

Danskerne har skrottet 50.000 nyere biler de se- neste 10 år

ANALYSE

For tidligt skrottede biler kan medføre en større klimabelastning. Alligevel er 50.000 biler siden 2011 blev skrottet, før de blev 10 år gamle. Den såkaldte reparationsgrænse kan være en medvirkende årsag.



Danskerne har skrottet 50.000 nyere biler de seneste 10 år

For tidligt skrottede biler kan medføre en større klimabelastning. Alligevel er 50.000 biler siden 2011 blev skrottet, før de blev 10 år gamle. Den såkaldte reparationsgrænse kan være en medvirkende årsag.

Dato: 23. september 2021

Mens man i resten af samfundet har stort fokus på genanvendelighed, medfører dansk lovgivning, at skadede biler – der faktisk godt kunne repareres - risikerer at blive skrottet før tid.

Analysens hovedkonklusioner:

- Bilens levetid har stor betydning for, hvor meget CO₂-udledningen fra produktionen udgør pr. år bilen er i drift. Er en stor bil i brug i fx kun 5 år, vil produktion fra udledning svare til 2,1 tons årligt, mens tallet kun er 0,7 ton, når udledningen kan fordeles ud over en levetid på 15 år.
- Der er siden 2011 skrottet ca. 50.000 biler med en levetid under 10 år. Godt 9.000 af dem har haft en levetid på under 5 år. Den såkaldte reparationsgrænse bidrager til, at færre biler bliver repareret.

CO₂-udslippet fra produktionen har en væsentlig betydning

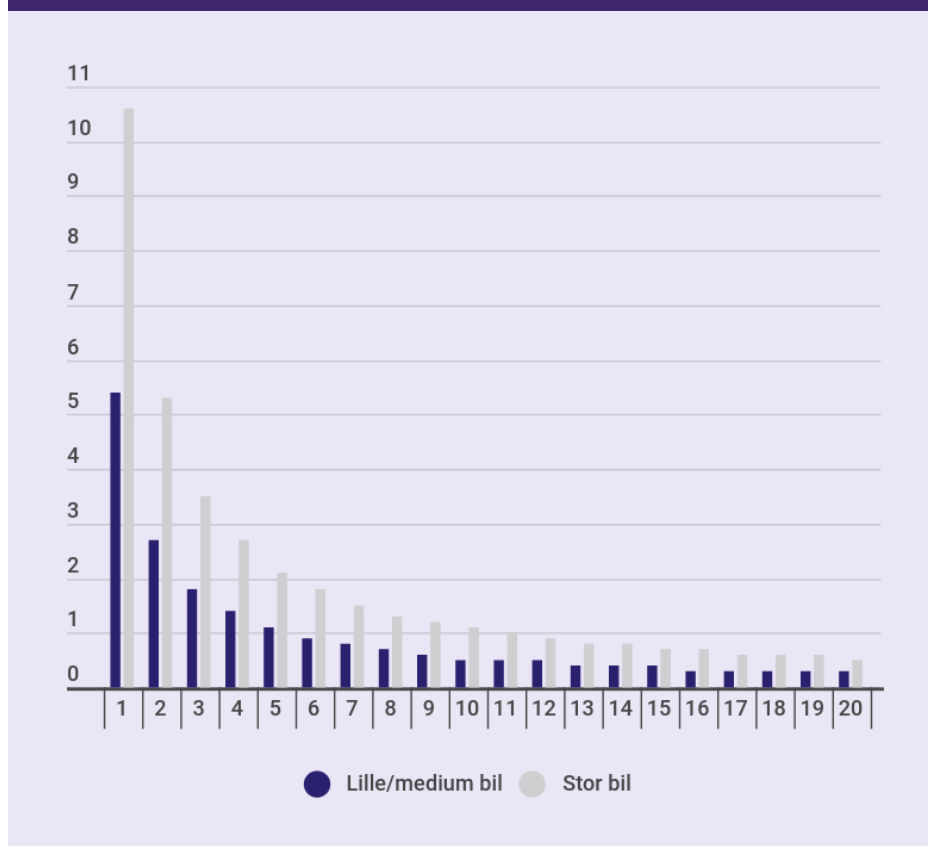
En ny bil holder i gennemsnit omkring 15 år, før den må skrotes. [Det viser tal fra Danmarks Statistik](#). Der er dog en væsentlig del af bilerne, der når at blive skrottet før tid. En årsag til dette er den såkaldte reparationsgrænse. Grænsen betyder, at en bil bliver kategoriseret som totalskadet, hvis en reparation med nye reservedele koster mere end 75 pct. af bilens markedsværdi. Totalskadede biler bliver ikke repareret i Danmark.

En skrottet bil vil oftest blive splittet ad for reservedele, sendt til udlandet (med henblik på reparation og fortsat brug) eller ophugget, alt efter hvor skadet bilen er og dens markedsværdi. Med reparationsgrænsen risikerer man dermed at presse forbrugerne til at købe ny bil, selvom deres bil kan repareres. Ifølge Klimarådet udleder produktionen af nye biler (ekskl. batteri) typisk mellem 5,4 og 10,6 ton CO₂ alt efter størrelse og type. Selvom nyere biler i gennemsnit kører længere på literen, så skal denne besparelse holdes op mod udledningen ved produktion af en ny bil.

