

# 5 skarpe om reparationsgrænsen

## Hvorfor skal en bil skrottes, hvis reparationen koster mere end 65 % af bilens værdi?

Skatteministeriets argument er, at man ikke skal reparere i den del af bilens værdi, som udgøres af registreringsafgiften. Men hvorfor egentlig ikke, for nu er der jo afgift på, så derfor er værdien af bilen netop inklusiv registreringsafgift og ikke eksklusiv. Vi trækker jo heller ikke momsen fra, før vi vurderer, om det kan betale sig at reparere et godt ur eller en cykel.

## Hvorfor skal politikerne blande sig i, om det er prisen værd at reparere deres bil efter en skade?

Ja, hvorfor egentlig? Det virker uliberal, at staten skal afgøre om en bil skal repareres. Efter branchens opfattelse bør reparationsgrænsen helt afskaffes, så det bliver en sag mellem bilejeren, forsikringsselskabet og værkstedet, om bilen kan repareres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. For naturligvis skal bilerne ikke repareres, hvis det ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

## Hvorfor tror SKAT, at folk køber en helt ny bil, hvis de får totalskadet deres gamle bil?

Skatteministeriets forventning er, at mange køber en helt ny bil og dermed betaler registreringsafgift, som ender i statskassen, hvis deres bil bliver skrottet efter en totalskade. Branchens erfaring er imidlertid, at folk oftest køber en tilsvarende brugt bil, hvilket ikke giver ny registreringsafgift. Derfor mener branchen, at Skatteministeriets forventning til provenuet, og dermed det finanspolitiske argument for at sænke reparationsgrænsen, skyder et godt stykke over målet.

## Hvorfor skal vi straffe miljøet for muligvis at få nogle kroner i statskassen?

Ifølge forsikringsselskaberne vil 3.000 biler blive skrottet i stedet for repareret, hvis reparationsgrænsen falder fra 75 % til 65 % ved årsskiftet. Hver ny bil, der skrottes i stedet for at blive repareret, giver en øget CO<sub>2</sub>-udledning, og bringer os dermed længere væk fra opfyldelse af 2020 og 2030 målsætningerne for reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen.

## Hvorfor fjerne grundlaget for hundredevis af arbejdspladser og flere hundrede lærepladser?

Forhøjelsen af reparationsgrænsen har skabt flere hundrede arbejdspladser på værkstederne alene gennem det ekstra arbejde, der er skabt ved at reparere i stedet for at skrotte bilerne. Men mindst lige så vigtigt, er der skabt mere end 150 nye lærepladser svarende til en stigning på 16 % i et fag, hvor der mangler lærepladser. Og det er endda i en periode, hvor tilskuddet til lærlingene faldt bort. Det virker tudetosset, at eksportere arbejdspladser fra danske værksteder til udenlandske bilfabrikker, når alle er enige om, at vi har brug for flere faglærte, som kan skabe fremtidens vækst.



AutoBranchen Danmark  
VIDEN TIL FORSKEL

autoglartermester  
Dansk Autoglas

Dansk Autogenbrug

- vi skåner miljø og økonomi



DANSK  
BILBRANCHERÅD

