



Thomas Krebs: Prisfaldet er større end skatteministerens skøn.

Lavere afgift giver flere totalskader

Flere biler dømmes totalskadet, fordi brugtværdien falder, når nye biler bliver billigere.

Af Claus Djørup

SKROTGRÆNSE 1 Reparationsgrænsen er reelt nedsat som følge af afgiftslempelserne, men branchen og skatteministeren er uenige om størrelsen.

- Et fald i markedsprisen vil automatisk betyde, at flere biler bliver totalskadet el-

” Skatteministeren har ikke ret. Et er skattetekniske procenter, noget andet markedets praktiske reaktion. Brugtbilhandlere annoncerer prisnedsættelser på op til 10.000 kroner – og det er det tal, jeg bruger.

Thomas Krebs, direktør i SKAD

ler kommer ind i genopbygningsgrænsen, siger direktør Thomas Krebs, Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark (SKAD).

Skatteminister Karsten Lauritzen (V) kan gå med, at der er tale om et mindre prisfald med marginal be-

tydning for handelsprisen på brugte biler og dermed reparationsgrænsen.

Det fremgår af et svar til Folketingets skatteudvalg på et spørgsmål fra Mattias Tesfaye (S) om SKADs synspunkter.

Skatteministeren anslår, at afgiftsnedsættelsen fra 180 til 150 procent for godt et år siden førte til et gennemsnitligt prisfald på 4 procent, mens faldet i den seneste omgang skønnes 2,5 procent ved at forlænge knækket mellem 105 og 150 procent købsafgift.

Det er altså et fald på omkring samlet 6,5 procent som skatteministeren beregningsteknisk holder sig til.

Brugtriser falder mere

Det er en del under de prisfald, der har været tale om alene efter den seneste afgiftslettelse.

- Skatteministeren har ikke ret. Et er skattetekniske procenter, noget andet markedets praktiske reaktion. Brugtbilhandlere annoncerer prisnedsættelser på op til 10.000 kroner – og det er det tal, jeg bruger, siger Thomas Krebs.

- Når man sænker registreringsafgiften, burde man flytte reparationsgrænsen op. I princippet kunne man lige så godt have sænket reparationsgrænsen til eksempelvis 50-60 procent uden afgiftsændringer, anfører Thomas Krebs.

Skrotgrænsen bevares

Ulogisk at bevare reparationsreglen i et teknisk baseret afgiftssystem, mener SKAD.



Af Claus Djørup

SKROTGRÆNSE 2 Reparationsgrænsen afskaffes ikke, hvis det nuværende værdibaserede afgiftssystem erstattes af et system, hvor afgiften beberegnes ud fra eksempelvis CO₂- og NO_x-udledning, sikkerhed og motorstørrelse.

Det fastslår skatteminister Karsten Lauritzen (V) i et svar til Folketingets skatteudvalg.

”Uanset hvilke parametre, der indgår i beregningen af registreringsafgiften, vil der være et behov for regler, der begrænser omfanget af genopbygning af biler, der kan købes uden afgift for et lavere beløb end omkostningen til genopbygning,” erklærer Karsten Lauritzen.

Direktør Thomas Krebs,



Karsten Lauritzen: Behov for begrænsning af billig genopbygning.

Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark (SKAD) tager det som en bekræftelse på, at Skatteministeriet arbejder med udformning af en teknisk afgift.

- De må have gjort sig overvejelser længe. Det kommer ikke bare ud af den blå luft, ræsonnerer han.

Naturlig reparationsgrænse

I andre EU-lande har man en teknisk reparationsgrænse, hvor det vurderes individu-

elt fra bil til bil, om reparati-

on kan betale sig. - Når man fjerner en værdibaseret afgift, så er der ikke logik i at indføre en teknisk afgift og beholde en værdibaseret reparations-

grænse, siger Thomas Krebs.

- Man skal overlade det til fagfolk – bl.a. forsikringselskaber og værksteder – at vurdere, om en bil kan repareres eller ej, for her drejer det sig om, hvorvidt det kan

Grænse og knæk

Reparationsgrænsen

Totalskadegrænsen 65 procent: Bilen skal skrottes, hvis reparation eller genopbygning (beregnet med prisen for nye reservedele) koster mere end 65 procent af bilens værdi før færdselsskaden.

