



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 12-0232081

Dato: 13. februar 2013

Til

Folketinget - Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 94 af 31. oktober 2012. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mads Rørvig (V).

(Alm. del).

Holger K. Nielsen

/Lene Skov Henningsen

Spørgsmål 94:

Ministeren bedes redegøre for statens provenu (varig virkning efter tilbageløb og adfærd) ved den i folketingsåret 2010-11 (1. samling) vedtagne nedsættelse af reparationsgrænsen for motorkøretøjer fra 75 til 65 pct. (L 80) samt kommentere brancheorganisationen D.A.F.'s skøn over provenuet, idet D.A.F. vurderer dette til at beløbe sig til i nærheden af 20 mio. kr. årligt, jf. Motormagasinet.dk's artikel af 29. oktober 2012: "Venstre bestiller genberegning af skrotgrænsen".

Svar:

For at undgå genopbygning af færdselsskadede køretøjer, hvor genopbygningen alene sker på grund af registreringsafgiften, indeholder registreringsafgiftsloven regler for, hvornår en genopbygning er så omfattende, at bilen eller motorcyklen i afgiftsmæssig henseende anses som nyfremstillet og derfor skal pålægges registreringsafgift igen, hvis den skal tages i brug her i landet.

I gennemsnit kan købsprisen for en almindelig personbil her i landet opdeles i én del registreringsafgift på i størrelsesordenen 55 pct. af købsprisen og én del "bil" (værdi uden afgift) på 45 pct. Set fra en samfundsøkonomisk synsvinkel er reparation bedst, hvis udgifterne til løn og reservedele er mindre end importprisen på en anden tilsvarende bil – altså de ca. 45 pct. af handelsprisen, som bilen kan købes for i f.eks. Sverige eller Tyskland.

Som led i Finansloven for 2011 indgik den tidligere regering (Venstre og Det Konservative Folkeparti) en aftale med Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne, som bl.a. indeholdt en stramning af reglerne for registreringsafgift af genopbyggede færdselsskadede personbiler. Den indtil da gældende grænse for omfanget af genopbygningen blev nedsat med 10 pct. fra 75 pct. til 65 pct. af bilens værdi før uheldet. Bagatelgrænsen for udgiften til genopbygning på 15.000 kr. blev forhøjet med 10.000 kr. til 25.000 kr. Under behandlingen i Folketinget blev der endvidere vedtaget et ændringsforslag om, at der i forbindelse med reetablering af airbags kan ses bort fra et beløb på 5.120 kr. ved opgørelsen af skadens omfang.

Den statslige merindtægt ved lovændringen blev beregnet til 120 mio. kr. efter tilbageløb. Merindtægten vedrører altovervejende registreringsafgift, idet de ca. 2.200 biler, der efter stramningen ikke længere ville kunne tages i brug igen uden betaling af registreringsafgift, må antages at blive erstattet af andre biler, der enten direkte eller indirekte øger nettoimporten af brugte biler og nyregistreringerne. Disse biler vil øge indtægterne fra registreringsafgiften svarende til afgiftsindholdet i de biler, der erstatter de skadede. Et mindre bidrag på ca. 5 mio. kr. vedrører forøget provenu fra ansvarsforsikringsafgift.

Angående det skøn for provenuet på 20 mio. kr., som Danmarks Automobilforhandler Forning (DAF) når frem til, bemærkes det, at DAF antager, at de brugte biler, der anskaffes i stedet for de biler, der ikke længere kan tages i brug igen uden betaling af registreringsafgift, erstattes af andre brugte biler, som foreningens medlemmer og andre forhandlere har på lager, og kun i begrænset omfang af nye biler, hvor der skal betales registreringsafgift.

Skatteministeriet antager, at bilerne bliver erstattet af andre biler, der enten direkte eller indirekte øger nettoimporten af brugte biler og nyregistreringerne.

På meget kort sigt kan det ikke udelukkes, at DAF's forudsætning er rimelig, men på mellem- og længere sigt virker det ikke sandsynligt, at forhandlerne år efter år vil kunne reducere lageret af brugte biler med hen ved 2.000 biler. Skatteministeriet har ved beregningen af statens merindtægt fra registreringsafgiften forudsat, at de ekstra skrottedede biler vil blive erstattet af nettoimport af såvel brugte som nye biler, hvor andelen af registreringsafgift i gennemsnit udgør ca. 55.000 kr.