



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2012-518-0280

Dato: 19. juni 2012

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 617 af 3. maj 2012.  
Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Brian Mikkelsen (KF).

(Alm. del).

Thor Möger Pedersen

/Lene Skov Henningsen

**Spørgsmål:**

Vil ministeren oplyse, hvilken effekt det vil have på CO<sub>2</sub>-udledningen, hvis de 25 pct. ældste biler i Danmark skiftes ud med tilsvarende nye biler?

**Svar:**

De 25 pct. ældste personbiler i Danmark, svarende til knap 550.000 biler, er 13 år eller ældre, jf. tal fra Danmarks Statistik. Bilers CO<sub>2</sub>-udledning er ikke registreret før medio 1997, hvorfor CO<sub>2</sub>-udledningen for størstedelen af de ældste biler ikke er registreret. Der er derfor alene med stor usikkerhed skønnet over effekten på CO<sub>2</sub>-udledningen af at udskifte de ældste biler med nye.

Effekten vil udover de ældste bilers CO<sub>2</sub>-udledning afhænge af de nye bilers CO<sub>2</sub>-udledning samt af, hvor meget som køres i de ældste biler og i de nye biler. En gennemsnitlig personbil kører omkring 16.000 km årligt. Ældre biler kører imidlertid mindre end nye biler, idet bilister som har et stort kørselsbehov typisk vælger at have en nyere bil. Nogle af de ældste biler er således også "samleobjekter", som kører meget få kilometer årligt.

I 2000 udledte en ny bil i gennemsnit 176 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer. Benzinbiler udledte gennemsnitligt 180 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, mens dieselbiler udledte 149 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer. CO<sub>2</sub>-udledningen for nye biler er faldet siden da, og i 2010 udledte en ny bil i gennemsnit 127 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer, hvor en ny benzinbil gennemsnitligt udledte 129 g CO<sub>2</sub> pr. km og en dieselbil 124 g CO<sub>2</sub> pr. km. Faldet i CO<sub>2</sub>-udledningen er særligt taget til efter bilårgangen 2007, hvilket formentlig kan henføres til omlægningen af bilafgifterne i 2007.

Der er sket et fald i udledningen for såvel benzin- som dieselbiler isoleret set, men faldet for det samlede nybilsalg skyldes også en forskydning i bilsalget mod flere dieselbiler, som i gennemsnit er mere energieffektive end benzinbiler.

Antages det, at CO<sub>2</sub>-udledningen for bilårgangene fra før 2000 har udviklet sig som udledningen for bilårgangene 2000-2007, kan det skønsmæssigt opgøres, at erstattes de 25 pct. ældste biler med nye biler, vil de nye biler udlede i størrelsesordenen 1/3 mindre CO<sub>2</sub> årligt sammenlignet med de ældste biler.

For de ældste biler er der taget udgangspunkt i den gennemsnitlige årlige procentvise ændring i CO<sub>2</sub>-udledningen for benzinbiler, idet langt størstedelen af de ældste biler er benzinbiler. For de nye biler er det forudsat, at de har en gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning som bilårgangen 2010. Det er endvidere forudsat, at de nye biler kører det samme antal kilometer som de ældste biler.

Ved en årskørsel på 8.000 km for såvel de nye biler som de ældste biler der udskiftes, svarer reduktionen af CO<sub>2</sub>-udledningen med i størrelsesordenen 1/3 til en reduktion på omkring 300.000 tons årligt.

Der er tale om en umiddelbar effekt, som vil aftage løbende over en årrække, idet de 25 pct. ældste biler, som her forudsættes udskiftet på én gang, alligevel ville blive udskiftet over nogle år.

En udskiftning af ældre biler med nye kan endvidere føre til et øget kørselsomfang, eksempelvis på grund af de nye bilers bedre køreegenskaber og også bedre brændstoføkonomi. Den bedre brændstoføkonomi reducerer udgiften til brændstof pr. kørt kilometer sammenlignet med de ældste biler. I det omfang udskiftningen fører til øget kørsel, vil det isoleret bidrage til en højere CO<sub>2</sub>-udledning og hermed reducere effekten af udskiftningen.