



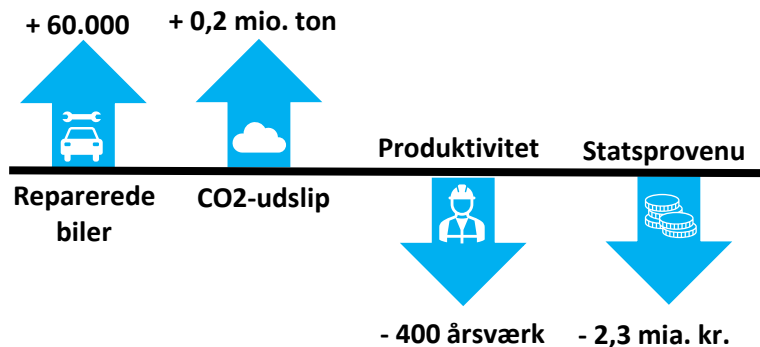
Reparationsgrænsen er sund, grøn fornuft

Den nuværende reparationsgrænse for skadede biler er flere gange blevet foreslået afskaffet. Det vil imidlertid medføre store omkostninger for samfundet at afskaffe reparationsgrænsen, da det vil øge CO₂-udledningen og være til skade for produktiviteten og statens finanser.

I lyset af bl.a. manglen på råvarer og de lange leveringstider på nye biler, er det blevet foreslået, at man fjerner den nuværende reparationsgrænse for forulykkede biler. Det vil på kort sigt afhjælpe dele af manglen på biler, men har samtidig en lang række negative følgeeffekter for samfundet i form af bl.a. øget CO₂-udledning og reduceret produktivitet. Afskaffer man reparationsgrænsen i dag vil der frem mod 2030 således være udledt yderligere 0,2 mio. ton CO₂, spildt hvad der svarer til 400 årsværk hos mekanikerne og tabt skatteindtægter for ca. 2,3 mia. kr. Derudover vil en afskaffelse medføre, at op mod 60.000 benzin- og dieslbiler vil blive på vejene.

Uden reparationsgrænsen vil CO₂-udledningen stige

Effekt for antallet af reparerede biler, CO₂-udslip, produktivitet og statens provenu ved afskaffelse af reparationsgrænsen for biler



Anm.: Der angives den samlede effekt for perioden 2023-2030.
Kilde: Skatteministeriet, Energistyrelsen, Transportministeriet

Reparationsgrænsen blev indført af hensyn til miljøet og samfundsøkonomien

Tanken bag reparationsgrænsen

Da reparationsgrænsen blev indført i 1999 skete det primært ud fra to samfundshensyn. Dels skulle reparationsgrænsen medvirke til at sikre en gradvis udskiftning af bilparken i takt med, at de forulykkede biler ville blive erstattet af nyere, mere klimavenlige biltyper. Og dels skulle reparationsgrænsen sikre, at man – i lyset af den høje danske registreringsafgift på biler – fjernede tilskyndelse til at foretage reparationer, der ikke var rentable ud fra samfundsøkonomisk perspektiv.

Infoboks: Hvordan fungerer reparationsgrænsen i dag?

Reparationsgrænsen medfører, at der sættes en øvre grænse for, hvor meget der må bruges på at reparere en forulykket bil uden, at der på ny skal betales registreringsafgift af bilen.

Konkret medfører den nuværende reparationsgrænse på 75 pct., at en bil med en handelsværdi på 100.000 kr. maksimalt må repareres for 75.000 kr. Overstiger reparationsomkostningen grænsen vil det medføre, at der på ny skal betales registreringsafgift på bilen, hvilket skal tilskynde, at man i stedet skrotter den forulykkede bil og køber en ny for den forsikringssum, der udbetales for den forulykkede bil.

Uden registreringsafgiften kan det ikke betale sig at reparere en bil til mere end værdien...

