



SKATTEMINISTERIET

## Notat

J.nr. 2009-511-0042

Den 10. december 2009

### Svar på samrådsspørgsmål E og F til L 24,

stillet efter ønske fra Jesper Petersen (SF)

#### **Samrådsspørgsmål E**

”Ministeren bedes redegøre for de fornyede provenuberegninger.”

#### **Svar:**

##### *Personbilerne kort*

I runde tal er der omkring 400.000 dieseldrevne personbiler i 2010. Af disse er omkring 100.000 født med et partikelfilter. Dermed er der omkring 300.000 dieseldrevne personbiler uden partikelfilter. Hvis ingen af disse biler fik eftermonteret et partikelfilter, ville det umiddelbare provenu, dvs. før tilbageløb og adfærd, blive på 300 mio. kr. på helårsbasis. Da L24 træder i kraft 1. april 2010, så bliver det umiddelbare i provenu fra personbiler i 2010 dog kun 225 mio. kr.

Det umiddelbare provenu vil herefter falde i takt med, at de 300.000 dieseldrevne personbiler uden partikelfilter udfases. I 2019 forventes det umiddelbare provenu dermed at være faldet til 80 mio. kr. på helårsbasis. Fra 2027 og frem forventes dieseldrevne personbiler uden partikelfilter stort set at være udfaset, og det umiddelbare årlige provenu derfor reduceret til 0 kr.

Med udfasningen, og det deraf følgende fald i provenuet, forventes en varig virkning på 33 mio. kr.

### *Nu til varebiler*

Skønnet for varebiler afspejler de seneste oplysninger om antallet af nyregistrerede varebiler. Vi forventer, at der nyregistreres ca. 7.000 varebiler uden partikelfilter fra 18. marts til udgangen af 2009. Dertil forventer vi, at der nyregistreres omkring 17.000 varebiler uden partikelfilter fra 1. januar 2010 til 1. januar 2012. Der er tale om et skøn behæftet med usikkerhed.

Det skønnes, at det umiddelbare provenu fra varebiler vil være på 15 mio. kr. i 2010 ved ikrafttrædelse 1. april 2010, og 20 mio. kr. på helårsbasis i 2011. Herefter vil de varebiler, der er nyregistreret i 2009 fra

og med den 18. marts samt i 2010 og 2011 uden partikelfilter udfases løbende. I 2019 skønnes provenuet fra disse således at være reduceret til næsten 0 mio. kr. Den varige virkning af de umiddelbare årlige provenuer fra varebiler kan beregnes til 2 mio. kr.

Samlet set for både personbiler og varebiler bliver det umiddelbare provenu på 240 mio. kr. i 2010 ved ikrafttrædelse 1. april 2010, og på 280 mio. kr. i 2011. Dette aftrappes gradvis. Den varige virkning vil være på 35 mio.

Prisen på at eftermontere et partikelfilter skønnes at være ca. 6.000 kr. i 2010. Dermed kan det betale sig at eftermontere et partikelfilter, hvis den tilbagediskonterede værdi af de fremtidige betalinger af partikeludledningstillæg er større end 6.000 kr.

En tilbagediskonteret værdi på 6.000 kr. svarer til at betale partikeludledningstillæg på 1.000 kr. i ca. 8 år. Betales der partikeludledningstillæg i flere år, så stiger den tilbagediskonterede værdi. Det kan dermed betale sig at eftermontere et partikelfilter på alle biler med mere end 8 års levetid tilbage.

Det forudsættes, at bestanden af dieselpersonbiler uden partikelfilter i gennemsnit har en levetid på 16 år. Den gennemsnitlige alder for hele bestanden af personbiler i 2009 var 18,2 år, men da dieselbiler kører markant længere om året, så opslides de også hurtigere.

Med en gennemsnitlig levetid på 16 år, så vil alle biler under 8 år have mere end 8 år tilbage i levetid, og det vil derfor kunne betale sig for disse at eftermontere et partikelfilter.

Ifølge aldersfordelingen for dieselpersonbiler er der ca. 325.000 dieselbiler, som er under 8 år gamle. Af disse er der ca. 100.000 med fabriksmonteret filter.

Dermed vil der være ca. 225.000 dieselpersonbiler, for hvilke det kan betale sig at eftermontere partikelfiltre.

Denne adfærd vil reducere det umiddelbare provenu i 2010 med ca. 225 mio. kr. på helårsbasis og ca. 170 mio. kr. ved ikrafttrædelse 1. april 2010. Den varige virkning på provenuet reduceres med ca. 25 mio. kr. som følge af adfærden.

Efter adfærd bliver provenuet 70 mio. kr. i 2010, og den varige virkning 10 mio. kr.

### **Samrådsspørgsmål F**

”Ministeren bedes forholde sig til, om ministeren vil trække L 24 tilbage eller i stedet stille krav om montering af lukkede partikelfiltre, hvis det sandsynliggøres, at L 24 med sit nuværende indhold ikke har den forventede miljømæssige effekt.”

### **Svar:**

Færdselsstyrelsen oplyser - som statens tekniske sagkyndige på køretøjer, at godkendte åbne partikelfiltre vil reducere partikeludledningen med mindst 30 pct.

Efter det foreliggende koster det omkring 10.000 kr. mere at eftermontere et lukket partikelfilter end et åbent partikelfilter.

Det vil efter min vurdering have en negativ effekt på partikeludledningen fra dieselmotorer, hvis der i L 24 blev stillet krav om, at eftermonterede partikelfiltre skulle være af den lukkede type. Det er for dyrt at eftermonterede lukkede filtre og resultatet vil være meget færre filtre.

På det grundlag har jeg ikke planer om at trække L 24 eller stillet forslag om eftermontering af lukkede partikelfiltre.