



Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1402 København K

e-mail: pafgft@skm.dk

26. marts 2009

Dir. tif.  
+45 45 27 07 06

Dir. fax  
+45 45 27 09 89

E-mail  
tmt@fdm.dk

### **FDMs høringssvar til forslag om grøn omlægning af bilbeskatningen j.nr. 2009-511-0035**

FDM har i høring modtaget forslag til lov om ændring af brændstofferbrugsafgiftsloven, registreringsafgiftsloven, vægtafgiftsloven, lov nr. 1337 af 19. december 2008 og lov nr. 1338 af 19. december 2008. FDM skal i den forbindelse fremsætte nedenstående bemærkninger.

FDM skal først og fremmest forholde sig til forslaget til ændring af brændstofferbrugsafgiftsloven i form af ny §3 b.

FDM skal indledningsvis understrege, at vi meget gerne ser en ændring af det danske bilafgiftssystem i en retning, der i højere grad fremmer energirigtige og mere miljøvenlige biler. Således har FDM i gennem flere år anbefalet, at bilkøber vælger en model med partikelfilter, når der købes ny dieselbil og FDM søgte også indflydelse på ændringen af registreringsafgiftsloven L 217, således at der kom et øget fradrag for partikelfiltre, der bedre modsvarede meromkostningerne.

De danske bilafgifter har i en lang årrække været blandt de højeste i verden. I 2007 betalte de danske bilister knap 50 mia. kr. i afgifter. FDM er derfor grundlæggende imod enhver form for øgede bilafgifter. Derfor må FDM tage klar afstand fra de elementer i nærværende lovforslag, der øger den samlede afgiftsbelastning af personbiler med 350 mio. kr. årligt.

Det høje afgiftstryk gør endvidere, at bilmarkedet er tydeligt styret af de til enhver tid gældende afgiftsregler. For mange familier udgør bilen, næstefter boligen, den største investering, og set fra FDM påhviler der derfor de danske politikere og myndigheder et særligt ansvar for ikke at lave afgiftsændringer, der grundlæggende ændrer de økonomiske forudsætninger, som eksisterende bilejere har truffet deres valg på grundlag af. Derfor er FDM tilfreds med, at tankerne om øget beskatning af varebiler er taget af bordet.

Direktion

Firskovvej 32  
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 45 27 07 07  
Fax +45 45 27 09 93

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk  
www.fdm.dk



### **Miljø eller provenu?**

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at hensigten med Indførelsen af en ekstra afgift på 1.000. kr. årligt for alle dieseldrevne personbiler uden partikelfilter og for nye varebiler uden partikelfilter, er at tilskynde ejerne til enten at eftermontere et partikelfilter eller købe en bil med filter.

FDM har konsulteret vores tyske søsterklub ADAC, der besidder omfattende kompetencer i forbindelse med test af biler og udstyr ikke mindst i relation til miljø og sikkerhed. På denne baggrund må vi påpege, at lovforslagets hensigt forekommer urealistisk at opnå med det foreslåede virkemiddel i form af en årlig afgift på 1.000 kr. Det skal understreges, at Tyskland er det land, hvor eftermontering af partikelfiltre på personbiler er mest udbredt, hvorfor FDM tillægger erfaringerne fra Tyskland stor vægt.

Det forholder sig således, at et partikelfilter til eftermontering i Tyskland typisk koster fra 700 euro inklusiv montering og hertil skal lægges højere dansk moms og generelt højere timepriser for montering i Danmark. I praksis må det ansås at ville koste en dansk bilejer 6.-10.000 kr. at få eftermonteret et dieselpartikelfilter af den åbne, uregulerede type.

Skal filteret monteres på en dieselbil, der har kørt mere end 80.000 km eller er ældre end 5 år, vil der oftest være behov for samtidig at skifte bilens oxidationskatalysator. Herved stiger prisen for eftermonteringen i Tyskland til 850-900 euro + højere dansk moms + højere dansk arbejds løn.

Som lovforslaget er fremlagt, vurderer FDM, at der kun for de færreste vil være et privatøkonomisk incitament til at foretage monteringen af partikelfiltre.

Lovforslagets anden forventning er, at hvis ikke der eftermonteres partikelfilter, vil der gives incitament til at udfase bilen og købe en med partikelfilter. Hertil må bemærkes, at de færreste personbiler fik partikelfilter som standard før 2008 og de mindste, mest populære modeller, sælges stadig i 2009 uden partikelfilter, da en del af modellerne endnu ikke kan fås fra fabrikken med partikelfilter.

Antallet af dieseldrevne personbiler er steget markant de seneste år fra omkring 5 pct. af bilparken i 2000 til omkring 17 pct. af bilparken i 2009. Alene fra 1. januar 2007 er der kommet i omkring af 90.000 nye dieslbiler på vejene oveni de 260.000, der var registreret i forvejen. Med andre ord er en meget stor del af dieslbilparken meget ny, og derfor må det vurderes at være ubegrundet at antage, at ejerne vil udfase relativt nye biler og købe en helt ny på grund af en afgiftsforhøjelse på 1.000 kr. årligt. Dette må i særdeleshed gælde, når der også tages højde for den meget høje danske registreringsafgift, der for de fleste dieslbiler udgør over 100.000 kr.

FDM skal også minde om, at ændringerne af registreringsafgiftsloven i 2007, L 217, i sig selv har været en drivende faktor i at fremme salget af små dieslbiler, da disse fik den største afgiftslettelse. FDM mener derfor, at det er kritisabelt politisk først at fremme biler uden partikelfilter for mindre end 2 år senere økonomisk at straffe de der fulgte hensigten i L 217.