Således er en væsentlig begrundelse for reparationsgrænsen, at den høje danske registreringsafgift tilskynder bilejere til at foretage reparationer, der ikke ville være rentable i fraværet af afgiften. En sådan situation kunne f.eks. opstå, hvis en ældre bil til en værdi på 65.000 kr. var forulykket. I fraværet af registreringsafgiften ville det ikke være rentabelt at reparere bilen for mere end 65.000 kr., da det ville være billigere at købe en tilsvarende bil til samme pris.

... men det kan det med den høje registreringsafgift.

Idet handelsværdien dog omfatter registreringsafgiften ville købsprisen på en bil med en værdi på 65.000 kr. dog reelt være ca. 110.000 kr. inkl. registreringsafgift. Det medfører, at det for bilejeren kan betale sig at reparere bilen for f.eks. 100.000 kr., idet han så vinder 10.000 sammenlignet med at skrotte bilen, mens staten til sammenligning mister 45.000 sammenholdt med en situation, hvor bilen var blevet skrottet.

Det medfører samfundsøkonomiske tab

I eksemplet er der således tale om et samfundsøkonomisk tab på ca. 35.000 kr.

30.000 forsikringsager omfattes hvert år af reparationsgrænsen...

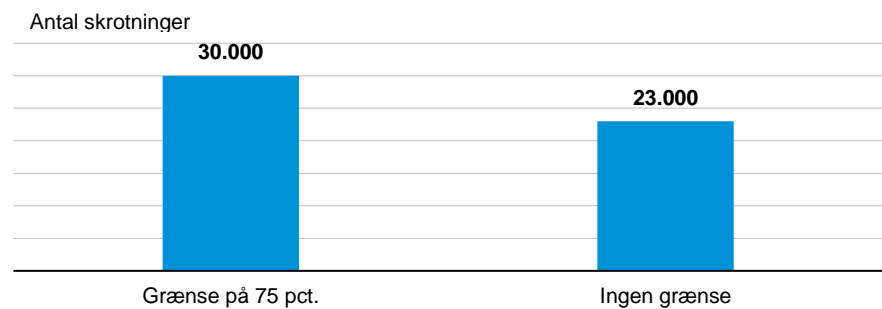
Reparationsgrænsens effekt for antallet af reparationer

Hvert år medfører den nuværende reparationsgrænse, at ca. 30.000 forulykkede biler skrottes og erstattes af nyere biler. Med en afskaffelse af reparationsgrænsen vil der fortsat være biler, der skrottes, men uden en grænse vil antallet falde med godt 7.000 til ca. 23.000

årlige skrotninger. Det medfører, at der alt andet lige vil blive foretaget 7.000 flere reparationer af særligt ældre biler i fraværet af en reparationsgrænse.

Uden reparationsgrænsen skrottes 7.000 færre biler

Antal skrotninger hhv. med og uden en reparationsgrænse



Anm.: Der tages udgangspunkt i et vægtet gennemsnit for perioden 2018-2021 afrundet til nærmeste 100 sager.
Kilde: Motorregistret og F&P.

Idet disse reparationer således typisk vil medføre et samfundsøkonomisk tab, er de timer, der ville skulle bruges på reparationerne reelt udtryk for tabt produktivitet hos bilværkstederne.

En gennemsnitlig reparation over grænsen tager 12,5 timer...

Det skal ses i lyset af, at reparationer i en størrelsesorden der medfører omkostninger, som overstiger den nuværende grænse på 75 pct., typisk vil være meget tidskrævende. Således skønner Bilbranchen i DI, at det gennemsnitligt ville kræve 12,5 mandetimer at foretage reparationer i en størrelsesorden, der overstiger reparationsgrænsen.

... svarende til 400 årsværk frem mod 2030.

På den baggrund vil en fjernelse af reparationsgrænsen skønsmæssigt medføre 90.000 timers merarbejde i 2023 stigende til ca. 100.000 timer i 2030. Opgjort i årsværk svarer det til ca. 50 årsværk om året, eller ca. 400 årsværk i perioden 2023-2030.