For at illustrere betydningen af bilens levetid for CO₂-udslip er nedenfor beregnet, hvor meget bilens CO₂-udslip fra produktionen betyder for årligt udslip sat i forhold bilens levetid. Bliver en stor bil skrottet efter kun 5 år, svarer det til et årligt CO₂-udslip alene fra produktionen på 2,1 tons, mens det årlige udslip fra produktionen falder til kun 0,7 tons ved en levetid på 15 år.

Tidligt skrottede biler medfører CO₂-spild

Årlig CO₂-udledning fra produktion af bil opdelt på størrelsen af bil og bilens levetid i antal år, ton CO₂



Kilde: Egne beregninger pba. Klimarådet

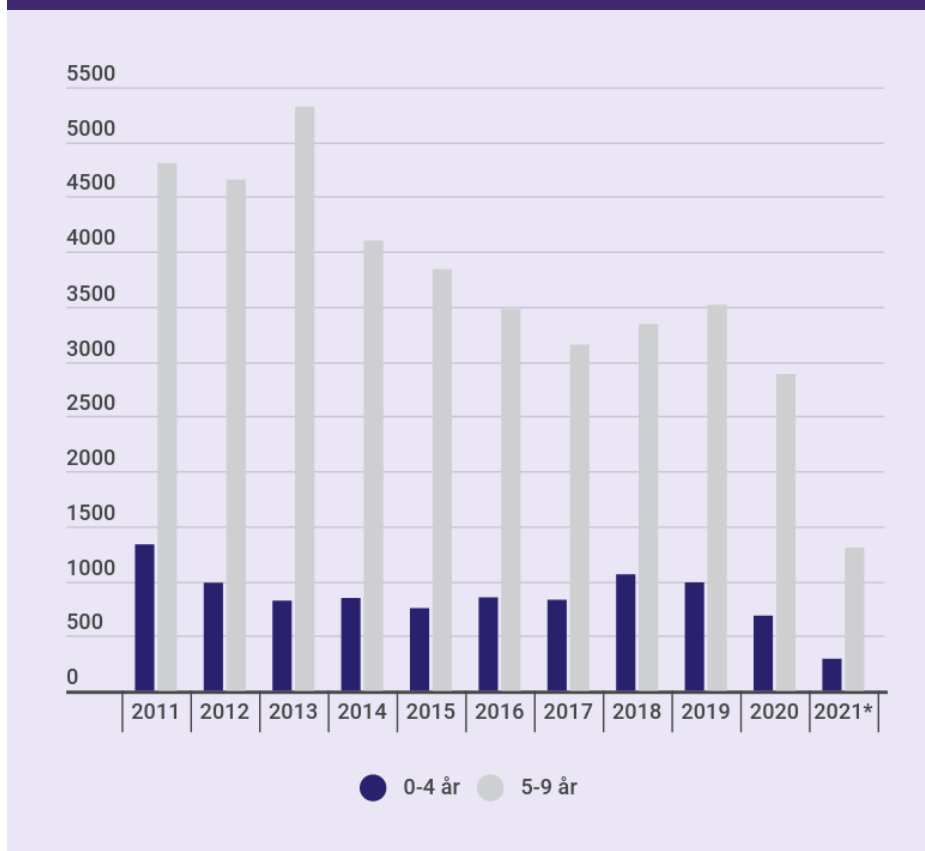
Figur 1

I de sidste ti år er ca. 4 pct. af bilerne skrottet, inden de nåede at blive 10 år gamle. Det svarer til knap 5.000 biler årligt. Særligt i 2020 er der sket et mindre fald i skrotninger, både generelt og af nyere biler. Her blev ca. 3.500 biler skrottet, før de blev 10 år gamle.

Fra januar 2011 frem til juni 2020 er der samlet set skrottet 49.834 biler, der var under 10 år gamle. 9.432 af dem var under 5 år gamle, mens de resterende 40.402 var 5-9 år gamle.

50.000
skrottede bi-
ler siden
2011

Antal skrottede biler opdelt på år og levetid



Kilde: Dansk Producent Ansvar

Figur 2

Anm.: *2021 dækker januar-juni

Konklusion og politikforslag

Når forbrugerne ved lov reelt mister muligheden for at reparere skadede biler, fører det til flere skrotninger. Fra et klimaperspektiv er det en markant udfordring, særligt når der er tale om nyere biler, hvor udledningen fra produktion stadig fylder en stor del af bilens samlede udledning.

SMVdanmark mener, at det er et problem, at der skrottes flere biler end nødvendigt. Derfor foreslås det konkret, at reparationsgrænsen fjernes helt. Som det er i dag, er reparationsgrænsen defineret ved prisen for reparation med nye reservedele. SMVdanmark foreslår derfor også, at reparationsgrænsen fremadrettet tager udgangspunkt i markedsprisen for reservedele inkl. brugte, for dermed at understøtte genbrug af reservedele i reparationen af skadede biler.

