

Folketingets Skatteudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr.

Den 4. december 2009

Folketingets Skatteudvalg har i brev af 2. december 2009 stillet følgende spørgsmål nr. 30 (L24), som hermed besvares.

**Spørgsmål nr. 30 (L24)**

Med henvisning til ministerens tilsagn under samrådet den 2. december 2009 om L 24 - samrådsspørgsmål A anmodes ministeren om at tilsende udvalget en redegørelse for de to rapporter, som er nævnt i L 24 spørgsmål 19 og 20, og en redegørelse for baggrunden for, at Holland har valgt at op-høre med at yde tilskud til åbne partikelfiltre, og herunder oplyse hvilke initi-ativer ministeren vil tage på baggrund af denne nye viden.

**Svar**

Først vil jeg gerne slå fast, at Miljøministeriet overordnet set betragter lukkede partikelfiltre som den miljømæssigt set bedste løsning. Derfor har Miljøministeriet løbende arbejdet aktivt i EU-forhandlinger om nye motornor-mer, så EU-lovgivningen nu er udformet således, at alle nye dieselmotorer i de kommende år vil være udstyret med effektive partikelfiltre.

Men dette betyder ikke nødvendigvis, at krav om lukkede filtre er den bedste løsning i alle sammenhænge.

Miljøstyrelsen har været i løbende dialog med Færdselsstyrelsen omkring åbne og lukkede partikelfiltre.

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 19 og spørgsmål 20, der handler om de to undersøgelser omtalt i spørgsmålet, er Miljøstyrelsen enig i Færdselsstyrelsens konklusioner om, at disse undersøgelser ikke giver anledning til at ændre på forudsætningen om, at åbne partikelfiltre har en positiv, omend noget mindre miljøeffekt.

For personbiler kan man vælge imellem at stille skrappe krav til de filtre, man vil kræve eftermonteret for at undgå afgiften, med det resultat, at der ikke vil blive eftermonteret et nævneværdigt antal filtre, eller at stille lavere krav til filtrene, der så til gengæld forventes at føre til et stort antal eftermonterede partikelfiltre.

Her har regeringen valgt den model, der efter Miljøministeriets opfattelse svarer til bedst tilgængelig teknologi (BAT) i forhold til eftermontering af filtre, og som giver den største samlede miljøeffekt, nemlig et krav om åbne partikelfiltre.

Langt hovedparten af de varebiler, der foreslås omfattet af et partikelfilterkrav i høringsudgaven af lovforslaget om skærpede miljøzoner, er enten personbiler, indrettet til godstransport, eller mindre traditionelle varebiler. Her gælder de samme forudsætninger som for personbiler, og som der er redegjort for i rækken af svar til Skatteudvalget. Krav om lukkede partikelfiltre vil som hovedregel ikke være teknisk muligt at udføre i praksis på denne kategori af køretøjer.

I forhold til store varebiler, er det korrekt, at man kan anvende partikelfiltre, der er godkendt efter Færdsstyrelsens godkendelsesordning for lukkede partikelfiltre.

Der forventes kun meget få partikelfiltre eftermonteret som følge af det kommende lovforslag om skærpede miljøzoner, uanset om der vil blive stillet krav om partikelfiltre med lav eller høj effektivitet. Dette skyldes, at de varebiler, som vil blive omfattet af et filterkrav er relativt gamle (ældre end 9 år). Det vil som hovedregel være billigst at skifte køretøjerne ud med et nyere køretøj, der lever op til de skærpede miljøzoneregler.

Troels Lund Poulsen/ Kristoffer Slottved