



31. august 2016
J.nr. 16-1039553

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 561 af 3. august 2016 (alm. del).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål

Ministeren bedes oplyse, hvilken effekt nedsættelsen af totalskadegrænsen fra 75 pct. til 65 pct. har haft i 2016 på henholdsvis:

1. Provenuet af registreringsafgiften.
2. Beskæftigelsen på skadesværkstederne og autolakeringsværkstederne.
3. Antallet af praktikpladser på skadeværkstederne og autolakeringsværkstederne.
4. Miljøpåvirkningen målt i CO2 forbundet med produktionen af nye biler til erstatning af de skrottede.

Ministeren bedes også beregne effekten for resten af 2016 og 2017.

Svar

Det bemærkes, at samtlige udregninger tager udgangspunkt i en sammenligning med vide-reførsel af den midlertidige forhøjelse af totalskadegrænsen gældende i 2014 og 2015.

Ad 1: Det er ikke muligt separat at opgøre provenueffekten på registreringsafgiften for første halvår 2016 af ændringen af totalskadegrænsen, da bilernes reparationstider medfører forsinkelser i opgørelsen af data. Samlet forventes et merprovenu på 110 mio. kr. i 2016 og 2017, jf. svar på L 69 – spm. 2.

Ad 2: Det er ikke muligt at opgøre beskæftigelseseffekten for første halvår af 2016. Samlet forventes et fald i beskæftigelsen på værkstederne på 100 arbejdspladser på kort sigt. Der forventes dog ingen samlet beskæftigelseseffekt på lang sigt, jf. svar på SAU alm. del – spm. 80.

Ad 3: Et fald i beskæftigelsen på værkstederne må forventes at medføre et fald i antallet af praktikpladser. Det er dog ikke umiddelbart muligt at opgøre denne effekt separat.

Ad 4: Produktion og fabrikation af en typisk benzin- eller dieselbil udleder omtrent 6,4 t CO₂-ækvivalenter.¹ For at opgøre miljøpåvirkningen af ændringer i reparationsgrænsen skal der dog medregnes udledningerne forbundet med produktion, transport og opmagasinering af reservedele, samt reparationsarbejdet i værkstederne. Skatteministeriet har ikke kendskab til studier på dette område. Det er i øvrigt Skatteministeriets vurdering, jf. svar til MOF alm. del - spm. 820, at en højere reparationsgrænse må forventes at medføre en miljøfórringelse.

¹ "Life-cycle Assessment of Low Carbon Cars 2020-30": Tabel 8-8, rapport udgivet af den britiske organisation LowCVP, 11. juli 2013, tilgængelig via siden <http://www.lowcvp.org.uk/resource-library/reports-and-studies.htm>