Reparationsgrænsen holder CO2-udslippet nede...

Reparationsgrænsens effekt på CO2-udledningen

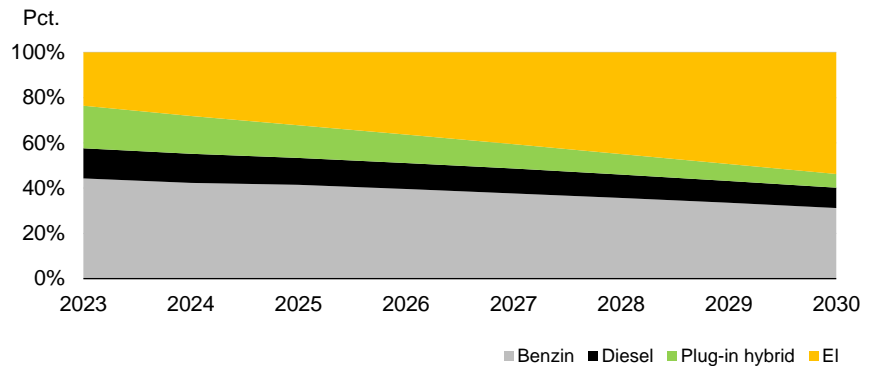
Med en fastholdelse af reparationsgrænsen, vil der i årene frem mod 2030 ske en mindre udskiftning af bilparken end hidtil. Det medfører, at relativt ældre biler holdes længere tid på vejene, i stedet for at blive erstattet af nyere biler, der typisk har et lavere CO2-udslip.

... fordi den medfører flere el- og plugin hybridbiler på vejene.

Dette sker dels ved, at nye benzin- og dieselbiler gradvist bliver mere effektive og derfor udleder mindre CO2 per kørt kilometer, og dels som følge af stigende sandsynlighed for, at en forulykket benzin- eller dieselbil erstattes af en elbil i takt med, at elbiler udgør en stadig større andel af nybilsalget.

Grønne biler udgør en stadig større del af bilsalget

Andel af nybilsalget opgjort efter drivemiddel, 2023-2030



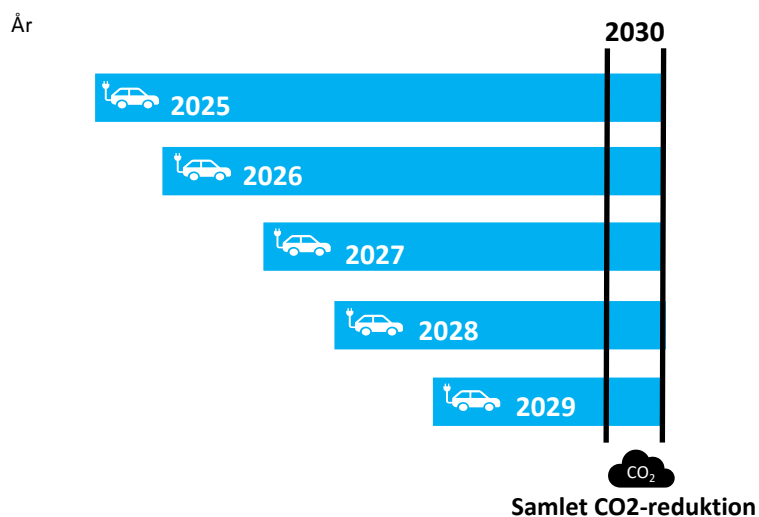
Anm.: Der skelnes her ikke mellem plugin hybridbiler med benzin- eller dieselmotor.
 Kilde: Energistyrelsens Klimafremskrivning- og Status 2022.

