



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2010-518-0141

Dato: 8. november 2010

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 646 af 8. september 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Colette L. Brix (DF).

(Alm. del).

Troels Lund Poulsen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål 646:

Vil ministeren redegøre for erfaringerne med den tidligere skrotpræmieordning i Danmark, og om ordningen har medført et øget antal skrotninger af de mest forurenende biler samt de samfundsøkonomiske konsekvenser, herunder på afgiftsprovenu og effekten på salget af nyregistrerede biler på kort og lang sigt?

Svar:

Den tidligere skrotpræmieringsordning i Danmark var af generel karakter og tidsbegrænset til 1994 – 1995. Præmien for en personbil var: 6.500 kr. det første halvår af 1994, 4.500 kr. i andet halvår af 1994, og 2.500 kr. i det første halvår af 1995. Præmien for varebiler var 3.500 kr. det første halvår til henholdsvis 2.400 kr. og 1.400 kr. de to efterfølgende halvår. Aftrapningen betød, at de fremskyndede skrotninger altovervejende skete i 1994.

Skrotpræmieringsordningen fra 1994/95 blev efterfølgende bl.a. vurderet af det daværende Transportråd. Transportrådet adspurgte et større antal bilister, der havde modtaget skrotpræmiering. Det kunne aflæses, at 55 pct. af dem, som skrottede bil i første halvår af 1994, havde genanskaffet en bil inden 1. oktober 1994. Hovedparten havde genanskaffet en brugt bil. Endvidere viste undersøgelsen, at de skrottede biler ofte blevet erstattet med en større og tungere bil. Præmieordningen medførte således medført en højere gennemsnitsvægt for personbiler.

Dette sidste behøver ikke at betyde, at bilerne også var dårligere henset til CO₂-udledning. Udviklingstendensen er, at biler på en gang bliver både tungere og mere energieffektive. Transportrådet nåede frem til, at der var sket en reduktion i energiforbruget på ca. 1 pct., og en formindsket udledningen af CO, HC og NO_x med mellem 0,6 pct. og 1,0 pct. af den samlede udledning fra den danske personbiltrafik, men alt kun i det år, som skrotpræmieringsordningen skønnedes at have fremskyndet skrotningerne.

Det bemærkes, at erfaringerne med de miljømæssige virkninger ikke vil kunne bruges i dag. Det skyldes, at benzindrevne biler har været udstyret med katalysator i de sidste ca. 20 år, mens det for 15 år siden overvejende var biler uden katalysator, der direkte eller indirekte blev erstattet af nye biler med katalysator. Der er dog stadig tendens til, at biler bliver mere og mere energieffektive.

Det kan tilføjes, at ordningen fra 1994/95 ikke var helt generel. Dels var der kun præmiering til biler, der var mere end 10 år gamle, og dels var der bl.a. indsat det værn, at bilerne skulle have nummerplader på den dag, lovforslaget blev fremsat.

En tilsvarende model anvendt på dagens bilpark og med samme præmieniveau skønnes at medføre et umiddelbart tab for statskassen på i størrelsesordenen 3/4 mia. kr., mens den varige virkning vurderes at være et tab på ca. 15 mio. kr. vedrørende renter af udbetalinger til de biler, der alligevel ville være skrottet i virkningsperioden.