

Lovforslag nr. L 115. Fremsat den 15. november 2000 af skatteministeren (Ole Stavad)

Forslag

til

Lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler¹⁾

Tilskudsberettigede køretøjer

§ 1. Efter reglerne i denne lov ydes tilskud til miljøvenlige lastbiler, der er registreret 1. gang her eller i udlandet den 1. januar 1999 eller senere, men senest til og med den 30. september 2001, efter færdselslovens § 72, stk. 1.

Tildelingsgrundlag

§ 2. Ved en miljøvenlig lastbil forstås et køretøj, der mindst overholder de grænseværdier, der fremgår af bilag I, punkt 6.2.1., linie A i tabel 1 til Rådets direktiv nr. 88/77/EØF som ændret ved direktiv1999/96/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer.

Tilskuddets størrelse

§ 3. Tilskuddet udgør 10.000 kr.

Udbetaling

§ 4. Tilskuddet udbetales af de statslige told- og skattemyndigheder til de registrerede ejere af lastbiler, der opfylder de i § 2 nævnte krav til emission af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer. Der udbetales ét tilskud pr. lastbil.

Stk. 2. Tilskuddet udbetales i den anden måned efter lovens ikrafttræden, eller for lastbiler der registreres første gang efter lovens ikrafttræden, den anden måned efter lastbilens registrering.

Stk. 3. Skatteministeren fastsætter nærmere administrative regler for udbetaling af tilskud efter stk. 1 - 2.

Andre bestemmelser

§ 5. Ejere af køretøjer, for hvilke der er udbetalt tilskud, skal tilbagebetale tilskuddet, hvis køretøjet har været i aktivt brug i mindre end 6 måneder under registrering i Danmark i en periode på 12 måneder efter første registrering i Danmark.

Straffebestemmelser

§ 6. Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige eller vildledende oplysninger om grundlaget for udbetaling af tilskud efter loven.

Stk. 2. Der kan pålægge selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Ikrafttræden

§ 7. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.

¹⁾ Loven har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger.

Som led i udmøntningen af finanslovsaftalen for 2001 foreslås det, at der gives et tilskud på 10.000 kr./stk til lastbiler, der mindst opfylder de nye skærpede EURO 3 udstødningsnormer. Tilskuddet gives til alle EURO 3 lastbiler, der er nyregistreret efter 1. januar 1999 og til og med 30. september 2001.

Forslaget sigter på at fremskynde de miljøgevinster, som brugen af EURO 3 lastbiler vil medføre.

Forslaget har indgået i drøftelser mellem regeringen og Dansk Transport og Logistik.

Allerede ved differentiering af dieselaftgiften den 1. juni 1999 har Danmark fremmet den svovlfattige diesel, der foruden lavere svovludledninger har ført til væsentlige reduktioner i udslip af partikler. Introduktionen af den svovlfattige diesellolie fik efter beregningerne partikeludslippet til at falde med 13 pct.

Der er imidlertid også mulighed for at opnå væsentlige miljøgevinster ved fremme af EURO 3 lastbiler, der bliver obligatoriske 1. oktober 2001. I forhold til EURO 2 lastbiler, vil brug af EURO 3 lastbiler reducere de miljøskadelige udslip af NO_x og partikler med ca. 1/3.

Selv om en væsentlig del af de lastbiler, der vil blive solgt op til 1. oktober 2001, kan forventes at have EURO 3 motorer, vil man ved et tilskud kunne øge andelen yderligere. Tilskuddet bør dog ikke overstige meromkostningerne ved EURO 3 lastbiler i forhold til EURO 2 lastbiler.

Beregninger viser, at gevinsten for samfundet ved gennem et tilskud, at fremme af EURO 3 lastbiler før de bliver obligatoriske, vil være væsentlig større end de statslige udgifter og meromkostningerne til lastbilerne.

Med hensyn til EURO 4 lastbiler har regeringen iværksat et udredningsarbejde med henblik på at undersøge de tekniske og økonomiske muligheder for at fremme EURO 4 lastbiler, før disse bliver obligatori-

ske i 2006. Udredningsarbejdet forventes færdiggjort i foråret 2001.

Et tilskud til EURO 3 lastbiler vil alene påvirke adfærden efter, at reglerne for tilskuddet bliver offentlig kendt (primo november 2000) og inden reglerne bliver obligatoriske (1. oktober 2001).

