



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2010-238-0112

Dato: 18. november 2010

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 44 af 21. oktober 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Colette L. Brix (DF).

(Alm. del).

Troels Lund Poulsen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål: Ministeren bedes oplyse, hvor meget ekstra provenu det vil give, hvis der betales registreringsafgift for totalskadede biler, som genopbygges (både med og uden adfærdsændringer).

Svar:

Der skal allerede i dag betales registreringsafgift på ny af færdselsskadede biler, der genopbygges, hvis bilen reparerer for mere end 15.000 kr. eller mere end 75 pct. af bilens værdi før skaden. Udgør reparationen 65-75 pct. af bilens værdi før skaden, skal forsikringselskabet tilbyde at udbetale kontant erstatning for færdselsskadede biler.

I Aftale om Finansloven for 2011 er det aftalt at nedsætte grænsen for, hvornår der skal betales registreringsafgift på ny til 65 pct. af bilens værdi før skaden. Samtidig nedsættes grænserne for, hvornår forsikringselskaber skal tilbyde at udbetale kontant erstatning for færdselsskadede biler til 55-65 pct. af bilens værdi, og bagatelgrænsen forhøjes fra 15.000 kr. til 25.000 kr.

Formålet med at have denne regel er at begrænse samfundsmæssig u hensigtsmæssig reparation af færdselsskadede biler, som overstiger omkostningen ved at købe en ny bil uden afgift. For en gennemsnitlig bil vil værdien uden afgift typisk udgøre 45 pct. af købsprisen. Da der også indgår registreringsafgift på ca. 55 pct. af købsprisen i en gennemsnitlig ny bil, så vil det ofte kunne betale sig at reparere biler med voldsomme færdselsskader og lignende for beløb, der langt overstiger bilens værdi uden afgift.

Ved at reducere grænsen for hvornår der betales registreringsafgift af færdselsskadede biler yderligere i forhold til de nuværende 75 pct., så nærmer grænsen sig bilernes gennemsnitlige værdi uden afgift, og incitamentet til at reparere biler på grund af afgiftsfordelen reduceres derved.

I provenuberegningerne er det lagt grund, at grænsen for, hvornår der betales registreringsafgift på ny af færdselsskadede biler, reduceres til 45 pct., svarende til værdien af en gennemsnitlig bil uden afgift, da det er samfundsmæssigt u hensigtsmæssigt at reparere biler for et beløb, der er større.

Det skal dog bemærkes, at der er stor spredning på, hvor stor en andel af bilens værdi, der udgøres af registreringsafgift. Det skyldes blandt andet nedslag i registreringsafgiften for god energieffektivitet og fradrag for miljø- og sikkerhedsfremmende udstyr. Desuden sælges der flere små billige biler, der alene belastes med den laveste marginale sats i registreringsafgiften. For nogle biler kan det derfor give et samfundsøkonomisk tab, at reglerne om fornyet betaling af registreringsafgift strammes, fordi stramningen medfører, at en del samfundsøkonomisk fordelagtige reparationer udelades (dvs. at mindre biler som egentlig burde være repareret, i stedet skrottes og erstattes af nye biler).

Bagatelgrænsen bidrager dog til at reducere det samfundsøkonomiske tab ved skader på billigere brændstoføkonomiske biler ved stramning af reglerne. Det forudsættes derfor i pro-

venuberegningerne, at bagatelgrænsen på 25.000 kr., som er aftalt i Aftale om Finansloven for 2011, opretholdes.

Ved at sænke den nuværende grænse for hvornår der betales registreringsafgift på ny af færdselsskadede biler, der genopbygges fra 75 pct. til 45 pct. af bilens værdi før skaden, samt opretholde bagatelgrænsen, kan det varige umiddelbare merprovenu for staten opgøres til at være i størrelsesordenen ca. 300 mio. kr. Heraf vedrører ca. 120 mio. kr. nedsættelsen af grænsen fra 75 til 65 pct. samt forøgelse af bagatelgrænsen til 25.000 kr., som er aftalt i Aftale om Finansloven for 2011. Efter adfærd skønnes det varige merprovenuet at blive ca. 310 mio. kr.

Skatteudgiften ved det gældende regelsæt er tidligere blevet skønnet til 400 mio. kr., under forudsætning af, at grænsen kan reduceres til 50 pct. af bilens værdi før skaden. Skatteudgiften er et udtryk for, hvor stort et merprovenu staten ville få ved afskaffelse af lempelige regler.

Dette skøn var dog foretaget med udgangspunkt i de opgjorte konsekvenser i lovforslaget fra 1999 vedrørende indførelsen af den gældende grænse på 75 pct., mens det ovenstående skøn er baseret reviderede forudsætninger og datagrundlag.