De grønne biler reducerer CO2-udslippet år for år

Udover den stigende sandsynlighed for, at forulykkede biler vil blive erstattet af el- og plugin hybridbiler, er CO2-effekten ved en afskaffelse af reparationsgrænsen også påvirket af, at elbiler, der fortrænger benzin- og dieslbiler, medfører CO2-reduktioner i hvert af de år, bilen er på vejene. Således består den positive CO2-effekt af forslaget i 2030 ikke blot af de biler, der er købt i 2030, men også af de biler der er købt de foregående år, men stadig er på vejene.

Elbiler medfører CO2-reduktioner år for år

Stilistisk CO2-reduktionseffekt for elbiler 2025-2030



Staten mister penge på at fjerne reparationsgrænsen...

Statens finanser

Udover at påvirke CO2-udslippet og antallet af ældre biler på vejene, medfører en afskaffelse af reparationsgrænsen også et provenutab for staten. Det sker som følge af, at staten går glip af den registreringsafgift, der i dag betales på baggrund af det nybilsalg, som reparationsgrænsen medfører.

... fordi den går glip af indtægter fra registreringsafgiften.

Frem mod 2030 koster det staten 2,3 mia. kr.

Omvendt medfører reparationsgrænsen også, at der sker en løbende udskiftning i retning af grønnere biler, som generelt betaler lavere afgifter – både i forbindelse med køb (registreringsafgift) og i løbet af bilens levetid (drivmiddelafgift, ejerafgift mv.). I takt med at nybilsalget bliver stadig grønnere vil denne modsatrettede provenueeffekt forstærkes.

Imidlertid medfører en afskaffelse af reparationsgrænsen alt i alt et tab på knap 400 mio. kr. på kort sigt faldende til ca. 200 mio. kr. i takt med, at el- og plugin hybridbilernes andel af nybilsalget stiger. Alt i alt medfører dette et samlet provenutab på ca. 2,3 mia. kr. i perioden fra 2023 til og med 2030.¹

Sådan gjorde vi

I udarbejdelsen af analysen har DI i første instans taget udgangspunkt i data fra Forsikring & Pension (F&P), der opgør hvor stor en del af det gennemsnitlige årlige antal forulykkede biler i Danmark, der i 2018-2021 ville blive repareret hhv. ved fraværet af en reparationsgrænse og ved en fastholdelse på den nuværende reparationsgrænse på 75 pct. af bilens værdi.

Med baggrund i dette data kunne vi konkludere, at en afskaffelse af reparationsgrænsen i denne periode ville have forøget det årlige antal reparerede biler med godt 7.000. Med udgangspunkt heri antog vi, at der også i 2022 ville blive repareret godt 7.000 flere biler i fraværet af en reparationsgrænse, og fremskrev dette til 2030 med udgangspunkt i den gennemsnitlige årlige stigning i bilbestanden jf. Energistyrelsens fremskrivninger, så forslaget i 2030 ville medføre en stigning i antallet af reparationer på knap 8.000 biler.

Summeret over perioden kom vi på den baggrund frem til, at en afskaffelse af reparationsgrænsen ville medføre en samlet stigning i antallet af reparerede biler på ca. 60.000 fra 2023 til og med 2030.

For at udregne CO₂-effekten af forslaget tog vi derefter udgangspunkt i en lang række data fra Energistyrelsen. Først tog vi fordelingen af benzin-, diesel, el- og plugin hybridbiler i hhv. det år den enkelte bil forulykkede og det år den forventeligt var købt. I det data fra F&P viste, at ca. 90 pct. af de biler, der skades for mere end 75 af deres købsværdi er over fem år gamle antog vi meget konservativt, at den gennemsnitlige bil var fem år gammel ved ulykkestidspunktet.

¹ Se "Sådan gjorde vi" for mere information.

