

Skatteudvalget 2015-16  
SAU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 38  
Offentligt

Skatteudvalget 2015-16  
SAU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 7  
Offentligt



2. november 2015  
J.nr. 15-2943798

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 7 af 7. oktober 2015 (alm. del).

Karsten Lauritzen

/Lene Skov Henningsen



## Spørgsmål 7

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 6. oktober 2015 fra Håndværksrådet vedrørende foretræde om reparationsgrænsen for trafikskadede biler, jf. SAU alm. del - bilag 6.

## Svar

Håndværksrådet ønsker foretræde for udvalget, som følge af at reparationsgrænsen sænkes fra 75 pct. til 65 pct. fra 1. januar 2016.

Håndværksrådet anfører, at nedsættelsen af reparationsgrænsen for, hvornår trafikskadede biler ikke kan genopbygges uden fornyet betaling af registreringsafgift, vil medføre endnu større bilspild og dermed øget CO<sub>2</sub>-belastning. Rådet anfører, at det i 2014 var 2.852 biler, der blev repareret frem for skrottet, og dermed blev CO<sub>2</sub>-belastningen sænket med ca. 30.000 tons, når der kalkuleres med, at en ny produktion af en bil beløber sig til ca. 10 tons CO<sub>2</sub>.

Håndværksrådet finder det uhensigtsmæssigt, at alle skader skal opgøres i nye dele.

Hertil bemærkes, at den omtalte nedsættelse af reparationsgrænsen følger af ”Aftaler om Vækstplan DK fra april 2013”. Det blev bl.a. aftalt midlertidigt at forhøje grænsen for genopbygning af færdselsskadede biler og motorcykler fra 65 pct. 75 pct. Samtidigt blev grænsen for, hvornår forsikringskunden skal tilbydes kontant erstatning, hævet fra 55 pct. til 65 pct. Den midlertidige lempelse gælder årene 2014 og 2015.

De anførte betragtninger om CO<sub>2</sub>-udledning ser ud til at forudsætte, at der ikke er CO<sub>2</sub>-udledning forbundet med fremstilling af biler på grundlag af trafikskadede biler, og at disse reparerede eller genopbyggede biler vil have en lige så lang levetid og udlede samme mængde CO<sub>2</sub> som nye biler. Det virker ikke sandsynligt.

Grundet den høje danske registreringsafgift kan det oftere betale sig at reparere biler her i landet end i nabolande som fx Tyskland eller Sverige, hvor der ikke er registreringsafgift. Det skyldes, at afgiften medfører langt højere genanskaffelsespriser for biler her i landet.

De fleste reparationer af biler og motorcykler vedrører almindelig løbende vedligeholdelse. Omfanget af dette arbejde understøttes af registreringsafgiften, fordi registreringsafgiften alt andet lige øger bilernes økonomiske levetid.

Andre reparationer og genopbygninger vedrører skader på biler og motorcykler, der er omfattet af en skadesforsikring. De nævnte reparationsgrænser gælder de forsikringsdækkede reparationer og genopbygninger.

Umiddelbart kan det se ud til at give mening at genopbygge en trafikskadet bil eller motorcykel, der har en værdi på f.eks. 100.000 kr. og er skadet for 70.000 kr. Besparelsen på 30.000 kr. skyldes imidlertid den danske registreringsafgift. I nabolande uden registre-

ringsafgift vil en bil, der med hensyn til kørte kilometer, årgang mv. svarer til den genopbyggede bil, kunne købes for måske 45.000 kr. (100.000 kr. ekskl. registreringsafgift). Ved at undlade genopbygning kan samfundet imidlertid spare 25.000 kr. – nemlig forskellen mellem omkostningen til genopbygning og prisen for den tilsvarende bil ekskl. afgift.

Reparationsgrænserne for færdselsskadede biler mv. har på den måde til formål at begrænse det samfundsøkonomiske tab ved reparation eller genopbygning af biler, der ikke ville være blevet genopbygget, hvis der ikke havde været registreringsafgift. Derudover er der en bagatelgrænse på 25.000 kr. Er udgifterne til skadens udbedring under 25.000 kr. inkl. moms, kan bilen genopbygges uden fornyet betaling af registreringsafgift. Endvidere kan der ved retablering af airbags fratrækkes et fast beløb på yderligere 5.120 kr.

Reglerne forhindrer ikke anvendelse af brugte dele. Vurdering af bilens værdi før skaden og de udgifter, der skal afholdes for at udbedre skaden, foretages af forsikringsselskabets taksator. Det anses ikke for tilstrækkeligt entydigt at pålægge taksator at opgøre reparationen med brugte reservedele. Der vil jo være stor uvished forbundet med, om de brugte dele vil kunne skaffes inden for en acceptabel tidsramme og til hvilke priser.

For de biler, der er skadet mellem 55 pct. og 65 pct., skal forsikringsselskaberne efter de midlertidige regler ikke tilbyde kontant erstatning. Disse biler vil derfor typisk blive repareret for kunden med nye dele inden for en kort tidsramme. Når forsikringsselskaberne efter 1. januar 2016 skal tilbyde kontant erstatning for denne gruppe biler, vil kunderne som oftest takke ja. Forsikringsselskaberne bliver dermed ejere af de færdselsskadede biler. Og bilerne sælges som oftest videre til værksteder, der reparerer bilerne, herunder med mulighed for at bruge brugte dele.

Følges Håndværksrådet ønske om, at gøre den midlertidige forhøjelse reparationsgrænsen fra 65 pct. til 75 pct. permanent, kan det varige provenutab skønnes til ca. 120 mio. kr.