

Reparationsgrænsen kan understøtte den grønne omstilling

Reparationsgrænsen er en del af registreringsafgiftsloven og skal sikre mod, at de høje bilafgifter ikke fører til bilreparationer, som ikke er samfundsøkonomisk rentable. Den seneste omlægning af registreringsafgiften i 2020, som understøtter en grøn omstilling af bilparken, er imidlertid ikke overført til reglerne for reparationsgrænsen.

Hvis reparationsgrænsen indrettes, så den afspejler registreringsafgiften, vil det både være bedre samfundsøkonomisk og understøtte den grønne omstilling. For eksempel er det samfundsøkonomisk optimalt at fjerne reparationsgrænsen for el-biler, som ikke er afgiftsbelagte. Det vil sikre, at flere elbiler bliver repareret i stedet for at blive erklæret totalskadet. Det er godt for klimaet, fordi klimaaftrykket kommer fra produktionen, men ikke fra brugen af elbiler.

Dette notat viser, at

- Registreringsafgiftssystemet er med *Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten* fra december 2020 omlagt, så reglerne i højere grad understøtter den grønne omstilling af transportsektoren. Der er indført afgifter, som følger bilernes CO₂-udledning. Der er samtidig indført et bundfradrag samt fradrag for lav- og nulemissionsbiler.
- Reparationsgrænsen, som udtrykker den maksimale reparationsomkostning, er 75% af handelsprisen for en personbil, før den får en skade, men ikke afstemt med bilernes forskellige afgiftsindhold.
- En differentieret reparationsgrænse, som varierer med afgiftsindholdet, er samfundsøkonomisk bedre og understøtter i højere grad den grønne omstilling, fordi den vil afspejle de politiske klimahensyn i registreringsafgiftssystemet.
- Den gældende reparationsgrænse, som ikke tager hensyn til afgiftsfri nulemissionsbil, betyder, at nulemissionsbiler ikke må blive repareret op til handelsværdien, selvom det både privatøkonomisk og samfundsøkonomisk er optimalt.

Registreringsafgiftssystemet

Med *Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten* af 4. december 2020 blev registreringsafgiftssystemet ændret på flere grundlæggende måder. Registreringsafgiftssystemet er indrettet, så det tager hensyn til tre elementer. For det første skal afgifterne korrigere for de negative eksterne omkostninger ved transport. For det andet består afgifterne af en værdiafgift, som giver et skatteprovenu og tager fordelingshensyn. For det tredje er der indført et særligt fradrag for at fremme flere grønne lav- og nulemissionsbiler.

13.06.2023

F&P

Philip Heymans Allé 1
2900 Hellerup
Tlf.: 41 91 91 91
fp@fogp.dk
www.fogp.dk

Andreas Østergaard Nielsen
Underdirektør, Analyse
aon@fogp.dk

Sagsnr. GES-2012-00154
DokID 460490

Et væsentligt samfundsøkonomisk hensyn, som bør afspejles i bilafgifterne, er de negative afledte effekter, som transport medfører. Bilafgifterne kan indrettes, så de forsøger at tage hensyn til de negative omkostninger, og dermed tilskynder til, at forbruget af transport tager hensyn til de negative afledte effekter.

F&P

Sagsnr. GES-2012-00154
DokID 460490

Afgifterne kan pålægges direkte på forbruget eller ved ejerskabet. Forbruget kan fx afgiftspålægges ved road pricing eller benzingifter, og ejerskabet kan afgiftspålægges ved registreringsafgift eller ejerafgift.

Al transport, uanset om der er tale om grønne eller konventionelle biler, medfører nogle negative eksternaliteter. En negativ eksternalitet er den omkostning for andre, som hver kørt i kilometer medfører.

Eksempelvis betyder flere biler på vejene større trængsel, som blandt andet fører til lavere hastighed og længere transporttid. Betydningen af trængsel og kø kan omsættes til et samfundsøkonomisk tab. I den første rapport fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler fremgår de marginale eksterne omkostninger ved vejtransport. Den største negative effekt af vejtransport er trængsel. Oversat til omkostninger har trængsel en gennemsnitlig omkostning på 0,23 kr. pr. km. Omkostningerne er den samme på tværs af biltyper. Samtidig ses det, at CO₁-udledningen for elbiler er 0,01 kr. pr. km og 0,06 kr. pr. km. for benzinbiler, jf. tabel 1.

Tabel 1. Gennemsnitlige marginale eksterne omkostninger ved vejtransport

	Elbiler	Plug-in-biler	Benzin	Diesel
	Kr. pr. km	Kr. pr. km	Kr. pr. km	Kr. pr. km
CO ₂	0,01	0,03	0,06	0,05
Luftforurening	0,01	0,01	0,04	0,11
Støj	0,02	0,02	0,06	0,06
Trængsel	0,23	0,23	0,23	0,23
Ulykker	0,10	0,10	0,10	0,10
Slitage (infrastruktur)	0,01	0,01	0,01	0,01
Total	0,38	0,40	0,50	0,56

Kilde: Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, delrapport 1, september 2020.

