



Skatteministeriet

24. juni 2022
J.nr. 2022 - 4882

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 604 af 30. maj 2022 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Andreas Steenberg (RV).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for de økonomiske konsekvenser, såfremt bundgrænsen for afgiftsfritagne reparationer hæves med 5.000 kr.

Svar

Reparationsgrænsen betegner den del af en trafikskadet bils værdi, der kan repareres uden fornyet betaling af registreringsafgift.

For almindelige personbiler er reparationsgrænsen 75 pct. Det indebærer, at der skal betales 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.

Der er en bundgrænse/bagatelgrænse for, hvornår reparationsgrænsen gælder. Bagatelgrænsen er 25.000 kr. og indekseres ikke. Det vil sige, at hvis reparationsomkostningen udgør mindre end 25.000 kr., gælder reparationsgrænsen ikke, og der skal dermed ikke betales afgift, såfremt reparationen realiseres.

Det betyder samtidig, at bagatelgrænsen på 25.000 kr. reelt kun har betydning for biler med en handelsværdi før uheldet på op til 33.333 kr. ($25.000/0,75$).

Til at illustrere dette kan der tages udgangspunkt i et eksempel med en skadet bil, der før uheldet har en handelsværdi på 30.000 kr., og som vil koste 25.000 kr. at reparere. Skadens omfang er dermed 83,3 pct. ($25.000/30.000$), hvilket i fravær af bagatelgrænsen ville betyde, at der ville skulle betales fornyet afgift ved reparation. Som følge af bagatelgrænsen skal der imidlertid ikke betales afgift ved reparation af bilen.

Havde bilen været fx 40.000 kr. værd inden uheldet, og skaden fortsat ville koste 25.000 kr. at reparere, svarer skadens omfang nu til 62,5 pct. ($25.000/40.000$). Bagatelgrænsen på 25.000 kr. har i dette eksempel ingen betydning for bilen, idet skadens omfang er mindre end reparationsgrænsen på 75 pct., dvs. at der selv uden en bagatelgrænse ikke ville skulle betales afgift ved reparation af bilen.

En forhøjelse af bagatelgrænsen vil være en lempelse af reglerne, idet der vil kunne foretages flere reparationer uden fornyet betaling af afgift. En reparationsgrænse på 30.000 kr. vil således gavne biler med en handelspris før uheldet på op til 40.000 kr. ($30.000/0,75$) fremfor de nuværende 33.333 kr.

Således skønnes en forhøjelse af bagatelgrænsen med 5.000 kr. (fra 25.000 kr. til 30.000) at indebære et mindreprovenu på ca. 10 mio. kr. årligt i 2023-2027 faldende til ca. 5 mio. kr. årligt i 2028-2030, mens en indeksering af bagatelgrænsen skønnes at indebære et mindreprovenu på ca. 5 mio. kr. årligt i 2025-2030, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Mindreprovenu ved hhv. en bagatelgrænse på 30.000 kr. og ved indeksering af bagatelgrænsen

| Mio. kr. (2022-niveau) | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Bagatelgrænse på 30.000 kr. | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 5 | 5 | 5 |
| Indeksering af bagatelgrænsen | 0 | 0 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |

Anm.: Ved indeksering af bagatelgrænsen er der forudsat en årlig indeksering på 2 pct. Ved indekseringen er der også et begrænset mindreprovenu i 2023-2024, der dog som følge af afrunding til nærmeste 5 mio. kr. ikke fremgår af tabellen. Der er anvendt oplysninger om trafikskadede biler i 2021 fra Forsikring og Pension.

Kilde: Egne beregninger.

Det bemærkes, at en forhøjelse af bagatelgrænsen er målrettet biler med forholdsvis lav handelsværdi, jf. ovenfor. Disse biler vil typisk tilhøre den ældre del af bestanden, som har dårligere miljø- og klimaegenskaber end den yngre, hvorfor en forhøjelse ikke vurderes at være hensigtsmæssig, da den vil bidrage til forældelse af bilparken.