



Skatteministeriet

27. maj 2016
J.nr. 16-0556460

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 429 af 29. april 2016 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra René Christensen (DF).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål 429

Kan ministeren fremlægge de faktiske effekter på registreringsafgiftsprovenuet af den sænkede reparationsgrænse i 2011-13 og den midlertidige forhøjelse af reparationsgrænsen i 2014-15.

Svar

De nugældende regler var en del af aftaler om Finansloven for 2011 mellem den daværende regering (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne. Ved denne aftale blev reparationsgrænsen¹ nedsat med 10 pct. fra 75 pct. til 65 pct. af bilens værdi før uheldet. Det medførte et merprovenu på i størrelsesordenen 95 – 120 mio. kr. i perioden 2011 – 13, jf. tabel 1.

Tabel 1. Merprovenuet fra registreringsafgift mv. ved ændringen i reparationsgrænsen FL 2011

Stk. /mio. kr. (årets priser)	2011	2012	2013
Antal biler skadet for mellem 65 og 75 pct. af handelsprisen	2400	1700	2250
Varigt merprovenu efter tilbageløb og adfærd	120	95	115

Anm: Data indhentet hos brancheorganisationen Forsikring & Pension

Kilde: Skatteministeriets beregninger

Med Aftaler om Vækstplan DK fra 2013 blev reparationsgrænsen på 65 pct. for genopbygning af færdselsskadede biler midlertidigt forhøjet med 10 pct. til 75 pct. i 2014 og 2015. Det betød tilsvarende et mindre provenu på 120 – 125 mio. kr. i 2014 – 15, jf. tabel 2.

Tabel 2. Mindre provenuet fra registreringsafgift mv. ved den midlertidig ændring i reparationsgrænsen 2014 - 2015

Stk. /mio. kr. (årets priser)	2014	2015
Antal biler skadet for mellem 65 og 75 pct. af handelsprisen	2200	2300
Varigt mindre provenu efter tilbageløb og adfærd	120	125

Anm: Data indhentet hos brancheorganisationen Forsikring & Pension

Kilde: Skatteministeriets beregninger

Ændringerne i provenuet beregnes som registreringsafgiftsindholdet ved anskaffelse af anden tilsvarende bil, når genopbygning undlades, fordi der ellers skal betales registreringsafgift. Endvidere er der tillagt et merprovenu fra ansvarsforsikringsafgiften, idet forsikringsselskaberne får højere udgifter til skader, når færre biler kan genopbygges uden registreringsafgift.

I praksis vil genanskaffelserne forekomme mere varierende. Nogle bilejere vil vælge ikke at genanskaffe bil. Bilejere, der vælger ikke at genanskaffe bil, ville med stor sandsynlighed ellers have truffet det samme valg, bare på et senere tidspunkt. De fleste bilejere vil dog

¹ Grænsen for omfanget af afgiftsfri genopbygning af trafikskadede biler.

genanskaffe bil. Og i gennemsnit vil bilejeren anskaffe en bil, der er nyere end den færdselsskadede, og som derfor typisk vil have en højere registreringsafgift end registreringsafgiften for den færdselsskadede bil.

Samlet set skønnes, at ændringerne i reglerne for færdselsskadede biler i 2011 medførte en lidt mindre og yngre bilpark. Det skyldes de lidt højere udgifter til forsikring af bilen i kombination med tendensen til, at der i gennemsnit anskaffes en lidt yngre bil end den trafikskadede. Omvendt har den midlertidige lempelse i reglerne for færdselsskadede biler i 2014 og 2015 trukket i den modsatte retning.