I registreringsafgiftssystemet er der en afgift direkte knyttet til CO₂-udledningen. CO₂-tillægget gælder for konventionelle og plug-in hybridbiler og afhænger af bilens udledning.

Registreringsafgiften er også indrettet med en værdiafgift. Værdiafgiften udgør den største del af afgifterne, og er dermed en væsentlig faktor i forhold til

at skaffe et afgiftsprovenu fra registreringsafgiften. Værdiafgiften er progressiv, så biler med høj værdi betaler en højere værdiafgift. Værdiafgiften er ens på tværs af biler uanset drivmiddel.

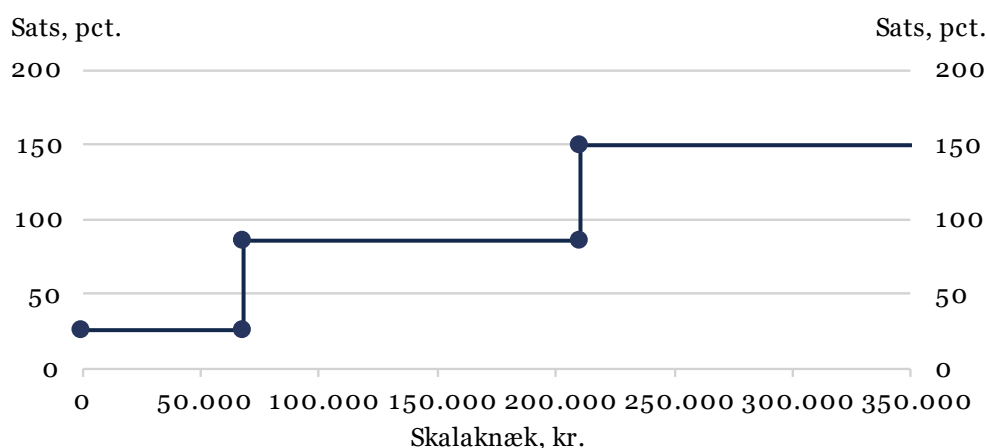
F&P

Sagsnr. GES-2012-00154

DokID 460490

I 2023 er gældende satser 25 pct. op til et afgiftsgrundlag på 67.800 kr., 85 pct. op til 210.600 kr. og 150 pct. over 210.600 kr., jf. figur 1.

Figur 1. Værdiafgift, 2023



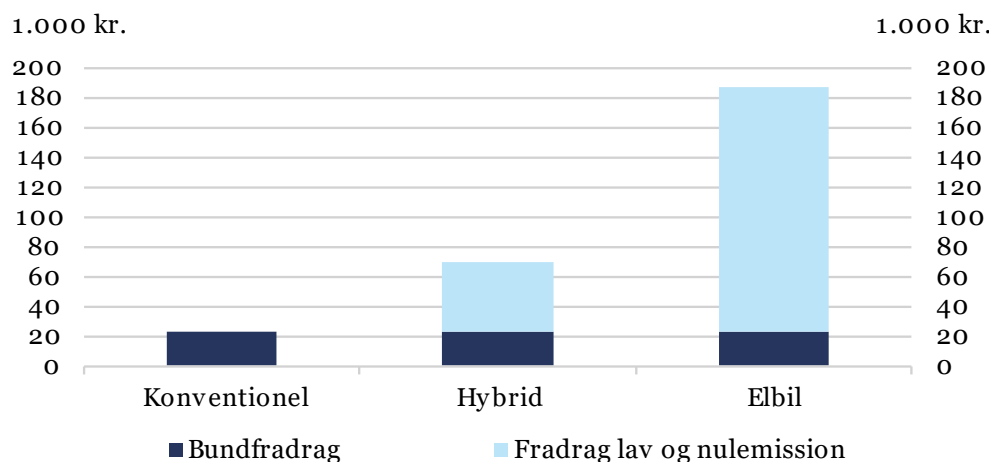
Anm.: 2023-niveau.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af Skat.

For at understøtte den grønne omstilling og fremme lav- og nulemissionsbiler er der fradrag i registreringsafgiften. Bundfradraget for lav- og nulemissionsbiler aftrappes frem mod 2030. I 2030 udgør det ekstra bundfradrag for nulemissionsbiler 137.000 kr. (2021-niveau), jf. *Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten*. Desuden er der et midlertidigt batterifradrag.

