



Skatteministeriet

21. april 2017
J.nr. 2017-2121

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 302 af 24. marts 2017 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Martin Lidegaard (RV).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål 302

Ministeren bedes redegøre for den varige provenumæssige virkning af at hæve reparationsgrænsen til henholdsvis 75 pct., 85 pct. samt helt at afskaffe grænsen. I forlængelse heraf bedes ministeren særskilt redegøre for den del af den provenumæssige virkning ved at hæve reparationsgrænsen, der vedrører afgifter på forsikring, som nævnt i svar på SAU alm. del – spørgsmål 429 (folketingsåret 2015-16), herunder hvad virkningen af en højere reparationsgrænse vil være for den samlede sum af opkrævede forsikringspræmier. Virkningen bedes opgjort ved at hæve reparationsgrænsen til henholdsvis 75 pct., 85 pct. og helt afskaffe den.

Svar

Reparationsgrænsen er grænsen for, hvor stor en andel af fx en trafikskadet bils værdi der kan repareres uden fornyet betaling af registreringsafgift.

Reglen skal ses i lyset af, at reparation af en færdselsskadet bil, hvor udgiften til reparation er større end det beløb, bilen kan købes for uden registreringsafgift, indebærer en samfundsøkonomisk omkostning.

Privatøkonomisk kan det betale sig at reparere en færdselsskadet bil, hvis det er billigere end at købe en anden svarende bil (handelspris inkl. registreringsafgift). Der kan dog opstå et samfundsøkonomisk tab, hvis reparationsudgiften er højere end bilens værdi uden registreringsafgift. Er omkostningen til reparation højere end prisen for en tilsvarende brugt bil i fx Sverige, hvor der ikke er registreringsafgift, udgør forskellen et samfundsøkonomisk tab.

Efter gældende regler kan bilen være skadet for op til 65 pct. uden, at der skal betales registreringsafgift. Dertil kan der ved opgørelsen af reparationsudgiften ses bort fra et fast beløb på 5.120 kr., hvis der skal reableres en eller flere airbags, og der gælder en generel bagatelgrænse på 25.000 kr.

I tabel 1 nedenfor er angivet det beregnede mindreprovenu, såfremt registreringsafgiftslovens reparationsgrænse for færdselsskadede biler ændres fra de gældende 65 pct. til henholdsvis 75 og 85 pct. samt et skøn over provenutabet, hvis reparationsgrænsen helt afskaffes.

Tabel 1. Mindreprovenu ved forskellige antagelser om reparationsgrænsen

Varig virkning, mio. kr. (2017-niveau)			
Reparationsgrænse	75 pct.	85 pct.	Ingen
Umiddelbart mindre provenu	125	225	400
Heraf vedrørende ansvarsforsikringsafgift	10	12	12
Andel af præmie vedrørende ansvarsskader	1,6 pct.	1,8 pct.	1,8 pct.
Mindreprovenu efter tilbageløb og adfærd	110	200	370

Anm.: Beregningerne bygger på data for 2016 og er behæftet med stor usikkerhed. Handelspriserne for de skadede biler er nedjusteret henset til afgiftsnedsettelsen pr. 22. november 2016.

Kilde: Data fra Forsikring og Pension suppleret med Skatteministeriets beregninger.

Det er endvidere angivet, hvor stor en del af det beregnede mindreprovenu, der skønsmæssigt kan henføres til forsikringsselskabernes besparelse vedrørende ansvarsskader på motorkøretøjer, og herunder hvor stor en del denne besparelse udgør af den samlede sum af opkrævede ansvarsforsikringspræmier.

De samlede samfundsøkonomiske konsekvenser ved at hæve eller ændre reparationsgrænsen afhænger af de konkrete omstændigheder som f.eks. bilens alder og emissionsprofil, skadens karakter og miljøbelastningen ved reparation.

På den ene side er der miljømæssige gevinster ved at reparere bilen og dermed udskyde produktionen af en ny og bortskaffelsen af den gamle. På den anden side vil en forhøjet reparationsgrænse medføre en forældelse af bilparken, hvilket har negative miljøkonsekvenser, da der stilles strammere krav til udledningen af skadelige stoffer fra nyere biler.