



24. juni 2022
J.nr. 2022 - 4882

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 606 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 der indføres en differentieret reparationsgrænse, hvor biler med den bedste euronorm tildeles en 10 pct. højere reparationsgrænse, mens biler med den næstbedste euronorm tildeles en 5 pct. højere reparationsgrænse.

Svar

De to bedste overordnede euronormer er Euro 6 og Euro 5, som har været gældende fra hhv. 1. september 2015 og 1. januar 2011. De har begge undergrupper fx 5a og 5b, men i de følgende beregninger ses der alene på de overordnede grupper, da der kun foreligger oplysninger om den overordnede Euronorm på registreringsattesten og i DMR.

En forhøjelse af reparationsgrænsen for Euronorm 6 og 5 vil omfatte den yngre del af bestanden og de færdselskadede biler, men i takt med at de ældre biler udskiftes, vil forhøjelsen komme til at gælde flere og flere biler, og på lidt længere sigt vil det derfor svare til en forhøjelse af reparationsgrænsen for alle biler. Desuden gælder, at jo højere grænsen sættes op, jo større bliver det forventede mindreprovenu.

Således skønnes en forhøjelse af reparationsgrænsen med 10 pct. point for Euronorm 6 og 5 pct. point for Euronorm 5 at indebære et mindreprovenu på ca. 70 mio. kr. årligt i 2023-2024 stigende til ca. 75 mio. kr. årligt i 2025-2030, *jf. tabel 1*.

Hvis der i stedet indføres en differentiering, som efterspurgt i SAU alm. del – spm. 607, svarende til at den bedste euronorm tildeles en 20 pct. point højere reparationsgrænse, biler med den næstbedste euronorm tildeles en 15 pct. point højere reparationsgrænse, biler med den tredjebedste euronorm tildeles en 10 pct. point højere reparationsgrænse, og biler med den fjerdebedste euronorm tildeles en 5 pct. point højere reparationsgrænse kan det skønnes at det vil indebære et mindreprovenu på ca. 150 mio. kr. i 2023 stigende til omkring 170 mio. kr. i 2030, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Mindreprovenu ved differentiering af reparationsgrænsen pba. euronorm

2022-niveau - mio. kr.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
10 pct. og 5 pct. point forøgelse for Euronorm 6 og 5	65	70	75	75	75	75	75	75
Euronorm differentieret reparationsgrænse	150	160	165	170	170	175	175	170

Anm.: Provenuet er afrundet til nærmeste 5 mio. kr. Der er anvendt oplysninger om trafikskadede biler i 2021 fra Forsikring og Pension.

Kilde: Egne beregninger.

Det bemærkes, at en differentiering af reparationsgrænsen efter fx Euronorm må forventes at medføre øgede administrative omkostninger og derfor vurderes uhensigtsmæssigt.

For en yderligere beskrivelse af reparationsgrænsen henvises der i øvrigt til svaret på SAU alm. del – spm. 602.