



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2010-518-0141

Dato: 8. november 2010

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 648 af 8. september 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Colette L. Brix (DF).

(Alm. del).

Troels Lund Poulsen

/Lene Skov Henningsen

**Spørgsmål 648:**

Vil ministeren redegøre for de provenumæssige konsekvenser på kort og lang sigt på registreringsafgiften, moms samt andre skatter og afgifter i relation til salg af nyregistrerede biler, hvis den nuværende skrotpræmie forhøjes til f.eks. 15.000 kr.?

**Svar:**

Der er to modeller:

- a) bilisterne finansierer en forhøjelse af skrotpræmien,
- b) staten finansierer en forhøjelse af skrotpræmien.

**Ad a)**

Skrotningspræmien udgør efter gældende regler 1.750 kr. og udbetales, når en bil hugges op hos en miljøgodkendt autoophugger. Præmien er skattefri. Ordningen finansieres ved, at bilejere betaler et miljøbidrag på 60 kr. pr. år, der opkræves sammen med ansvarsforsikringsafgiften. Hertil kommer, at bilejeren selv skal betale for ophugning af køretøjet.

Formålet med skrotningspræmien er at tilskynde bilejere til at få foretaget en miljømæssigt forsvarlig skrotning af bilen, herunder af farlige væsker og lignende i køretøjet. Ordningen blev senest revideret i 2002 med henblik på at skabe balance mellem indtægter og udgifter.

En forhøjelse af den nuværende skrotpræmie til f.eks. 15.000 kr. vil ikke have nogen umiddelbar virkning for statskassen. Det skyldes, at ordningen finansieres af bilisterne selv. Ændres godtgørelsen til 15.000 kr., vil gebyret pr. ansvarsforsikring umiddelbart skulle forhøjes til ca. 520 kr., hvis der skal være dækning for de øgede udbetalinger af godtgørelse.

Det forekommer imidlertid mest sandsynligt, at en del af de ca. 40.000 biler, der årligt fragår bestanden uden udbetaling af ophugningsgodtgørelse eller uden godtgørelse af registreringsafgift, efter en sådan forhøjelse af skrotningsgodtgørelsen vil blive afleveret til en miljøgodkendt ophugger. Antages det, at det årlige antal udbetalinger af skrotningsgodtgørelse stiger fra ca. 90.000 til ca. 110.000 biler, vil gebyret pr. ansvarsforsikring skulle forhøjes til godt 630 kr. årligt. Beløbet kan ses som en tvungen opsparing.

En anden afledt virkning vil være afkortning af bilernes økonomiske levetid. De højere løbende omkostninger vil gøre det dyrere at holde bil, også selv om der korrigeres for, at bilerne gennemgående vil kunne opnå en højere salgspris, som brugt. Når det bliver dyrere at holde bil, vil bilparken blive mindre end ellers, og det bilsalg, der skal til for at forny den mindre bilpark, vil blive lavere end ellers. Effekten på statskassen af en mindre bilpark vil være lavere indtægter fra registreringsafgift og løbende afgifter. Omvendt vil større reparationer sidst i bilens levetid måske oftere blive erstattet med anskaffelse af en anden brugt bil, der er i bedre stand, som bl.a. grundet den højere skrotningsgodtgørelse har en højere andel af registreringsafgift. Effekten af dette vil være en gevinst for statskassen, som dog næppe vil kunne balancere tabet ved en mindre bilpark.

**Ad b)**

Det årlige umiddelbare provenutab ved at forhøje skrotningspræmien til f.eks. 15.000 kr. udgør ca. 1½ mia. kr.

Såfremt statskassen finansierer en midlertidig forhøjelse af skrotningspræmien, vil det primært have følgende effekter på bilsalget:

- Bilsalget vil forøges midlertidigt som følge af, at flere gamle biler skrottes. Denne effekt på nybilsalget vil dog ikke være permanent – når skrotningspræmien reduceres til sit normale niveau, vil der således være en modsatrettet midlertidig reduktion i bilsalget, hvorefter det strukturelle niveau for bilsalget nås igen. I 1994-1995 havde Danmark en midlertidig skrotningspræmieringsordning, hvor præmien var 6.000 kr. En evaluering af denne ordning viste, at skrotningstidspunktet blot blev fremrykket med 1-2 år, og at den positive miljømæssige effekt allerede var udlignet efter dette tidspunkt, idet det kunne konstateres, at konsekvenserne af ordningen var at skrotningen af ca. 65.000 biler blev fremrykket med gennemsnitligt 1 år.
- Fra tidspunktet for annonceringen af en forhøjet skrotningspræmie til tidspunktet for initiativets ikrafttræden vil skrotningen af biler gå i stå, og nybilsalget vil dæmpes.
- En midlertidig ordning vil desuden medføre flaskehalsproblemer hos ophugningsvirksomhederne, fordi de i en relativt kort periode vil modtage betydeligt flere biler til ophugning end normalt. Autoophuggerne har i deres miljøgodkendelser en begrænsning på, hvor mange biler de må have stående.

Initiativet vurderes ikke at give anledning til nævneværdig øget beskæftigelse i Danmark, idet der primært vil være tale om en midlertidigt øget beskæftigelse hos autoophuggere og bilforhandlere. Der vil være en modsatrettet effekt på beskæftigelsen når skrotningspræmien reduceres til sit normale niveau.

Der vurderes ikke at være konjunkturmæssige hensyn, der tilsiger en midlertidig forøgelse af skrotningspræmien. Det private forbrug er således steget tydeligt det sidste år, herunder i høj grad som følge af et stærkt stigende bilkøb, ligesom væksten i BNP har været højere end ventet. Der er desuden i forvejen en kraftig tendens til, at energieffektiviteten i nybilsalget øges, hvilket trækker i retning af en mere miljøvenlig bilpark.

Endelig bemærkes, at en midlertidig forøgelse af skrotningspræmien vurderes at indebære et samfundsøkonomisk tab. Det skal ses i lyset af, at der gives incitament til at afskrive brugbare varige forbrugsgoder. Dette samfundsøkonomiske tab vurderes ikke umiddelbart at kunne opveje den samfundsøkonomiske gevinst ved, at bilparken i nogle år bliver mere energieffektiv mv. end den ellers ville have været.

En skrotningspræmie bør således alene afspejle de eksterne omkostninger forbundet med, at skrotning af biler indebærer en vis miljøbelastning (i det omfang denne ikke i forvejen er korrekt prissat). Disse eksterne omkostninger er som udgangspunkt konstante over tid, og det samme bør præmien derfor være.

Formålet med den nuværende skrotningspræmie er at skabe forøget incitament for borgere til at aflevere udtjente køretøjer til miljøgodkendt skrotning. Ordningen sikrer således, at disse køretøjer ikke bliver efterladt i naturen og sikrer, at køretøjernes materialer og ind-

holdsstoffer bliver genanvendt til gavn for miljøet. Den nuværende præmie på 1.750 kr. vurderes at være tilstrækkelig til at opfylde dette formål.