



26. juni 2025
J.nr. 2025 - 4416

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 415 af 10. juni 2025 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DD).

Rasmus Stoklund

/ Jacob Vastrup

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvad det vil koste i 2026-niveau at hæve reparationsgrænsen for biler drevet af fossiler og for elbiler til henholdsvis 80 pct., 85 pct., 90 pct. og 95 pct., samt hvad det vil koste helt at afskaffe reparationsgrænsen? Der bedes tillige gives et estimat på, hvordan tallene forventes at se ud de kommende fem år på baggrund af den forventede udvikling i antallet af fossile biler og elbiler.

Svar

Reparationsgrænsen betegner den del af en trafikskadet bils værdi, der kan repareres uden fornyet betaling af registreringsafgift. For almindelige personbiler er reparationsgrænsen 75 pct. Det indebærer, at der skal betales fornyet registreringsafgift af en bil, hvis denne har været udsat for en færdselsskade mv., der er så omfattende, at omkostningerne ved genopbygning overstiger 75 pct. af bilens handelsværdi før uheldet. Handelsværdien er anskaffelsesprisen inkl. registreringsafgift for en tilsvarende bil umiddelbart før uheldet.

Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten (december 2020) indgået mellem den daværende regering, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indebærer bl.a. lavere registreringsafgift for elbiler i forhold til konventionelle biler, da de gradvis indføres i de almindelige regler for registreringsafgiften. Hertil blev elbilers særlige bundfradrag med FFL24 forhøjet til 165.500 kr. i 2024 og 2025, hvorefter elbilers lempelser i registreringsafgiften nedtrappes fra 2026.

Den gældende reparationsgrænse skelner ikke mellem konventionelle biler og elbiler. En forhøjelse af reparationsgrænsen til hhv. 80, 85, 90, 95 og 100 pct. for konventionelle biler (inkl. plug-in hybridbiler) skønnes med stor usikkerhed at indebære et årligt mindreprovenu på op til ca. 130 mio. kr. (2026-niveau) frem mod 2030 og 80 mio. kr. frem mod 2035, *jf. tabel 1*. En forhøjelse af reparationsgrænsen til hhv. 80, 85, 90, 95 og 100 pct. for elbiler skønnes med stor usikkerhed at indebære et årligt mindreprovenu på op til ca. 40 mio. kr. (2026-niveau) frem mod 2030 og 50 mio. kr. frem mod 2035, *jf. tabel 2*.

Det bemærkes, at ved en lempelse af reparationsgrænsen skønnes de provenumæssige konsekvenser for konventionelle biler at være aftagende i takt med, at disse udgør en faldende andel af den samlede bilbestand. Omvendt skønnes de provenumæssige konsekvenser for elbiler at være stigende, da elbilernes andel af bilbestanden er voksende samtidigt med, at lempelserne i elbilers registreringsafgift gradvist udfases.

Tabel 1. Mindreprovenu ved en forhøjelse af reparationsgrænsen for elbiler

Mio. kr. (2026-niveau)	2026	2028	2030	2035
Forhøjelse til 80	0	5	10	10
Forhøjelse til 85	0	10	20	25
Forhøjelse til 90	5	15	25	35
Forhøjelse til 95	5	15	35	40
Forhøjelse til 100	5	20	40	50

Anm.: Provenu er afrundet til nærmeste 5 mio. kr. Der er taget udgangspunkt i de forventede priser og registreringsafgifter for nyregistrerede elbiler og konventionelle biler i de enkelte år på baggrund af en fremskrivning af bilsalget i 2024 og Klimastatus og -fremskrivning 2025. Herudover er der anvendt oplysninger om trafikskadede biler i 2021 fra Forsikring og Pension.

Kilde: Skatteministeriet.

Tabel 2. Mindreprovenu ved en forhøjelse af reparationsgrænsen for konventionelle biler¹⁾

Mio. kr. (2026-niveau)	2026	2028	2030	2035
Forhøjelse til 80	35	30	30	20
Forhøjelse til 85	70	65	60	40
Forhøjelse til 90	100	90	85	55
Forhøjelse til 95	125	115	110	70
Forhøjelse til 100	150	140	130	80

Anm.: Provenu er afrundet til nærmeste 5 mio. kr. Der er taget udgangspunkt i de forventede priser og registreringsafgifter for nyregistrerede elbiler og konventionelle biler i de enkelte år på baggrund af en fremskrivning af bilsalget i 2024 og Klimastatus og -fremskrivning 2025. Herudover er der anvendt oplysninger om trafikskadede biler i 2021 fra Forsikring og Pension. 1) Heri plug-in hybridbiler.

Kilde: Skatteministeriet.