I 2023 er bundfradraget på 22.600 kr., og bundfradraget for nulemissionsbiler er yderligere 165.000 kr., jf. figur 2.

Figur 2. Fradrag i registreringsafgiften



Anm.: 2023-niveau.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af Skat.

Reparationsgrænsen

Reparationsgrænsen er 75% for personbiler, jf. boks 1. Det betyder, at afgiftsindholdet er forskelligt, mens reparationsgrænsen er ens. De forskellige hensyn i registreringsafgiftssystemet, som blandt andet tilgodeser lav- og nulemissionsbiler, afspejles derfor ikke i reparationsgrænsen. Det betyder, at reparationsgrænsen i dag ikke er afstemt med det oprindelige formål om at undgå at reparere på afgiftsindholdet, og samtidig ikke understøtter miljø- og klimahensyn i registreringsafgiftssystemet.

For biler med en høj registreringsafgift, som typisk er store konventionelle biler med høj CO₂-udledning, så er afgiftsindholdet relativt højt, og reparationsgrænsen burde optimalt set være lavere end den aktuelle. Det betyder, at man risikerer at reparere på afgiftsindholdet og dermed holde en bil kørende, som har relativ høj CO₂-udledning og større negative eksterne omkostninger.

Omvendt har elbiler ingen eller meget lav registreringsafgift og dermed et lavt afgiftsindhold. El- og nulemissionsbiler bør derfor ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv have en højere eller ingen reparationsgrænse. Med den gældende reparationsgrænse, som ikke tager hensyn til afgiftsindholdet, betyder det, at en afgiftsfri nulemissionsbil ikke må blive repareret op til handelsværdien, selvom det både privatøkonomisk og samfundsøkonomisk er optimalt.

Principperne for en optimal reparationsgrænse kan illustreres ved at se på sammenhæng mellem reparationsgrænsen og registreringsafgiften for en række forskellige bilmodeller.

Hvis man for eksempel sammenligner en billig og dyr benzinbil, har de en forskellige optimal reparationsgrænse, som særligt afspejler, at værdiafgiften

F&P

Sagsnr. GES-2012-00154

DokID 460490

er væsentlig forskellige. Men det afspejler også forskelle i CO₂-tillæg, hvor store, tunge og dyre benzinbiler udleder mere CO₂ end mindre benzinbiler.

En Hyundai I10 har en optimal reparationsgrænse på 68 pct., mens en BMW 540i har en optimal reparationsgrænse på 46 pct. En VW ID.4 har en optimal reparationsgrænse på 100%, fordi den i dag med fradrag i registreringsafgiften ikke betaler registreringsafgift, jf. tabel 2.

F&P

Sagsnr. GES-2012-00154

DokID 460490

Tabel 2. Optimal reparationsgrænse forskellige biler

	Hyundai I10	BMW 540i	Volvo XC60 hybrid	VW ID.4	Tesla S
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Pris inkl. afgifter og moms	133.000	1.003.000	669.000	385.000	1.275.000
Samlet registreringsafgift	42.000	552.000	210.000	0	310.000
Reparationsgrænse (75 pct)	100.000	752.000	502.000	289.000	956.000
Optimal reparationsgrænse (pct.)	68	45	69	100	76

Anm.: Modelberegninger baseret på onlinepriser uge 3 2023.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af Skat.

Boks 1. Registreringsafgift og reparationsgrænsen

Reparationsgrænsen fremgår af registreringsafgiftsloven og fastsætter populært sagt en grænse for, hvornår en bil erklæres totalskadet.

For personbiler er reparationsgrænsen 75% af handelsprisen for bilen før skaden. Hvis reparationsomkostningerne efter en skade overstiger reparationsgrænsen, så er bilen totalskadet, og ejeren modtager kontanterstatning fra forsikringsselskabet.

Reparationsgrænsen er oprindelige indført som et værn mod at udføre reparationer, som ikke er samfundsøkonomisk rentable. Det skyldes, at den relativt høje registreringsafgift for personbiler i Danmark medfører, at bilers handelsprisen indeholder en betydelig afgift. Det er ikke samfundsøkonomisk rentabelt af reparere på afgiftsindholdet i en bil. I fravær af reparationsgrænsen ville det privatøkonomisk kunne svare sig at reparere en bil op til handelsværdien, mens det samfundsøkonomisk ikke er optimalt.

Pr. 1. januar 2020 gælder følgende regler. For personbiler, hvor der er betalt fuld afgift, er reparationsgrænsen 75% af handelsprisen, mens forsikringsselskaberne skal tilbyde kontanterstatning, hvis reparationsomkostningerne udgør 65-75% af bilens værdi, men kunden kan vælge at få den repareret. For biler med en værdi op til 25.000 kr., er reparationsgrænsen 100%.