at incitamentet til at købe dieselpersonbiler med partikelfiltre er tilstrækkeligt stort set i lyset af, at kun hver femte dieselpersonbil i 2006 blev solgt med partikelfilter, jf. MPU alm. del – svar på spørgsmål 59?"

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Steen Gade (SF).

Svar

Lufforurening fra køretøjer styres af de fælles europæiske euronormer. Dette system har betydet en meget betragtelig nedgang i forureningen på trods af, at vi har fået flere biler i Europa. Også i de kommende år vil der ske en betydelig reduktion i lufforureningen fra køretøjer m.m.

Den 1. januar 2011 bliver Euro 5 obligatorisk for personbiler. Normen træder i kraft et år senere for varebiler. Denne norm vil med dagens teknologi betyde, at disse køretøjer skal have monteret et filter for at kunne opfylde kravet til partikeludslippet.

Bilfabrikanterne indretter deres produktion efter de fælles regler. Nogle fabrikanter har allerede udviklet filtre til alle deres bilmodeller, mens andre kun lige er begyndt på den proces, der skal sikre, at de kan overholde de skærpede regler i 2011.

Den danske afgiftslempelse til køretøjer med partikelfiltre har det primære formål at sikre, at de bilmodeller, der findes med filtre, sælges i Danmark.

En dansk afgiftslempelse er således ikke afgørende for udviklingen af partikelfiltre hos de forskellige fabrikanter, men medvirker til at udbredelse af køretøjer med filtre bliver så stor som mulig i Danmark. Dette understreges blandt andet af, at en række producenter i forbindelse med svaret på spørgsmål 59 oplyste, at afgiftslempelsen for partikelfiltre var afgørende for

beslutningen om at markedsføre en række af deres modeller med filter i Danmark.

Det fremgår endvidere af svaret på spørgsmål 59, at der er sket en større fremgang i salget af modeller med filter for varebiler end for personbiler fra 2005 til 2006. Dette kan blandt andet ses som udtryk for, at det i højere grad er udviklingen frem mod, at Euro 5 normen bliver obligatorisk, der styrer udviklingen, end størrelsen af den afgiftslempelse, der gives i Danmark.

Jeg kan endvidere oplyse, at Kommission i forbindelse med forhandlingerne om Euro 5 normen for personbiler har vurderet, at merprisen for at opfylde den nye norm vil være 2.800 kr. i gennemsnit for personbiler. For varebiler er omkostningen ikke vurderet præcist, men anslås at ligge på niveau med personbiler for mindre varebiler og lidt højere for de større varebiler.

Danmark giver således allerede et nedslag i registreringsafgiften, der ligger højt i forhold til den vurderede meromkostning. Det skal ses i forhold til EU's regler på området, der sætter grænser for størrelsen af de økonomiske incitamenter, der kan anvendes til at fremme fremtidige normer.

På denne baggrund ser jeg ikke nogen grund til at overveje en større afgiftslempelse til partikelfiltre på personbiler.