

Til formanden for Folketingets Skatteudvalg
Niels Helveg Petersen, MF
Christiansborg
1240 København K.

7. januar 2009

Alene fremsendt på mail: niels.helveg.petersen@ft.dk

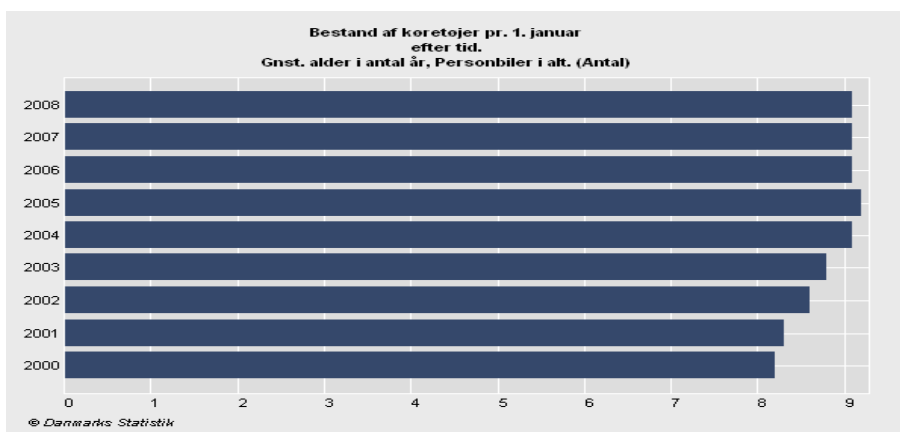
Tillad mig først at takke for lejligheden til at forelægge problemerne med den nugældende lovgivning for udvalget den 3. december 2009.

Mit foretræde gav anledning til 2 spørgsmål til Skatteministeren, spørgsmål 128 og 129.

Ministerens besvarelse giver anledning et par kommentarer og nogle tal, der uddyber de tal, som fremkom under mit foretræde.

I relation til besvarelsen af Spørgsmål 128:

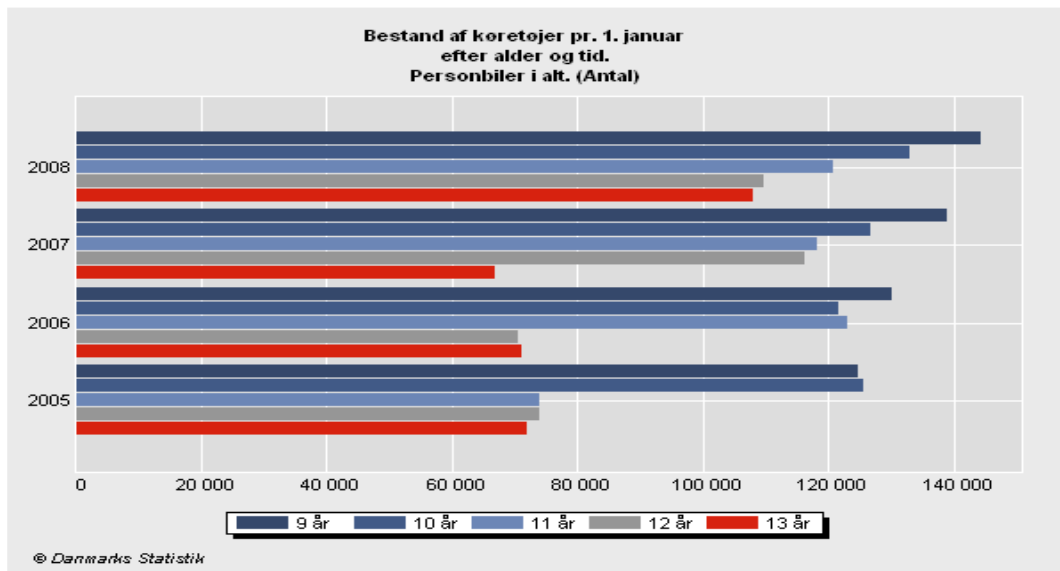
Nedenfor kan man se udviklingen i gennemsnitsalderen for danske personbiler - taget direkte fra Danmarks Statistik i dag:



Udførsel af brugte biler anvendes primært som brugt lager reduktion hos bilforhandlerne - og efter mine oplysninger er der primært tale om yngre årgange, men det kan kun SKAT bekræfte.

