



Departementet

J.nr. MST 501-00099

Den 20. november 2008

**Miljøministerens endelige svar på spørgsmål nr. 590 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.**

**Spørgsmål 590**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 26. september 2008 fra Danmarks Automobilforhandler Forening vedrørende nedsættelse af CO<sub>2</sub>-udslip og miljøforurening fra danske transportmidler, jf alm. del - bilag 601

**Svar 590**

Det er af afgørende betydning for miljøet, at den danske bilpark til stadighed moderniseres, så de ældre og mere forurenende køretøjer udfases.

Et fald i det økonomiske råderum kan betyde, at miljøgevinsten ved de stadig skrappere krav til bilernes udledninger høstes senere, fordi et faldende salg af nye biler kan betyde, at bilparken udskiftes langsommere.

Det er vigtigt, at der til stadighed gøres en indsats for at reducere luftforureningen, der skal markant ned. Regeringen har siden 2001 gennemført en række tiltag for at reducere luftforureningen fra trafikken herunder:

- Indførelse af miljøzoner med krav om partikelfiltre på gamle lastbiler og busser i de største byer
- Tilskud til partikelfiltre på lastbiler og busser
- Nedslag i registreringsafgiften for nye dieseldrevne vare- og personbiler
- Svovlfri benzin og diesel til vejtransport
- 144 mio. til strategisk forskning i miljøteknologi, herunder blandt andet til luftforureningsområdet.
- 14 mio. kr. til udvikling, test, demonstration og vurdering af teknologier, der kan nedbringe luftforureningen
- En lang række udredningsprojekter på luftområdet med henblik på at styrke vidensgrundlaget om sammenhængen mellem miljø og sundhed, samt at forbedre beregningsmodeller, især mht. emission, spredning og transport af luftforurening.

Derudover presser Danmark på for at sikre, at de kommende fælles europæiske Euro-normer bliver så skrappe som muligt, for på den måde at ned-sætte miljøforureningen fra køretøjer i hele Europa, til gavn for alle i Danmark. Konkret kommer der nye EU-normer, for dieseldrevne person- og varebiler, som i praksis forventes at medføre partikelfiltre på alle nye biler fra hhv. 2011 (personbiler) og 2012 (varebiler).

I juni 2008 udsendte jeg strategien *Ren luft til alle*, der skal resultere i rene luft i byerne og mindre forurening fra blandt andet skibsfart, brændeovne og danske virksomheder. Med luftstrategien får vi sat fokus på de resterende udfordringer på området og der tilvejebringes et bedre vidensgrundlag for at træffe beslutninger om yderligere tiltag til at nedbringe luftforureningen. I 2009 vil jeg fremlægge en plan for den videre indsats indenfor luftområdet.

Det der ligger først for er sandsynligvis en skærpelse af miljøzonerne. Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen undersøge, om man kan skærpe kravene i miljøzonerne. For eksempel i forhold til varebiler.

### **1. Indførelse af skrotpræmie**

Forslaget om indførelse af en skrotpræmie på eksempelvis 15.000 kr. i en kortere periode har været forelagt Skatteministeriet som udtaler følgende:

"I henvendelsen fra Danmarks Automobilforhandler Forening anføres det, at lavere friværdier, dårligere lånemuligheder og højere renter virker hæmmende på nybilsalget og på forventningerne til de kommende to år. På den baggrund foreslås det, at der indføres en skrotpræmie i en kort periode på eksempelvis 15.000 kr. til bilejere, der skrotter biler, der er ældre end 10 år.

Som baggrund for forslaget er anført, at gennemsnitsalderen for den danske bilpark er steget i de seneste år. I den forbindelse henvises bl.a. til, at importen af brugte biler har været stigende i de seneste år.

Først og fremmest kan det anføres, at en stigende gennemsnitsalder ikke umiddelbart kan genfindes i de officielle statistikker. Danmarks Statistiks opgørelser viser således en gennemsnitsalder på bestanden af personbiler på godt 9 år pr. 1. januar i alle årene fra 2004 til 2008. I samme periode er gennemsnitsalderen for varebiler endda faldet fra 7,3 år til 6,5 år.

Det kan bekræftes, at der registreres et meget stort antal brugte indførte biler her i landet. I 2007 var antallet 57.000 stk. Der bør dog i den forbindelse samtidig ses på udførslen af brugte biler. Den var i 2007 på 63.000 stk. Der eksporteres altså flere brugte biler, end der importeres.

