



Skatteministeriet

27. september 2023
J.nr. 2023 - 6609

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 328 af 31. august 2023 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DD).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvad det vil koste at hæve reparationsgrænsen for biler til hhv. 80 pct., 85 pct., 90 pct., 95 pct., og hvad det vil koste helt at afskaffe reparationsgrænsen?

Svar

Reparationsgrænsen er grænsen for, hvor stor en andel af fx en trafikskadet bils værdi, der kan repareres uden fornyet betaling af registreringsafgift. Baggrunden er, at registreringsafgiften tilskynder til at foretage reparationer, der i fravær af registreringsafgift ikke vil være økonomisk rentable.

For almindelige personbiler er reparationsgrænsen 75 pct. Det indebærer, at der skal betales fornyet registreringsafgift af en bil, hvis denne har været udsat for en færdselsskade mv., der er så omfattende, at omkostningerne ved genopbygning overstiger 75 pct. af bilens handelsværdi før uheldet. Handelsværdien er anskaffelsesprisen inkl. registreringsafgift for en tilsvarende bil umiddelbart før uheldet.

I tabel 1 nedenfor er angivet det skønnede mindreprovenu, hvis reparationsgrænsen ændres fra de gældende 75 pct. til henholdsvis 80 pct., 85 pct., 90 pct. og 95 pct. samt for det tilfælde, hvor reparationsgrænsen helt afskaffes.

Tabel 1. Mindreprovenu ved forhøjelse af reparationsgrænsen

2023-niveau, mio. kr.					
Reparationsgrænse	80 pct.	85 pct.	90 pct.	95 pct.	Ingen
Mindreprovenu	50	100	150	175	200

Anm.: Mindreprovenuet er afrundet til nærmeste 25 mio. kr.
Kilde: Skatteministeriets beregninger.

Ved en forhøjelse eller afskaffelse af reparationsgrænsen opstår der på den ene side miljømæssige gevinster, idet flere biler repareres, hvilket udskyder produktionen af nye biler samt bortskaffelsen af de gamle biler. På den anden side vil en forhøjelse eller afskaffelse af reparationsgrænsen medføre, at bilparkens alder stiger, hvilket medfører negative miljømæssige konsekvenser, da der stilles strammere krav til udledningen af skadelige stoffer fra nyere biler.

Herudover afhænger de samlede økonomiske omkostninger af de konkrete omstændigheder som fx den pågældende bils alder, emissionsprofil, skadens omfang samt miljøbelastningen ved reparationen.

Samlet set vurderes en forhøjelse af reparationsgrænsen at være forbundet med samfundsøkonomiske omkostninger.