



## Skatteministeriet

20. december 2016  
J.nr. 16-1834180

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 126 af 9. december 2016 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mattias Tesfaye (S).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



## Spørgsmål 126

Ministeren bedes kommentere henvendelse af 9. december 2016 fra SKAD – Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark om reparationsgrænsen, jf. SAU alm. del - bilag 62.

## Svar

Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen (SKAD) er en brancheorganisation for opbygning af køretøjer og reparation af autoskader. Organisationen anfører, at nedsættelsen af reparationsgrænsen til 55/65 pct. har været en stor udfordring.

SKAD anfører, at nedsættelserne af registreringsafgiften har medført voldsomt faldende markedspriser, og at udgangspunktet for beregning af de 55/65 pct. har ændret sig, så bilerne hurtigere når grænsen for reparationer, der er så omfattende, at genopbygningen ikke kan ske uden registreringsafgift. Hertil kommer ifølge SKAD, at stigninger i omkostninger, lønninger og reservedelspriser har trukket i samme retning.

I forlængelse heraf skitserer SKAD et eksempel med en bil med en markedspris på 95.000 kr., der før nedsættelserne i registreringsafgiften blev skadet for 49.875 kr. inkl. moms – eller for 52,5 pct., hvilket i praksis betyder, at bilen kan genopbygges, uden at der skal betales registreringsafgift. Bilens markedspris vil ifølge SKAD være faldet til 85.000 kr. som følge af, at registreringsafgiftens højeste sats er nedsat fra 180 pct. til 150 pct. Dette bringer skadens andel af bilens markedspris op på 58,7 pct. Bilen vil fortsat kunne genopbygges, uden at der skal betales registreringsafgift, men forsikringstageren vil typisk tage imod tilbuddet om kontant erstatning.

Med den foreslåede forhøjelse af grænsen for betaling af registreringsafgift med den høje sats på 150 pct. (skalaknækket) forventer SKAD, at bilens markedspris vil falde med yderligere 10.000 kr. til 75.000 kr. Dette bringer skadens andel af bilens markedspris op på 66,5 pct., hvilket i praksis betyder, at bilen ikke kan genopbygges uden, at der skal betales registreringsafgift.

Det er SKAD's opfattelse, at for såvel de tilfælde, hvor bilerne kan genopbygges uden, at der skal betales registreringsafgift, og hvor forsikringstageren har taget imod tilbuddet om kontant erstatning, som de tilfælde hvor bilerne ikke kan genopbygges uden, at der skal betales registreringsafgift, vil bilerne i vidt omfang blive genopbygget billigt i udlandet, og senere registreret her i landet. Herved reduceres salget af nye biler, eller bilerne bliver eksporteret med godtgørelse af registreringsafgift, hvilket også medfører et mindreprove- nu fra registreringsafgiften.

SKAD anfører videre, at tendenserne i Tyskland og Østrig viser, at der med tiden vil komme til at mangle værkstedskapacitet her i landet, fordi reparationer oftere udføres i lande, hvor dette kan gøres billigere.

SKAD anfører afslutningsvist, at en teknisk afgiftsmodel vil fjerne mange problemer med den værdibaserede afgift, herunder at reparationsgrænsen vil kunne fjernes.

**Kommentar:**

Det kan bekræftes, at nedsættelser af registreringsafgiften i visse tilfælde kan have den virkning, at en bil ikke vil kunne genopbygges uden fornyet afgiftsberigtigelse, fordi handelsprisen er faldet som følge af den lavere registreringsafgift. Der er tale om en marginal effekt, og de eksempler, som SKAD har opstillet, er derfor ikke realistiske.

Nedsættelsen af registreringsafgiften ved årsskiftet 2015/2016 medførte et beregningsmæssigt gennemsnitligt prisfald på i størrelsesordenen 4 pct. I praksis har prisfaldet været lavere. Da det overvejende er prisen på nye biler, der er bestemmende for prisdannelsen for brugte biler, er et prisfald fra 95.000 kr. til 85.000 kr. eller 11 - 12 pct. ikke tænkeligt. Hvis der dertil er tale om en nyere bil, hvor registreringsafgiftens høje sats er nærmest uden betydning for en bil til 95.000 kr., vil markedsprisen næppe være blevet påvirket nævneværdigt.

Den foreslåede nedsættelse af registreringsafgiften ved årsskiftet 2016/2017 vil medføre et beregningsmæssigt prisfald på i gennemsnit 2½ pct. I eksemplet antager SKAD, at dette vil medføre et fald markedsprisen med yderligere 10.000 kr. eller yderligere godt 12 pct. Også dette eksempel tager således udgangspunkt i et ikke tænkeligt prisfald.

Videre skal det bemærkes, at muligheden for helt eller delvist at få foretaget genopbygningen af en færdselsskadet bil i udlandet gælder alle størrelser af skader og uafhængigt af, om bilerne kan eller ikke kan genopbygges afgiftsfrit. I den forbindelse kan det tilføjes, at for biler, der kan opbygges afgiftsfrit, skal forsikringsselskabets taksator efter reglerne besigtige, om reparationen er udført i overensstemmelse med skadesopgørelsen.

Endeligt bemærkes, at SKAD's forslag om at erstatte registreringsafgiftens værdielement med en teknisk afgift ikke fjerner behovet for regler om afgift af færdselsskadede biler. Uanset hvilke parametre, der indgår i beregningen af registreringsafgiften, vil der være et behov for regler, der begrænser omfanget af genopbygning af biler, der kan købes uden afgift for et lavere beløb end omkostningen til genopbygning.