

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

MINISTEREN

Dato 28/10-08

Dok.id

J. nr. 004-U18-672

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 1. oktober 2008 stillet mig følgende spørgsmål 1098 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 1098:**

" Ministeren bedes kommentere henvendelse af 1. oktober 2008 fra Peugeot vedr. reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen, jf. TRU alm. del - bilag 557."

**Svar:**

Reduktion af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning er en stor udfordring, og teknologiske løsninger, som sikrer lavt CO<sub>2</sub>-udslip og uafhængighed af fossil olie, står højt på regeringens dagsorden.

Derfor har regeringen nedsat et ministerudvalg for bedre infrastruktur og bæredygtig transport, som vil udarbejde et samlet udspil for transportsektoren, der skal sikre en positiv virkning på trængsel og miljø, herunder CO<sub>2</sub>-udledning. Det fremgår af kommissoriet, at ministerudvalget skal komme med forslag, der både på kort og på længere sigt kan bidrage til opfyldelsen af den danske reduktionsforpligtigelse. Udspillet vil bl.a. indeholde overvejelser om, hvordan alternative drivmidler kan fremmes i vejtransporten.

Regeringen er således meget opmærksom på problemstillingen omkring transportsektorens miljøbelastning.

Øget anvendelse af diesel som drivmiddel er på kortere sigt et effektivt middel til reduktion af transportens CO<sub>2</sub>-udledning.

Der er imidlertid også ulemper ved dieselmotorer, idet dieselmotorer også bidrager til et stigende problem omkring udslippet af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>), der er en fælles betegnelse for kvælstofmonoxid (NO) og kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>). NO<sub>2</sub> er luftvejsirriterende og nedsætter lungefunktionen. Dieselmotorer har større udslip af NO<sub>x</sub> end tilsvarende benzinmotorer, idet grænseværdierne for NO<sub>x</sub> først bliver på samme niveau, når motorer opfylder kravene til Euro 6, som bliver obligatorisk fra september 2015. I forbindelse med Euro 6 vil grænseværdien for NO<sub>x</sub> blive reduceret med 68 % i forhold til den gældende grænseværdi for Euro 4.

Angående biobrændstof, herunder anvendelse af biodiesel kan jeg oplyse, at det er regeringens mål, at andelen af EU-certificerede biobrændstoffer til transport



forøges til 10 pct. i 2020. Som et første skridt indføres der påbud til olieselskaberne om, at 5,75 pct. af det samlede brændstofsalg i 2010 skal bestå af EU-certificeret biobrændstof. Det er således besluttet i første fase at gennemføre en tvungen lav iblanding, som kan anvendes i alle biler. Den konkrete udmøntning af denne beslutning afventer vedtagelse af EU direktiv om bl.a. certificering af biobrændstof.

Man bør imidlertid være opmærksom på, at der ikke er 100 pct. CO<sub>2</sub>-besparelse ved biobrændstoffer, da det koster CO<sub>2</sub> at producere dem. Den reelle CO<sub>2</sub>-fortrængning ved biodiesel er, jf. Energistyrelsens rapport "Alternative drivmidler i transportsektoren" fra jan. 2008, mellem 39 og 45 pct. afhængig af anvendelse af biprodukter og den fortrængning af drivhusgasudslip, det giver anledning til.

Angående spørgsmålet om afgifterne af dieseldrevne biler, afgift ved indførslen af brugt biler og afgift af biobrændstoffer, har jeg anmodet Skatteministeriet om en udtalelse.

Skatteministeriet udtaler:

"I henvendelsen fra Peugeot Danmark anføres, at det i dag er meget bekosteligt for familien Danmark at vælge en dieseldrevet familiebil med lav udledning af CO<sub>2</sub>. Peugeot Danmark mener heller ikke, at der gøres nok for at sikre udbredelsen af biobrændstoffer, og endelig mener selskabet, at der bør gennemføres foranstaltninger, der dæmper den store indførsel af brugte biler.

Den omlægning af bilafgifterne, der blev gennemført i foråret 2007, og som i høj grad gik ud på at begrænse udledningen af CO<sub>2</sub> fra biler, er til stor fordel for de energieffektive dieseldrevne biler. Afgiftsberegningen blev omlagt med et fradrag i registreringsafgiften for person- og varebiler på 4.000 kr. pr. km, bilen kører mere på literen end 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieslbiler, og et tillæg til registreringsafgiften på 1.000 kr. pr. km, bilen kører mindre på literen end 16 km/liter for benzinbiler og 18 km/liter for dieslbiler. En dieseldreven bil, som den omtalte Peugeot 308 Hdi, opnår således et fradrag i registreringsafgiften på 17.600 kr. grundet den høje energieffektivitet.

På miljøsidens betød omlægningen, at det dagældende fradrag i beskatningsgrundlaget på 4.000 kr. for dieseldrevne biler, der opfylder fremtidige normer for udledningen af partikler, blev suppleret med et fradrag i afgiften på 3.500 kr. Dette svarer til en samlet afgiftsnedsettelse på indtil 10.700 kr. for dieseldrevne biler med partikelfilter.

På brændstofsiden er der også store fordele ved at anskaffe dieseldrevne biler med lav CO<sub>2</sub>-udledning. Ejere af dieseldrevne biler får nemlig over 60 pct. mere energi pr. afgiftskrone, når de tanker diesel, end dem der tanker benzin. For biodiesel, der er fritaget for CO<sub>2</sub>-afgift, er forskellen større.



Det er således mange afgiftsbetingede fordele forbundet ved at vælge en diesel-drevet bil med lav udledning af CO<sub>2</sub>.

Når det gælder de brugte indførte biler, er reglerne nøje afstemt efter hensynet til varenes fri bevægelighed inden for EU.

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 samtidigt ses på udførslen af brugt biler. Den var i 2007 på 63.000 stk. Der eksporteres altså flere brugte biler, end der importeres.”

Det glæder mig dog, at bilfabrikanterne har fokus på at fremstille energieffektive biler, men der er dog stadig et stykke vej til at nå en fælles langsigtet europæisk målsætning om, at nye biler i gennemsnit på EU-niveau skal have en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning på omkring 100 g/km i 2020.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed