



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2006-518-0182

Dato:

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 359-361. Spørgsmål
er stillet efter ønske fra Bjarne Laustsen (S)

(Alm. del).

Kristian Jensen

/John Fuhrmann

Spørgsmål 359:

Ministeren bedes redegøre for, hvordan man kommer frem til tallet på de 400 mio. kr. vedr. registreringsafgiften – totalskadede biler, jf. s. 152 i den seneste rapport fra Det Økonomiske Råd.

Svar:

De 400 mio. kr. er en såkaldt skatteudgift i tilknytning til registreringsafgiften.

Baggrunden for tallet er følgende:

Efter gældende regler skal der betales registreringsafgift for biler, der

- er afgiftsberigtigede,
- udsættes for færdselsuheld,
- hvor udbedring af skaden dækkes af ansvarsforsikring eller kaskoforsikring og hvor
- udbedring af skaden koster mindst 15.000 kr., samtidig med, at reparationsudgiften for køretøjet er over 75 procent af bilens værdi før skaden.

Reglerne medfører således, at der skal betales registreringsafgift af en færdselsskadet bil der genopbygges, hvis omkostningerne til genopbygningen udgør mere end 75 procent af bilens værdi før skaden.

Grænsen på 75 procent blev fastsat med lov nr. 964 af 20. december 1999. Før det kunne en bil genopbygges op til 100 procent uden at der skulle svares fornyet registreringsafgift, for ældre biler endda op til 150 procent.

Det fremgår af lovforslaget til denne lov, at nedsættelsen af satsen fra 100 procent til 75 procent skønnedes at medføre et statsligt merprovenu på 200 mio. kr. før adfærd. Dette vedrører ca. 10.000 biler årligt.

Ved samme lejlighed blev det vurderet, at en nedsættelse af satsen fra 100 til 50 procent ville vedrøre ca. 20.000-25.000 biler årligt. Dette ville medføre et årligt merprovenu på ca. 600 mio. kr. årligt. Sidstnævnte tal fremgår ikke af lovforslaget.

Beløbet på 400 mio. kr., som fremgår af rapporten fra Det Økonomiske Råd, er forskellen på de 200 mio. kr. i statslig merindtægt ved en reparationsgrænse på 75 procent og de 600 mio. kr. ved en grænse på 50 procent, begge dele set i forhold til den daværende grænse på 100 procent.

Når der sammenlignes med en reparationsgrænse på 50 procent skyldes det, at registreringsafgift udgør mindst 50 procent af en bils værdi. Det er som udgangspunkt ikke samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt at omkostningerne til reparation overstiger bilens værdi uden afgift.

Beløbet på de 400 mio. kr. dækker således, at hvis reparationsgrænsen, der i dag er 75 procent, blev nedsat til 50 procent, ville staten få et merprovenu på ca. 400 mio. kr. ved gen-

opbygning af 10.000-15.000 færdselsskadede biler. Dette er under forudsætning om uændret adfærd.

Spørgsmål 360:

Vil ministeren på baggrund af det store provenutab på 400 mio. kr. vedr. registreringsafgiften overveje en ændring af registreringsafgiften?

Svar:

Nej, regeringen har ingen planer om at ændre i reglerne for genopbygning af færdselsskadede biler.

Spørgsmål 361:

Ministeren bedes redegøre for, hvilke valuta- og beskæftigelsesmæssige effekter der er ved, at man genopbygger skadede biler?

Svar:

For at besvare spørgsmålet om de valutamæssige konsekvenser betragtes først de samfundsøkonomiske konsekvenser. Det samfundsøkonomiske tab ved en reparation er forskellen mellem reparationsudgiften og værdien af bilen uden registreringsafgift.

Betragtes f.eks. en bil til en værdi på 100.000 kr., så vil bilen uden registreringsafgift men med moms koste ca. 45.000 kr. Hvis bilen bliver skadet, vil det for borgeren kunne betale sig at reparere den for 100.000 kr. inklusive moms af reparationen. Set ud fra en samlet samfundsøkonomisk synsvinkel er reparationer ud over 45.000 kr. imidlertid spild.

