



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2008-518-0066  
Dato: 17. februar 2009

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 181 af 23. januar 2009.  
(Alm. del).

Kristian Jensen

/Joel Nielsen

**Spørgsmål 181:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 7. januar 2009 fra Arne Willerslev-Legrand, jf. SAU alm. del - bilag 109.

**Svar:**

Arne Willerslev-Legrand finder grundet svaret af spørgsmål 128 anledning til at oplyse nogle tal for den gennemsnitlige alder for personbiler. Det anføres, at den gennemsnitlige alder er steget fra godt 8 år i 2000 til godt 9 år i 2008. Endvidere oplyser Arne Willerslev-Legrand, at særligt antallet af biler i aldersgruppen 9 til 13 år er stærkt stigende.

Til dette kan jeg blot gentage, at gennemsnitsalderen for personbiler først og fremmest afhænger af alderen på de store årgange.

F.eks. vil 9 år gamle biler år for år være en årgang yngre. Den 1. januar 2005 dækkede gruppen af 9 – 13 årige biler årgangene 1991 – 1995, mens den pr. 1. januar 2008 dækkede årgangene i 1994 – 1998. I årene 1991 – 1995 blev der samlet registreret hen ved 530.000 nye personbiler, mens der i årene 1995 – 1999 blev registreret godt 730.000 nye personbiler. Aldersgruppen 9 – 13 år er på den måde i perioden 2005 -2008 blevet tilført personbiler fra nogle overvejende store årgange, mens de biler, der er fragået aldersgruppen, har tilhørt nogle overvejende små årgange.

For det samlede gennemsnit kan jeg kun bekræfte Arne Willerslev-Legrands oplysning om, at gennemsnitsalderen er steget fra godt 8 år 1. januar 2000 til godt 9 år 1. januar 2008. Det er imidlertid igen de store henholdsvis små årgange der spiller ind. F.eks. faldt gennemsnitsalderen fra godt 9 år i 1994 til godt 8 år i 2000. De senere års høje gennemsnitsalder skyldes i sær de meget store årgange fra midten af 1980'erne og sidst i 1990'erne samt det forhold, at gruppen af ”liebhaberbiler” (biler over 25 år) vokser.

Når det gælder Arne Willerslev-Legrands bemærkninger til svaret på spørgsmål 129, kan det indledningsvist oplyses, at Danmark i 1988 valgte at gå forud med hensyn til miljønormer, der for de benzindrevne bilers vedkommende kræver en katalysator. Det skete ved at indføre et fradrag i registreringsafgiften for personbiler, der kunne opfylde normer svarende til Euro 1. Grundet bl.a. udskrivelse af valg, blev fradraget dog først gennemført med virkning fra 1. april 1989. Dette sidste har Skatteministeriet i første omgang overset. Ministeriet er derfor nu blevet opmærksomt på, at der til brug for besvarelsen af spørgsmål 129 er blevet regnet ca. 20.000 biler forkert. Det skønnes nu, at der ved årsskiftet var registreret hen ved 120.000 personbiler, der ikke opfylder de normer, der for de benzindrevne bilers vedkommende kræver en katalysator. Det skønnes fortsat, at ca. en tredjedel af disse biler bevares som liebhaveri.

Det er naturligvis beklageligt, at skønnet har måttet opjusteres, men dette ændrer dog ikke konklusionen om, at personbiler uden katalysator, der ikke bevares som liebhaveri, har en ubetydelig og hastigt aftagende betydning for den danske bilparks miljøegenskaber.

I tabellen neden for er angivet sammensætningen af skønnet for antal biler, der ikke opfylder Euro 1.

## Skøn for antal biler, der ikke opfylder Euro 1

Årgang	Skønnet antal ult. 2008	Skønnet andel der ikke opfylder Euro 1
1990	33.000	Ikke nævneværdigt
1989	22.000	11.000
1988	20.000	20.000
1987	16.000	16.000
1986	17.000	17.000
1985	9.000	9.000
1984	7.000	7.000
1983 eller tidligere (mere end 25 år gamle)	39.000	39.000
I alt	163.000	119.000

**Note:** Euro1-normerne blev obligatoriske pr. 1. oktober 1990. Det er i den forbindelse skønnet, at så godt som hele årgang 1990 opfyldte miljønormerne. Dette er begrundet i, at personbiler, der ikke opfyldte normerne, ikke kunne registreres efter denne dato, og at importørvirksomheder mm. i sagens natur undgik at ligge inde med personbiler, der ville blive usælgelige efter den 1. oktober 1990. For 1989 er det skønnet, at halvdelen af årgangen opfyldte miljønormerne. Dette er begrundet i, at det daværende fradrag i registreringsafgiften for at opfylde normerne gav fin dækning for meromkostningerne til de ofte bedre biler, der opfyldte normerne - f.eks. kræves det til en reguleret katalysator, at bilens motor har elektronisk indsprøjtning af benzinen.