Netto resultatet er under alle omstændigheder at gennemsnitsalderen er stigende fra godt 8 år i 2000 til godt 9 år i 2008, som det kan ses ovenfor.

Da SKAT selv har oplyst en gennemsnitsalder på 11 år på de importerede er det også nemt at slå følgerkningen op på bestanden af denne gruppe køretøjer i Danmarks Statistik. Den kommer her, ligeledes fra Danmarks Statistik:



Tydeligvis en kraftig forøgelse af biler i denne aldersklasse, som mere end kompenserer for den naturlige "udskrotning" af de ældste biler og dermed for fornyelsen af bilparken. Dette er problemets kerne.

I relation til besvarelsen af Spørgsmål 129:

I følge Danmarks Statistik d.d. er der 200.000 personbiler og 25.000 varebiler som med sikkerhed er uden katalysator idet de er fra før 1991. Derudover er der 47.000 personbiler fra 1991, hvoraf det kan skønnes, at cirka halvdelen har katalysator.

Der er altså en samlet bestand på cirka 250.000 lette køretøjer uden katalysator.

I de større danske byer udgør disse biler 8-10 pct. af bestanden ifølge Danmarks Statistik. De nøjagtige tal kommer her:

København har registreret:	30.750 =	7,5% af samlet bilpark
Århus har registreret:	8.135 =	7,5% af samlet bilpark
Ålborg har registreret:	4.255 =	8% af samlet bilpark
Odense har registreret:	7.913 =	11% af samlet bilpark
Esbjerg har registreret:	3.018 =	8% af samlet bilpark

Problemet er at disse biler forurener betydeligt mere end resten af bilparken tilsammen. I Tyskland har man løst dette problem ved at lade miljøzonerne omfatte både tunge og lette køretøjer. Det er de lette som derefter eksporteres til Danmark og fører til det uheldige aldersmiks i den danske bilpark.

Det er korrekt at der kontrolleres forurening ved periodiske syn, men Danmark har indført MINIMUMS ORDNINGEN i direktivet med syn kun hvert andet år, hvor flertallet af de andre EU lande syner hvert år. Et godt kompromis kunne derfor være at syne hvert år, når bilen bliver over 7 år gammel, som er tidspunktet, hvor fejlene begynder at opstå for alvor jfr. Applus+ Bilsyns statistik.

Hyppigere syn af gamle biler vil være i tråd med traditionen i andre EU lande og synes særligt hensigtsmæssigt i Danmark, når man tager i betragtning at DK har en af de ældste bilparker i EU, og at Danmark har store problemer med at nå ned nødvendige forbedring af luftkvaliteten og CO2-reduktion

Veteran- og liebhaverbiler, hvis klassificeret som biler over 24 år, udgør ikke en tredjedel af de katalysatorløse biler som i Ministerens svar, men kun 14% med i alt 35.000 styk pt. Disse biler er som oftest godt vedligeholdt og har samtidig et kørselsmønster som ikke gør dem til en sikkerheds- eller miljøtrussel trods deres alder. Ved en eventuel indførsel af miljøzoner efter tysk model vil det være naturligt at dispensere for disse køretøjer på normal vis.

Jeg står gerne til rådighed for yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen

Arne Willerslev-Legrand

 © Applus+
www.applusbilsyn.dk

Arne Willerslev-Legrand

CEO

Tel. +45 3915 7001 (direkte)

Tel. +45 7313 1212(Hovednummer)

Tel. +454081 0288 (mobil)

Fax. +45 3915 7010

aw@applusbilsyn.dk

Korsdalsvej 111

2610 Rødovre