Hvis det f.eks. koster 87.500 kr. at få bilen repareret, vil borgeren spare 12.500 kr. ved at lade bilen reparere i stedet for at anskaffe sig en erstatning for den skadede bil. Staten vil samtidig tabe indtægter fra registreringsafgiften på 55.000 kr. ved genopbygning. Da staten taber 55.000 kr. og borgeren sparer 12.500 kr. er der et samlet samfundsøkonomisk tab på 42.500 kr. Tabel 1 giver en oversigt.

Tabel 1. Samfundsøkonomiske konsekvenser ved genopbygning (eksempel)

Kr.	Genopbygning	Køb af erstatningsbil	Forskel
Borger	-87.500	-100.000	-12.500
Stat	0	55.000	55.000
I alt	-87.500	-45.000	42.500

De valutamæssige konsekvenser, her forstået som påvirkningen af betalingsbalancen, er identisk med det samfundsøkonomiske tab. Det skyldes, at betalingsbalancen definatorisk er summen af den private nettoopsparing og den offentlige nettoopsparing. I eksemplet vil borgerens nettoopsparing ved reparation blive forbedret med 12.500 kr., men samtidig vil

statens nettoopsparing blive forværret med 55.000 kr. Den samlede påvirkning af betalingsbalancen i eksemplet er derfor en forværring på 42.500 kr. ved reparation.

Det kan forekomme overraskende, at det kan forbedre betalingsbalancen at købe en bil i udlandet frem for at reparere den i hjemlandet. Intet desto mindre forholder det sig sådan. Det sker via en række påvirkninger af arbejds-, kapital- og varemarkederne, hvor den væsentligste effekt er, at der bliver frigjort arbejdskraft i autoreparationsbranchen, der i stedet kan forøge produktionen i andre brancher. Hvis arbejdskraften f.eks. flyttes til en eksportbranche, vil det forøge eksporten og dermed gavne betalingsbalancen. Hvis den flyttes til en branche, der er i konkurrence på hjemmemarkedet med udenlandske virksomheder, vil det kunne reducere importen. Endelig hvis arbejdskraften flyttes til serviceerhvervene, vil det kunne frigøre anden arbejdskraft fra denne branche, der kan forøge produktionen i eksport-erhvervene.

Hvis værdien af arbejdet med autoreparation var den samme som værdien af arbejdet i andre brancher ville det ikke have betydning, hvor arbejdskraften er placeret. Imidlertid er den samfundsøkonomiske værdi af genopbygning af biler mindre end produktion i mange andre brancher. Det skyldes, at den samfundsøkonomiske værdi af arbejdet skal måles før afgifter. I eksemplet ovenfor betyder det, at der bruges 87.500 kr. på en reparation, hvor den samfundsøkonomiske værdi alene er 45.000 kr. som er bilens pris før afgifter.

Det er samfundsøkonomisk gavnligt, at arbejdskraften udnyttes i brancher, hvor værdien af arbejdet bliver størst.

Det skal understreges, at dette ikke er en nedvurdering af kvaliteten af det arbejde der sker med at genopbygge skadede biler eller branchen som helhed. Det er alene en teknisk konstatering af, at den samfundsøkonomiske værdi af en genopbygning skal måles i prisen på bilen før afgifter, og hvis den er mindre end de faktiske udgifter, der er forbundet med genopbygningen, er genopbygningen ikke samfundsøkonomisk optimal.

Genopbygningsreglerne, med en reparationsgrænse på 75 procent, har til formål at reducere det samfundsøkonomiske tab og dermed har de også en positiv effekt på betalingsbalancen i forhold til hvis der ikke var nogen grænse.

De beskæftigelsesmæssige effekter af at genopbygge færdselsskadede biler er, at der er flere beskæftigede i genopbygningsbranchen, end hvis bilerne ikke blev genopbygget. Den samlede beskæftigelse i alle brancher er dog i det store hele upåvirket af genopbygningsreglerne.

Således vil de beskæftigelsesmæssige effekter af en ændring af grænsen på 75 procent for genopbygning af færdselsskadede biler på sigt være uændret beskæftigelse. Ganske vist vil beskæftigelsen i genopbygningsbranchen falde, hvis procentsatsen reduceres, idet der vil blive genopbygget færre biler. Men det opvejes af, at de personer der har mistet eller ikke fået beskæftigelse i autobranchen i stedet beskæftiges i en anden branche.

Der kan dog midlertidigt blive tale om stigende ledighed ved en stramning af reglerne, inden alle har fået job andetsteds.