



## Skatteministeriet

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 CO<sub>2</sub> 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 videreførelse 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 CO<sub>2</sub>-ækvivalenter.<sup>1</sup> 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 miljøforringelse.

---

<sup>1</sup> "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>