Det vil imidlertid medføre et kapitaltab for ejerne af nylig indkøbte EURO 3 lastbiler alene at give tilskuddet til lastbiler, der registreres efter primo november 2000. Da det vil være urimeligt, at påføre vognmænd, der af hensyn til miljøet har afholdt merudgifter ved køb af mindre miljøbelastende lastbiler, et yderligere tab, foreslås tilskuddet også givet til nyere lastbiler registreret før primo november 2000, men fra den 1. januar 1999.

Provenumæssige virkninger.

Tilskuddet gælder alle lastbiler (d.v.s. godsbeholdende biler med tilladt totalvægt over 3,5 t). I begyndelsen af 1990'erne blev der årligt indregistreret ca. 3.500 lastbiler årligt. Fra 1995 til 1999 steg registreringerne til 5- 6.000 registreringer årligt. I 1999 blev der således registreret ca. 5.600 lastbiler. I 2000 kan der forventes registreret ca. 4.750 lastbiler. Samme niveau forventes for 2001. Af de 4.750 lastbiler forventes ca. 350 stk. at være små lastbiler med tilladt totalvægt mellem 3,5 og 6 tons, ca. 2.000 at være sættevognstrækkere og ca. 2.400 at være store lastbiler med tilladt totalvægt over 6 tons.

Der er alt i alt ca. 51.000 lastbiler i bestanden, heraf henved 12.000 sættevognstrækkere, godt 34.000 store lastbiler og henved 5.000 små lastbiler.

EURO 3 udstødningsnormerne bliver obligatoriske fra 1. oktober 2001, men allerede fra 1. oktober 2000 har alle nye typer lastbiler skullet opfylde de nye skærpede normer.

I følgende tabel er vist de skønnede registreringer af lastbiler, der opfylder de skærpede krav med og uden dette forslag:

	EURO 2 lastbiler uden dette forslag	EURO 3 lastbiler uden dette forslag	EURO 2 lastbiler med dette forslag	EURO 3 lastbiler med dette forslag
1999	5.300	250	5.300	250
1-3 kvartal 2000	3.250	500	3.250	500
4. kvartal 2000	750	250	650	350
1. kvartal 2001	700	500	250	950
2. kvartal 2001	500	700	150	1.050
3. kvartal 2001	300	900	100	1.400
I alt 1999 -30.9.01	10.800	3.100	9.700	4.500

Uden forslaget kan det med betydelig usikkerhed skønnes, at der ville være blevet solgt 3.100 EURO 3 lastbiler i perioden 1. januar 1999- 30. september 2001. Med tilskuddet kan det skønnes, at der sælges 4.500 EURO 3 lastbiler i perioden, hvoraf ca. 250 vil være fremrykkede salg, jf. at tilskuddet falder væk 1. oktober 2001.

Ved et tilskud på 10.000 kr. vil dette forslag medføre en samlet udgift på henved 50 mill. kr. samt at der bliver solgt 1.150 lastbiler mere med de nye EURO 3 normer end ellers. Hele udgiften vil blive afholdt i 2001. Der hersker usikkerhed om dette skøn.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vil medføre, at de erhverv, der bruger lastbiler, får lettet omkostningerne. For de EURO 3 lastbiler, der i alle tilfælde ville have været solgt svarer tilskuddet til ca. 35 mill. kr. før skat. For de EURO 3 lastbiler, der sælges ekstra, må tilskuddet antages at

være større end eller lig med meromkostningerne for lastbilkøberne. Med betydelig usikkerhed skønnes meromkostningerne for disse 1.150 lastbiler at være ca. 8.000 kr. i gennemsnit før tilskud, men der kan også være meromkostninger til ekstra brændstofforbrug. Samlet set vil tilskuddet på henved 50 mill. kr. således reducere nettoomkostningerne med godt 35 mill. kr. mens henved 10 mill. kr. vil dække meromkostningerne ved de nye EURO 3 motorer.

Miljømæssige konsekvenser.

1. Stort set alle lastbiler er dieseldrevne. De væsentligste miljømæssige problemer med dieselmotorer er udslip af partikler og kvælstofilter (NO_x). Udstødningsnormerne af partikler og kvælstofilter reguleres via udstødningsnormer og brændstoffets kvalitet.

Udstødningsnormerne er:

	Partikler	NO_x
	g/kWh (g/km)	g/kWh (g/km)
Non EURO før 1993.	Dårligere end EURO 1	
EURO 1 1993	0,36 (1,08)	8,0 (9,1)
EURO 2 1996	0,15 (0,45)	7,0 (8,0)
EURO 3 2001	0,10 (0,3)	5,0 (5,7)
EURO 4 2006	0,02 (0,06)	3,5 (4,0)
EURO 5 2009.	0,02 (0,06)	2,0 (2,3)

Udstødningsnormerne er udtrykt i g/kWh og afhænger således af motorens arbejde. Store motorer må udlede mere end små svage motorer.

