



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2009-511-0042

Dato: 8. december 2009

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 24 - Forslag til Lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse person biler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Grøn omlægning af bilbeskatningen – II).

Hermed mine kommentarer til henvendelsen fra Danmarks Naturfredningsforening (L 24 – bilag 20).

Kristian Jensen

/ Lene Skov Henningsen

Danmarks Naturfredningsforening sammenkæder L 24 med miljøministerens bebudede lovforslag om skærpede krav til miljøzoner.

Foreningen anfører, at L 24 vil få fatale følger for de kommende miljøzoner og for Danmarks mulighed for at overholde EU's grænseværdier for partikler. De nye standarder for partikelfiltre vil også komme til at gælde for ældre varebiler, der skal køre i de skærpede miljøzoner i Københavns og Frederiksberg kommuner.

Foreningen finder det stærkt problematisk, at Danmark ikke anvender den bedst tilgængelige teknologi, især på områder, hvor vi har svært ved at leve op til internationale forpligtelser.

Foreningen anfører, at det er vigtigt at skabe de rette incitamenter til eftermontering af partikelfiltre. Afgiften bør afstemmes med prisen for eftermontering af partikelfiltre, og der bør gives tilskud til eftermontering. Afgiften på 1.000 kr. årligt vil have en yderst begrænset miljøeffekt, idet de ældste biler, der sviner mest, ikke vil få eftermonteret filter.

Hertil bemærkes, at målet med L 24 er at reducere partikeludledningen fra dieselpersonbiler og nye dieselvarebiler på landsplan.

Det er foreslået at friholde også nye varebiler fra partikeludledningstillægget, således at der er frihed til at stille krav til partikeludledningen fra varebiler i de kommende regler for miljøzoner. Forslaget forholder sig imidlertid ikke til, at prisen for eftermontering af lukkede partikelfiltre er væsentlig højere end prisen for eftermontering af åbne partikelfiltre; en merpris den enkelte varebilsejer må bære. Og forslaget forholder sig ikke til, at også de kommende miljøzoner forventes kun at udgøre en meget lille del af landets samlede areal. Dermed kan en regulering af varebilers udledning af dieselpartikler alene gennem regler for miljøzoner ikke forventes at give samme effekt på landsplan som L 24.

Hvis kravene til effektiviteten af partikelfiltre skal skærpes i L 24, vil partikeludledningstillægget skulle hæves for at fastholde den partikelreduktion på landsplan, der lægges op til i lovforslaget.

Som statens tekniske sagkyndige på køretøjsområdet har Færdselsstyrelsen sagt god for åbne partikelfiltres effektivitet.

Samlet set er det min opfattelse – også efter de mange spørgsmål, udvalget har stillet – at det foreslåede partikeludledningstillæg på 1.000 kr. årligt, sammenholdt med kravet om eftermontering af åbne partikelfiltre, er vel afbalanceret.