Gennemføres lovforslaget, vil det efter FDM bedste vurdering kun have en fiskal effekt, men ingen nævneværdig effekt for miljøet.

### **Er afgiften proportional med miljøpåvirkningen**

Forurening af luften med partikler udgør et sundhedsmæssigt problem, navnlig i tætbebyggede områder. En af en lang række kilder til partikelforureningen er udstødningen fra personbiler. Af tal fra Miljøministeriet (Miljøministeriet Miljøprojekt nr. 1021, 2005) kan udledes, at personbiler således bidrager med omkring 3,7 pct. af den samlede udledning af fine partikler PM<sub>2,5</sub>, mens brændeovne står for omkring halvdelen af udledning. De nyeste forskningsresultater fra DMU indikerer, at op mod 2/3 af partiklerne kommer langvejsfra fra bl.a. skibsfart, industri i andre lande m.v.

Nærværende lovforslag vil pålægge ejere af personbiler at betale 1.000 kr. årligt for forureningen. Har samme bilist en brændeovn og skulle afgiften for brændeovnens udledning af sodpartikler beskattes på samme niveau, som det er foreslået for biler i lovforslaget, ville brændeovnen skulle pålægges en månedlig afgift på over 1.000 kr.

Ifølge bemærkningerne til lovforslaget, punkt 8 *Miljømæssige konsekvenser*, er det forventningen, at afgiften på 350 mio. kr. fra dieseldrevne personbiler uden partikelfilter vil reducere uledningen af partikler med 10-15 ton årligt. Det koster med andre ord bilisterne mellem 23 og 35 mio. kr. per ton at udlede fine sodpartikler. Skulle dette være et udtryk for de samfundsmæssige omkostninger ved forureningen, ville omkostningen eksempelvis forbundet med landets brændeovne udgøre op mod 350 mia. kr. årligt og den samlede partikelforurening i Danmark op mod 700 mia. kr. årligt, hvilket FDM savner enhver form for dokumentation for. I følge DMU antages de samfundsmæssige omkostninger snarere at beløbe sig til 1/100 af ovennævnte.

FDM har også kunnet konstatere, at lastbiler og eksisterende varebiler er undtaget merafgiften på 1.000 kr. Hvis formålet med lovforslaget er at forbedre luftkvaliteten, forekommer dette ulogisk, al den stund at varebiler står for 44 pct. af trafikens udledning af partikler, lastbiler for 33 pct. og personbiler for 21 pct., jf. tal fra Miljøministeriet (Miljøprojekt 1021, 2005). Udelukkende at afgiftspålægge personbiler i den eksisterende vognpark, er således et udtryk for manglende proportionalitet og diskrimination.

### **FDM foreslår tilskud til eftermontering**

Da forslaget til ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven i form af ny §3 b. efter FDMs bedste vurdering ikke vil have en miljømæssig, men alene en fiskal effekt, finder FDM, at der i stedet politisk bør tages stilling til, om det er en reel målsætning at ville reducere trafikens udledning af partikler. Er det tilfældet, bør der sikres økonomiske incitamenter, der vil lede til, at alle køretøjer får monteret partikelfiltre. Der kan hentes inspiration fra Tyskland, hvor indsatsen reelt retter sig mod bedre luftkvalitet, og her er valgt en model med et tilskud på 330 euro til eftermontering af partikelfiltre på personbiler. Tilskuddet støttes af en afgiftsdifferentiering i de årlige ejeravgifter og bevirker, at omkring halvdelen af bilistens udgifter til montering kompenseres af den tyske stat. FDM foreslår derfor at der gives et tilskud til eftermontering af partikelfiltre.

**Ad §3 b, stk. 2.**

Det fremgår, at der kræves, at et eftermonteret partikelfilter væsentligt reducerer motorens emissioner af partikler. FDM finder formuleringen noget upræcis, men ser frem til Færdselsstyrelsens præcisering. FDM skal dog henlede opmærksomheden på de tyske krav som er 30 pct. Reduktion, og at de i Tyskland anvendte såkaldte åbne, uregulerede filtre i gennemsnit har en reduktion på 40-50 pct.

**Ad bemærkningerne til §6 stk 4.**

Bemærkningerne om at ejere af dieslbiler med partikelfilter selv ved henvendelse til told- og skatteforvaltningen skal bevise, at bilens partikeludslip er målt til højst 5 mg pr. km ved bilens typegodkendelse (side 27), forekommer noget uklart formuleret. Fabriksmonteret partikelfilter fremgår af bilens typegodkendelse, og myndighederne (Færdselsstyrelsen) må derfor være de nærmeste til at kende disse oplysninger og indarbejde dem inden opkrævningen. Det virker derfor helt urimeligt og unødigt belastende, hvis ejere af dieslbiler med fabriksmonteret filter selv skal kontakte SKAT og fremlægge bevis for oplysninger, som myndighederne i forvejen er i besiddelse af. Forslaget giver således kun mening for så vidt angår eftermonterede filtre, som naturligvis ikke fremgår af bilens typegodkendelse.

Det kan tilføjes at mange ejere af dieslbiler næppe selv ved om bilen har partikelfilter eller ej, og endnu mindre ved, hvordan de finder frem til oplysningerne i bilens registreringsattest og typegodkendelse.

Med venlig hilsen



Thomas Møller Thomsen  
Adm. direktør