Der er i praksis en sammenhæng mellem motorens størrelse og lastbilernes størrelse, men sammenhængen er ikke entydig.

For store lastbiler (16 ton tilladt totalvægt og derover) kan man ved EURO 2 motorer regne med et udslip i størrelsesordenen 0,45 g partikler pr. km og 8 g

NO_x pr. km. Udstødningsnormerne i praksis udtrykt i g pr. km er angivet i parentes i ovenstående tabel.

For mindre lastbiler (3,5-16 ton) kan man tilsvarende for EURO 2 regne med et udslip i størrelsesordenen 0,35 g partikler og 4 g NO_x pr. km.

For de store lastbiler betyder skift fra EURO 2 til 3 således en reduktion i partikeludslip på 0,15 g/km og i NO_x udslip på 2,32 g NO_x /km. For de små er forbedringerne godt 20 pct. mindre for partikler og 50

pct. mindre for NO_x . Ca. 90 pct. af kørslen med lastbiler sker med biler med en tilladt totalvægt over 16 t.

En stor lastbil, der kører lange ture tilbagelægger f.eks. 120.000 km årligt. Det giver 18 kg færre partikler og ca. 275 kg færre NO_x .

2. Risø har opgjort skadevirkningerne ved partikler til 172-645 kr./kg i 1995 priser og NO_x fra transportsektoren til 78 -83 kr. pr. kg. Med disse priser vil overgang fra EURO 2 til EURO 3 normen medføre en miljøgevinst på mindst 3.100 kr. og højst 11.600 kr. årligt for partikler og mindst ca. 21.400 kr. og højst ca. 22.800 kr. vedrørende NO_x årligt for en stor lastbil, der kører langt.

Ved overgang til EURO 4 vindes som minimum yderligere 5.000 kr. vedrørende partikler og 15.900 kr. vedrørende NO_x .

En langturslastbil holder 5-10 år. Værdien af miljøgevinsten ved at skifte fra EURO 2 til EURO 3 er således mindst 100.000 kr. -200.000 kr. værd set over lastbilens levetid.

For lastbiler, der kører korte ture, er gevinsten forholdsvis mindre, men der er også udledninger ved tomgangskørsel og brug af motoren til drift af læsser og lignende. I gennemsnit bruger lastbilerne ca. 20.000 l dieselolie årligt og tilbagelægger i gennemsnit ca. 50.000 km. Ca. 1/3 af kørslen foregår i udlandet. For nye lastbiler køres i gennemsnit ca. 40.000 km i Danmark og 30.000 km ved internationale transporter, hvoraf en del af kørslen foregår i Danmark.

De 1.150 lastbiler kører således i alt ca. 80 mill. km årligt heraf ca. 35 mill. km i udlandet og ca. 45 mill. km årligt i Danmark. Efter ca. 5 år falder den årlige kørsel.

3. Forslaget vil medføre, at ca. 1.150 lastbiler vil blive solgt med EURO 3 motorer i stedet for EURO 2 motorer.

Den miljømæssige gevinst herved vil være på henved 10 ton partikler årligt og ca. 150 tons NO_x årligt i gennemsnit over årene, dog mere i de første år. Med den af Risø beregnede værdi af miljøbelastningen svarer miljøgevinsten i gennemsnit over årene til 1,7 - 6,5 mill. kr. årligt for partikler og 11,7- 12,5 mill. kr. for NO_x . Samlet er værdien af, at 1.150 lastbiler anvender EURO 3 i stedet for EURO 2 motorer, således på ca. 13-19 mill. kr. årligt. De 1.150 lastbiler kan forventes at køre i ca. 10 år. Den samlede værdi for miljøet er således på ca. 150 mill. kr. Det er dog alene en del af disse reduktioner, der vil ske i Danmark. Reduktionerne ved kørsel med lastbil i Danmark vil således alene være på ca. 6 ton partikler og ca. 100 ton NO_x årligt. Værdien heraf vil være på ca. 10 mill. kr. årligt og samlet 100 mill. kr. over lastbilernes levetid. Gevin-

sten er større i de første år af lastbilernes levetid og mindre senere.

Danmark opnår således en betragtelig nettogevinst ved tilskuddet.

