



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2009-511-0035

Dato: 7. maj 2009

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed kommentar til henvendelsen af 27. april 2009 fra FDM til forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Grøn omlægning af bilbeskatningen), jf. L 205 - bilag 6.

Kristian Jensen

/Lene Skov Henningsen

FDM anfører, at bestemmelsen om et partikeludledningstillæg er ændret væsentligt i forhold til det udkast til lovforslag, der har været sendt i høring.

Ændringen vedrører muligheden for at eftermontere et partikelfilter, og dermed undgå tillægget. FDM anfører, at ændringen i realiteten gør eftermontering umulig. Dermed bliver partikeludledningstillægget en ren skat uden positiv virkning for miljøet.

Hertil bemærkes, at spørgsmålet om eftermontering af partikelfiltre er reguleret i § 1, nr. 6 (fsva. § 3 b, stk. 2), og § 3, nr. 2 (fsva. § 2 b, stk. 2) i lovforslaget.

I det udkast af 20. marts 2009 til lovforslag, der har været sendt i høring, var bestemmelsen om eftermontering af partikelfiltre formuleret således:

”Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 af en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter, der væsentligt reducerer motorens emission af partikler. - -.”

I lovforslaget (L 205) er bestemmelsen om eftermontering af partikelfiltre formuleret således:

”Stk. 2. Der betales ikke tillæg efter stk. 1 for en bil, hvis bilen efterfølgende er monteret med et godkendt partikelfilter, der reducerer motorens udledning af partikler til et niveau, der svarer til et fabriksmonteret partikelfilter. - -.”

Ændringen er sket ud fra et ønske om at præcisere, hvilken effekt et eftermonteret partikelfilter skal have, for at det kan fritage for partikeludledningstillægget.

I begge formuleringer er den afgørende faktor, at det eftermonterede partikelfilter er et godkendt partikelfilter. Efter begge formuleringer fastsætter Færdselsstyrelsen regler om godkendelse af partikelfiltre til eftermontering.

Målet med forslaget om et partikeludledningstillæg er samlet set, at opnå den størst mulige reduktion af partikeludledningen fra dieselmotorerne i de biler, der er omfattet af forslaget. Dette mål nås ved en afvejning af effektiviteten af det enkelte filter over for filtrets pris. Det giver jo ingen partikelreduktion, hvis kravene til filtrenes effektivitet er så store, at filtrene bliver ubetalelige.

Jeg er ikke enig i de priser for partikelfilter, som FDM oplyser. Det forventes, at prisen for eftermontering af et partikelfilter til en almindelig personbil kommer ned på 4-8.000 kr., når der er skabt et marked herfor her i landet.

Der er som udgangspunkt en sammenhæng mellem et partikelfilters effektivitet og prisen for filtret. Derfor må der ved fastsættelsen af kravene til det enkelte filters effektivitet tages hensyn, hvilket prisniveau filter af denne type ligger på.

Det må være en målsætning, at udgiften til eftermontering af et partikelfilter skal kunne dækkes inden for 10 år gennem sparet partikeludledningsafgift. Ellers vil det være uinteressant for en bilejer at få eftermonteret et partikelfilter.

Jeg er på denne baggrund enig i, at forslaget om eftermontering af partikelfiltre er for restriktivt. Jeg vil derfor stille et mindre ændringsforslag, således at Færdselsstyrelsen får større mulighed for at tilpasse en godkendelsesordning efter de tekniske muligheder og prisen på partikelfiltre.