



Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 80 - Forslag til Lov om ændring af lov om afgift af elektricitet, lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, - registreringsafgiftsloven, momsloven og forskellige andre love (Ændrede fordelingsregler på kraftvarmeområdet, forøgelse af fradrag for moms på hotelydelser og færdselsskadede køretøjer).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 5 af 1. december 2010. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Malene Søgaard-Andersen (SF).

Troels Lund Poulsen

/ Lene Skov Henningsen

Spørgsmål 5:

Ministeren bedes redegøre nærmere for, hvilke beregninger og antagelser der ligger til grund for provenuberegningerne vedrørende den del af lovforslaget, der vedrører færdsels-skadede biler. I forlængelse heraf ønskes oplyst, hvad der efter ministerens opfattelse er årsagen til, at regeringen skønner, at det årlige antal biler, der trafikskades for mellem 65 pct. og 75 pct. af bilens værdi udgør 2.400 stk., mens forsikringsbranchens skøn er omtrent 4.750, jf. omtalen i L 80 bilag 7.

Svar:

Jeg kan oplyse, at Skatteministeriet til brug for lovforslagets bemærkninger skønnede antallet af biler, der vil blive omfattet af regelændringen til 2.400. Efterfølgende har Skatteministeriet fra brancheorganisationen Forsikring og Pension modtaget oplysninger om de hen ved 32.000 færdselsskadede biler, der blev skrevet taksatorrapport om i 2009. Rapporterne kan sorteres efter hvor mange biler, der i 2009 blev skadet for mellem 65 og 75 pct. af bilens værdi, og hvor skaden samtidigt kan opgøres til mere end den foreslåede nye bagatelgrænse på 25.000 kr. Sorteringskriterierne opfyldes af 2.462 biler. Biler der skades for mellem 65 og 75 pct. af bilens værdi, og hvor skaden samtidigt kan opgøres til mere end 25.000 kr., er den gruppe biler, der efter lovforslaget fremover ikke vil kunne registreres efter en genopbygning uden betaling af registreringsafgift. Optællingen tendere mod at overvurdere antallet af biler, hvor reglerne ændres. Det skyldes, at materialet også indeholder et mindre antal biler, hvor reglerne ikke ændres. Der er således ikke anledning til at korrigere antallet på 2.400 køretøjer, der er skønnet i bemærkningerne lovforslaget.

Sorteres samme talmateriale efter skadens størrelse i kroner, kan det optælles, at såfremt den foreslåede bagatelgrænse havde været gældende i 2009, ville hen ved 2000 flere biler, der er skadet mindre end for 100 pct. af handelsværdien, have kunnet genopbygges uden registreringsafgift. Igen med forbehold for, at materialet indeholder et mindre antal biler, hvor reglerne ikke ændres.

Endelig er der et større antal biler, der bliver omfattet af den såkaldte tilbudsgrense. Det er grænsen for, hvornår forsikringsselskaberne skal tilbyde kontanterstatning i stedet for reparation, men hvor bilerne kan genopbygges uden registreringsafgift. Denne grænse sænkes fra 65 pct. til 55 pct. Det vil få mange forsikringstagere til at vælge kontant erstatning og ikke beholde bilen. Disse biler vil som oftest blive videresolgt til værkstederne, hvor de vil kunne indpasses bedre i arbejdstilrettelæggelsen og genopbygges uden registreringsafgift. Af samme materiale som ovenfor kan antallet af sådanne ”tilbudsbiler” anslås til 3.300.

Det i spørgsmålet angivne antal biler på 4.750 stk. kan ikke genfindes i materialet.