4. De bedre udstødningsnormer for partikler og kvælstofilter er opnået ved modificering af allerede udviklede EURO 2 motorer eller ved udvikling af nye motorer. Ved modificering vil der ofte komme et større brændstofforbrug, mens de nyudviklede motorer stort set har et tilsvarende brændstofforbrug som de ældre før modificeringen. Sandsynligvis ville de nyudviklede motorer imidlertid kunnet have været mere brændstoføkonomiske, hvis de ikke også havde skullet overholde den nye norm. Med betydelig usikkerhed kan merbrændselsforbruget opgøres til ca. 3 pct. For de 1.150 lastbiler, der ekstra forventes at overgå til EURO 3 normen, kan forventes et brændstofforbrug på 2-2,5 mill. liter årligt. Merbrændselsforbruget vil således udgøre ca. 0,075 mill. liter svarende til 200 ton CO_2 årligt. Hvis miljøomkostningerne herved er 300 kr./t, svarer de ekstra CO_2 udledninger til ca. 0,06 mill. kr. årligt.

Administrative konsekvenser for det offentlige

De administrative procedurer i forbindelse med gennemførelse af loven involverer tre statsinstitutioner - nemlig Statens Bilinspektion, Centralregisteret for Motorkøretøjer og Told•Skat. Samtidigt må proceduren opdeles i to. Én for lastbiler, der registreres efter loven er trådt i kraft, og én for lastbiler, der er registreret i 1999, 2000, og før loven træder i kraft i 2001.

For nye lastbiler sørger Statens Bilinspektion for, at det i forbindelse med synet bliver registreret om lastbilen opfylder EURO 3 normerne. Centralregisteret for Motorkøretøjer udarbejder lister i elektronisk form over ejerforholdet til de lastbiler, der skal have tilskud og Told•Skat forestår udbetalingen af tilskud på grundlag af listerne.

For de allerede registrerede lastbiler udarbejder Centralregisteret for Motorkøretøjer lister over biler, hvor datoen for 1. registrering her eller i udlandet er sket i 1999 eller 2000 (ca. 10.000 lastbiler). I samarbejde med importørerne for de enkelte fabrikater udsøges de lastbiler, for hvilke ejeren skal have tilskud. Resultatet af udsøgningen tilgår i elektronisk form herefter Told•Skat, som så forestår udbetalingen af tilskud.

Det skønnes, at lovforslaget vil medføre engangsudgifter for Told•Skat på 200.000 kr. til EDB-udvikling og porto. Skønnet forudsætter, at der ikke skal ske særskilt information om ordningen.

Forholdet til EU-retten

Tilskuddet vil muligvis blive anset for at udgøre en statsstøtteforanstaltning og vil derfor skulle godkendes af Europa-Kommissionen i overensstemmelse med traktatens regler, dvs. artikel 87 og 88, samt Rådets forordning af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (nu 88) (659/99/EF).

Lovens ikrafttræden kan derfor først ske, når godkendelse fra EU er modtaget. På den baggrund fore-

slås det, at skatteministerens bemyndiges til at fastsætte ikrafttrædelsestidspunktet for loven.

Lovforslaget vil blive notificeret i overensstemmelse med Erhvervsministeriets bekendtgørelse nr. 773 af 4. august 2000 om EU's informationsprocedure for tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationsfundets tjenester. Der gælder ingen status quo-forpligtelse i forbindelse med skattemæssige eller finansielle foranstaltninger.

Sammenfatning af økonomiske og administrative konsekvenser

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner		Helår: 2001 ca. 50 mill. kr.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Engangsudgifter for Told-Skat på ca. 200.000 kr.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Helår: 2001 ca. 35 mill. kr.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ikke i væsentligt omfang	Ikke i væsentligt omfang
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af udslippet af partikler og NO _x	Begrænset forhøjelse af CO ₂ -udledningen
Forholdet til EU-retten	Forslaget skal notificeres.	

*Bemærkninger til de enkelte bestemmelser**Til § 1*

Bestemmelsen afgrænser den gruppe køretøjer, der er omfattet af loven. Det drejer sig om alle lastbiler, motorredskaber o.l., der er registreringspligtige her i landet og som er anskaffet (registreret) her i landet den 1. januar 1999 eller senere eller bliver anskaffet (registreret) senest den 30. september 2001, hvis udledning af sundhedsskadelige stoffer er lavere end det er påtvunget for lastbiler mv. der registreres første gang. Jf. bemærkningerne til § 2.

Til § 2

Bestemmelsen definerer begrebet miljøvenlig lastbil med referencer til Rådets direktiv 1999/96/EF af 13. december 1999, som bl.a. indeholder de grænseværdier for udledningen af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer, der bliver obligatoriske fra og med 1. oktober 2001. Grænseværdierne kaldes EURO 3.