Den omlægning af bilafgifterne, der blev gennemført i 2007, som der også refereres til i brevet, har reduceret afgifterne for de mest miljø- og klimavenlige biler. Det er på denne måde blevet billigere at udskifte en ældre bil med en ny miljøvenlig bil med lav CO<sub>2</sub> udledning. De gennemførte afgiftsomlægninger giver således øget tilskyndelse til køb af ny bil.

Som det anføres i henvendelsen fra Danmarks Automobilforhandler For-  
ening kan det med udgangspunkt i tidligere erfaringer forventes, at en skrot-  
præmie kun i mindre grad afstedkommer øget efterspørgsel efter nye biler.  
Til gengæld øges efterspørgslen efter brugte biler og kollektiv trafik. Isoleret  
set vil en skrotpræmie derfor også kunne betyde øget import af brugte biler.  
Det skal dog bemærkes, at erfaringer fra tidligere skrotpræmieordninger  
ikke kan overføres til den nuværende situation, idet der blev indført obligato-  
riske periodiske bilsyn i 1998. Indførelse af en ny skrotpræmieordning vil  
derfor ikke nødvendigvis få samme effekt i dag.

Sammenfattende vurderes det, at andre økonomiske virkemidler end en  
skrotpræmie er mere egnede i relation til opfyldelse af målsætninger om  
miljø og CO<sub>2</sub>-udledning fra transport. På samme måde synes en skrotpræ-  
mie heller ikke at være det bedst egnede instrument til opfyldelsen af kon-  
junkturstimulerende formål.”

## **2. Miljømærkning, miljøzoner og periodiske syn**

Forslaget om, at det periodiske syn skal indeholde krav om en miljøtest har  
været forelagt, som administrere regler om syn. Færdselsstyrelsen har  
blandt andet oplyst:

”Regler om periodiske syn bygger på fælles EU regler, og der foretages  
kontrol af miljøegenskaber ved alle periodiske syn, som har til formål at sik-  
re, at bilen er vedligeholdt og ikke forurener unødigt. Ved periodisk syn an-  
vendes en simpel målemetode for henholdsvis benzin- og dieslbiler, som  
også sikrer, at det forureningsbegrænsende udstyr virker. Der stilles såle-  
des allerede nu krav om miljøtest ved periodisk syn og såfremt bilen ikke  
kan bestå denne kontrol kan bilen ikke godkendes, og opfylder dermed ikke  
betingelserne for fortsat at være registreret.

For så vidt angår forslaget om at indføre krav om periodisk syn årligt for  
biler, der er mere end 10 år kan det oplyses, at Færdselsstyrelsen i juni  
2007 har sendt en redegørelse til Folketingets Trafikudvalg i anledning af en  
rapport om fremtidig periodisk syn af køretøjer bestilt af EU-kommissionen.  
Rapporten om fremtidig periodisk syn af køretøjer; det såkaldte AUTOFO-  
RE-projekt, indeholder en anbefaling om at person- og varebiler, som er  
mere end 8 år, bør synes hvert år. Færdselsstyrelsens redegørelse konkluderer,  
at rapporten ikke giver grundlag for at indføre hyppigere periodiske  
syn af person- og varebiler, idet de samfundsøkonomiske udgifter er større  
end de samfundsøkonomiske gevinster. Det skal bemærkes, at en ændring  
fra 8 år til 10 år ikke vil ændre på konklusionen.”

## **3. El-Knallerter og -cykler**

Forslaget om at udbrede elknallerter er positivt set ud fra en miljøvinkel, idet  
der er gevinster både i forhold til støj, luft og CO<sub>2</sub>, og det er glædeligt, at  
produktet nu er på det danske marked. Det vil derfor være væsentligt at  
kendskabet til muligheden for at købe denne type knallert udbredes og at  
den teknologiske udvikling på området fortsætter, eksempelvis i forhold til  
batteriernes rækkevidde.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at forureningen fra knallerter og motorcykler er reguleret via EU-direktiver på samme måde som forureningen fra biler. De første regler for knallerter (Euro 1) trådte i kraft i 2000. Ifølge EU-reglerne skal alle nye motorcykler og knallerter fra 1. juli 2004 overholde Euro 2 normerne. Reglerne fastsætter desuden en Euro 3 norm, der skal opfyldes af alle nye motorcykler fra 1. januar 2007. Miljøstyrelsen rettede den 15. april 2008 henvendelse til EU-Kommissionen og opfordrede til, at der snarest fremsættes et forslag om skærpede emissionsnormer for knallerter og motorcykler.