

Skatteudvalget 2015-16
SAU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 561
Offentligt

Miljø- og Fødevarerudvalget 2015-16
MOF Alm.del endeligt svar på spørgsmål 820
Offentligt



21. juni 2016
J.nr. 16-0748496

Til Miljø- og Fødevarerudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 820 af 28. april 2016 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra René Christensen (DF).

Karsten Lauritzen

/ Lene Skov Henningsen



Spørgsmål 820

Hvor stor er den negative miljøbelastning ved en reparationsgrænse på biler som i dag på 65 pct. mod en evt. ny på 75 pct.?

Svar

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

En højere reparationsgrænse må forventes at medføre en miljøforringelse. Det skyldes, at bilparken vil blive lidt ældre og lidt større.

De biler, der i dag skrotes som følge af reparationsgrænsen, erstattes af biler, der i gennemsnit er nyere, end dem de erstatter. En højere reparationsgrænse vil derfor medføre forældelse af bilparken. Ældre biler har gennemgående dårligere energieffektivitet og dermed højere CO₂-udledning end nyere biler. Og med hensyn til luftforurening stilles der strammere krav til udledningen af skadelige stoffer fra nyere biler.

Uden reparationsgrænsen vil en bil, der er skadet for fx 70 pct. af værdien, blive repareret frem for skrottet. Forsikringsselskabet, der ellers skulle have erstattet hele bilens værdi, sparer således 30 pct. Forsikringsselskabernes besparelser vil med tiden aflede besparelser på bilforsikringspræmierne, og herunder ansvarsforsikringsafgiften. Lavere forsikringspræmier vil gøre det billigere at holde bil og dermed resultere i en større bilpark end ellers. En lidt større bilpark vil medføre marginalt højere udledninger af CO₂. Samtidigt vil også forurening og støj mv. øges.

Forskellene er som nævnt små og lader sig ikke umiddelbart kvantificere.