Til § 3

Tilskuddet til lastbiler mv., der opfylder EURO 3 normerne foreslås fastsat til 10.000 kr. pr. lastbil. Beløbet svarer til de skønnede meromkostninger, der er forbundet med at gennemføre de foranstaltninger, der er nødvendige for at en lastbil kan opfylde EURO 3 normerne.

Til § 4

Denne bestemmelse fastlægger proceduren for udbetaling af tilskud.

I praksis betyder det forhold, at der også gives tilskud til lastbiler, der er registreret fra og med 1. januar 1999, at proceduren må opdeles i to dele. Én for lastbiler, der registreres efter loven er trådt i kraft og én for lastbiler, der er registreret i 1999, 2000 og før loven er trådt i kraft i 2001.

For nye lastbiler noterer Statens Bilinspektion i forbindelse med synet af den konkrete lastbil om der tale om en der opfylder EURO 3 normerne, Centralregisteret for Motorkøretøjer udarbejder lister over ejerforholdet til de lastbiler, der skal have tilskud og

Told•Skat forestår udbetalingen af tilskud på grundlag af listerne.

For de allerede registrerede lastbiler udarbejder Centralregisteret for Motorkøretøjer lister over biler, hvor datoen for 1. registrering her eller i udlandet er sket i 1999 eller 2000 (ca.10.000 lastbiler). I samarbejde med importørerne for de enkelte fabrikater udsøges de lastbiler, for hvilke ejeren skal have tilskud. Resultatet af udsøgningen tilgår herefter Told•Skat, som så forestår udbetalingen af tilskud.

Til § 5

Bestemmelsens formål er at sikre, at der ikke sker en uhensigtsmæssig udnyttelse af tilskuddet. Lastbiler, der lever op til de miljøkrav der bliver påtvungne pr. 1. oktober 2001, men udføres efter kort tids registrering her i landet vil ikke substituere ældre og mindre miljøvenlige lastbiler, hvorfor tilskuddet til dels vil være spildt, eller måske snarere få karakter af eksporttilskud.

Større lastbiler har en årskørsel i størrelsesordenen 80 - 100.000 km, mens mindre lastbiler kører noget mindre. Har en lastbil været registreret her i landet i 8 måneder, men i den periode kun kørt f.eks. 3.000 km

må det anses for overvejende sandsynligt at den konkrete lastbil som udgangspunkt har skullet genudføres. I sådanne tilfælde bør tilskuddet tilbagebetales af den (eller den juridiske person), der ejer lastbilen på udførselstidspunktet.

Til § 6

Bestemmelsen sigter først og fremmest på de tilfælde, hvor det for en konkret lastbil overfor myndighederne er tilkendegivet at der er tale om en lastbil, der opfylder EURO 3-normerne, uagtet at dette ikke er tilfældet.

Til § 7

Det foreslås, at skatteministeren bemyndiges til at fastsætte ikrafttrædelstidspunktet for loven. Det skyldes, at tilskuddet muligvis vil blive anset for at udgøre en statsstøtteforanstaltning og derfor vil skulle godkendes af Europa-Kommissionen i overensstemmelse med traktatens regler, dvs. artikel 87 og 88, samt Rådets forordning af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (nu 88) (659/99/EF). Loven kan derfor først få træde i kraft, når bemærkninger fra EU er modtaget.

Til lovforslag nr. L 115. Skriftlig fremsættelse (15. november 2000)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om tilskud til visse miljøvenlige lastbiler

(Lovforslag nr. L 115).

Regeringen ønsker at fremskynde overgangen til mere miljøvenlige lastbiler.

Forslaget går ud på at fremskynde udbredelsen af mere miljøvenlige lastbiler (EURO III).

Udbredelsen sker ved et tilskud på 10.000 kr. pr. lastbil.

For at få tilskud skal lastbilerne opfylde de skærpede normer med hensyn til udslippet af sundhedsskadelige stoffer, som efter EU-reglerne ellers først træder i kraft pr. 1. oktober 2001.

Tilskuddet gives til alle lastbiler, der opfylder de skrappe normer, og som er eller bliver nyregistreret i perioden 1. januar 1999 og til og med 30. september 2001.

Det skønnes, at den miljømæssige gevinst for Danmark vil være en reduktion i partikeludslippet på ca. 6 ton og i udslippet af kvælstofoxider (NO_x) på ca. 100 ton årligt i Danmark. Gevinsten er større i de første år af lastbilernes levetid og mindre senere.

Statens udgift ved forslaget skønnes at blive ca. 50 mill. kr. i 2001.

Forslaget forventes at kunne få virkning fra 1. marts 2001.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne i lovforslaget, skal jeg anbefale det til Tingets velvillige behandling.