Forsikrings- eller genopbygningsgrænsen 55 procent: Forsikrings-selskabet og ejeren afgør, om forsikringen udbetales eller bilen repareres, når værdien ligger i intervallet 55-65 procent.

To afgiftslempelser

20. november 2015: Afgiftssatsen på 180 procent ændres til 150 procent. Loven trådte i kraft 1. januar 2016 med tilbagevirkende kraft for lovforslagets fremsættelse.

22. november 2016: Skalaknækket for 105/150 procent registreringsafgift forhøjes med 21.500 kroner til 104.300 kroner resten af 2016 og fra 1. januar 2017 med 22.000 kroner til 106.600 kroner, dersom lovforslaget vedtages 10. januar og træder i kraft 15. januar. Frem til ikrafttrædelsen opkræves det gamle afgiftsbeløb, hvorefter forskelsbeløbet tilbagebetales.

Udlandsfinte eksploderer

Mangedobling af genregistrerede totalskadebiler koster statskassen penge.

Af Claus Djørup

SKROTGRÆNSE 3 Skatteminister Karsten Lauritzen (V) ignorerer udlandsfinten med biler, der falder for henholdsvis genopbygningsgrænsen på 55 procent og totalskadesgrænsen på 65 procent af bilens handelsværdi før færdselsskaden.

Det mener direktør Thomas Krebs, Autoskade- og Køretøjsopbyggerbranchen i Danmark (SKAD).

Trafikken med såkaldte totalskadebiler – genregistrerede biler – er seks-syv-doblet fra 2013 til 2016. Konkret er der tale om en stigning fra 85 køretøjer til 533 (per oktober 2016), oplyser Thomas Krebs på baggrund af tal fra SKAT/Motor.

- Denne trafik vil ikke stoppe, men udvikle sig, siger han.

- SKAT er interesseret i, at der sælges nye biler. De giver en pæn registreringsafgift. Imidlertid vil de stadig flere genregistrerede totalskadebiler mindske behovet for nye biler, dvs. staten får et afgiftstab. Det reflekterer skatteministeren ikke over, siger Thomas Krebs.

Indkasserer restafgift

Flere forsikringselskaber

sælger færdselsskadede biler i 55-65 % intervallet via Forsikringsbiler.dk til værksteder og ophuggere.

- Uden at kunne dokumentere det ved jeg, at mange ophuggere køber disse biler og får dem billigt repareret i udlandet, eller de bliver eksporteret til en opkøber i udlandet, og så tjeneren sælgeren på restafgiften, siger Thomas Krebs.

- Vi skulle hellere beholde bilerne i Danmark, så de kan køre rundt og generere penge til statskassen i form af moms, lønskat og virksomhedsskat og alt det, der er forbundet med vedligeholdelse af biler og salg af nye og brugte brugte reservedele. Staten ville samlet set tjene på at øge genopbygningsgrænsen, siger Thomas Krebs.

Det samme gælder totalskadesgrænsen på 65 procent – og det begreb er egentlig misvisende, for der er tale om værdimæssig totalskade og ikke en teknisk, påpeger han.

Værksteder kan byde på 55 %-biler, men kun miljøgodkendte ophuggere må byde på 65 %-køretøjer, som egentlig skal skrottes. I stedet kan de repareres i udlandet og reimporteres



Trafikken med såkaldte totalskadebiler – genregistrerede biler – er seks-syv-doblet fra 2013 til 2016. Konkret er der tale om en stigning fra 85 køretøjer til 533.

til det danske marked efter fornyet afgiftsberigtigelse.

Ingen kontrol

Skatteministeren skriver i et svar til Folketingets skatteudvalg, at der er kontrol med bilen ved genopbygning, dvs. 55-65 %. Hvad med de biler, der eksporteres i stedet for at blive skrottet, spørger SKADs direktør.

- Man ved ikke, hvor og hvordan de er lavet, når de kommer tilbage til Danmark. Der er intet lovkrav om, at bilen skal sikkerheds-

mæssigt kontrolleres. Der kan jo være tale om, at bilen har været teknisk totalskadet, dvs. konstruktionsmæssige skader eksempelvis når vanger skal svejses, siger Thomas Krebs.

- Der kan være en sikkerhedsteknisk fare, når man ikke ved, hvordan de er repareret. Det har ikke med afgiften at gøre. Det er også en fare for værksteder i den forstand, at der er mindre arbejde og følgelig færre arbejds- og praktikpladser, slutter Thomas Krebs.