Således tog vi for en bil forulykket i 2025 udgangspunkt i salgssammensætningen i 2020 og sammenlignede den med salgssammensætningen i 2025, for at se sandsynligheden for, at eksempelvis en dieselbil købt i 2020 ville blive erstattet af en elbil, hvis den skulle forulykke i 2025. Denne forskel gangede vi dernæst på to konstante, hhv. det gennemsnitlige antal kørte kilometer for en bil i Danmark (15.250 om året) og CO₂-udslippet per kørt kilometer for hhv. benziner (155 g/km), dieselmotorer (172 g/km), plugin hybridbiler (38 g/km) og elbiler (0 g/km).

Denne metode medfører en støt stigende CO₂-belastning i takt med, at el- og plugin hybridbiler udgør en stadig større andel af salgssammensætningen frem mod 2030, og at effekterne for flere og flere års fravalgte reparationer tæller med. Det sker ved, at en ny elbil købt i 2025 som følge af en fastholdelse af reparationsgrænsen ikke blot medfører en CO₂-besparelse i 2025, men også gør det i 2026, 2027 osv., så den samlede CO₂-besparelse i 2030 således dækker over biler købt både i 2030, men også i f.eks. 2028 og 2025.

DI tager i beregningen af CO₂-effekten alene udgangspunkt i den udledning, der sker på dansk sokkel. At en del af de skrottede biler sælges videre til udlandet og fortsætter på vejene der, er der derfor bevidst ikke taget højde for, da det definatorisk ikke tæller med i det danske CO₂-regnskab og målet om at reducere Danmarks historiske CO₂-udslip med 70 pct. i 2030, jf. bl.a. opgørelsesmetoderne i Paris-aftalen.

Derudover har DI bevidst heller ikke taget højde for CO₂-udledningen forbundet med produktionen af en ny elbil, da denne er meget begrænset og fra et levetidsperspektiv blot udgør en brøkdel af en konventionel bils udledninger pr. kørt kilometer, jf. bl.a. ICCT.² Dertil kommer, at heller ikke denne CO₂-udledning tæller med i det danske CO₂-reduktionsmål.

Ift. produktivitetseffekten tager DI igen udgangspunkt i de godt 7.000 biler, der i dag ville blive skrottet, men som med en afskaffelse af reparationsgrænsen i stedet ville blive repareret. På baggrund af input fra Bilbranchen i DI's medlemmer har vi antaget, at reparationer i den størrelsesorden, der her tales om (dvs. reparationer, der medfører en regning på mere end 75 pct. af bilens værdi), i gennemsnit medfører 12,5 timers arbejde for en karrosseritekniker.

Dermed vil en afskaffelse af reparationsgrænsen medføre ca. 90.000 timers merarbejde i 2023 stigende til knap 100.000 timer i

² ICCT, "A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars", juli 2021

2030. Divideret med normtallet for et årsværk (1.924 timer) medfører det, at en forhøjelse af reparationsgrænsen vil medføre ca. 50 årsværks arbejde årligt – og at der derfor over perioden bruges ca. 400 årsværk på at foretage reparationer, der ikke kan 'betale sig' ift. niveauet på den danske registreringsafgift.

Slutteligt har vi ift. effekten på det statslige provenu taget udgangspunkt i svaret på Skatteudvalgets spørgsmål 431 af 29. april 2016, hvori det fremgår, at en afskaffelse af reparationsgrænsen vil medføre et provenutab på ca. 455 mio. kr. om året efter tilbageløb og adfærd. Dette udgangspunkt har DI i første instans prisreguleret til 2022-niveau og dernæst kalibreret ift. den aftale om grøn vejtransport, som medvirker til at sænke registreringsafgiften på særligt el- og plugin hybridbiler ift. udgangspunktet i 2016. På den baggrund skønner DI, at en afskaffelse af reparationsgrænsen vil medføre et mindre provenu på knap 400 mio. kr. i 2023 faldende til godt 200 mio. kr. i 2030 grundet den stadig større andel af relativt lavt beskattede el- og plugin hybridbiler.