

Registreringsafgiften af biler påvirker på mange måder befolkningens adfærd med hensyn til omfang og sammensætning af køb af nye biler og vedligeholdelse og brug af ældre biler.

Adfærdsændringerne kan være ønskelige, f.eks. hvis gener i form af støj, uheld, forurening og vejforbrug mv. begrænses. Adfærdsændringerne kan dog også indebære så store omkostninger, at de ikke står mål med gevinsten for miljøet mv.

En arbejdsgruppe under Skatteministeriet undersøger i øjeblikket mulighederne for i videre udstrækning at indrette afgiftsstrukturen på bilområdet, herunder indretningen af registreringsafgiften i retning af at tilgodese miljømæssige hensyn mv.

En af de adfærdsændringer, registreringsafgiften medfører, er, at afgiften tilskynder til at lade udføre reparationer, der uden afgift ville være økonomisk uforvarselige. Uden afgift vil en 5 år gammel VW Polo f.eks. kunne koste 40.000 kr. Man ville i dette tilfælde aldrig lade udføre reparationer på en sådan bil efter et uheld, for mere end 40.000 kr. Hvis reparationsudgiften skønnes til at udgøre mere end 40.000 kr, og man kan købe en brugt bil i samme stand som den reparerede til 40.000 kr, vil man foretrække at skrotte den skadede bil og i stedet købe den anden bil.

Registreringsafgiften påvirker også brugtvognspriserne. Den 5 år gamle bil, der f.eks. koster 40.000 kr. uden afgift, vil på grund af, at der er afgift på nye biler, koste eksempelvis 80.000 kr, når den er 5 år gammel. Som følge af dette medfører registreringsafgiften, at det ikke alene er reparationer på henved 40.000 kr., men også reparationer mellem 40.000 og 80.000 kr, der bliver rentable for bilejeren. En reparation til f.eks. 70.000 kr er dog alene fordelagtig for bilejeren, idet det vil give samfundet et tab at udføre reparationen.

Bilejeren, der lader udføre en reparation til 70.000 kr. vinder 10.000 kr. i forhold til at skrotte den tilskadekomne bil og købe en tilsvarende for 80.000 kr. Staten vil dog tabe et provenu på mindst 40.000 kr. i forhold til, at bilen var blevet skrottet.

Netto har samfundet således tabt 30.000 kr. ved, at bilisten foretager en reparation i stedet for at skrotte bilen.

Samfundet taber i alle de tilfælde, hvor reparationsudgifterne er større end bilens brugtvognsværdi renset for afgift. Tabet for samfundet er lig det beløb, reparationsudgiften er større end værdien af bilen uden afgift før uheldet.

I registreringsafgiftsloven er der indsat bestemmelser, der skal modvirke sådanne utilsigtede eller overdrevne reparationer. Hvis bilen repareres så meget, at bilen efter reparationen har en anden identitet end før,

skal der betales registreringsafgift af værdien af den "nye" bil efter reparationen.

Registreringsafgiftsloven indeholder særlige regler om identitetsskifte for biler, der genopbygges efter færdselsskade. I forhold til andre tilfælde skal der væsentlig mere til, før bilerne skifter identitet og skal betale afgift på ny.

I almindelighed kan bilerne efter reglerne genopbygges ved afholdelse af reparationsudgifter på op til 100 pct. af bilens værdi før uheldet dog under visse betingelser. For biler, der er ældre end 5 år forøges grænsen for reparationsudgifter med 10 pct. for hvert hele år udover 5 år, dog højst 50 pct.

En 5 år gammel Polo til 80.000 kr. inklusive registreringsafgift kan således repareres for 80.000 kr, mens en 11 år gammel Polo til 40.000 kr. inklusive registreringsafgift kan repareres for 60.000 kr., uden at bilen afgiftsmæssigt skifter identitet, såfremt der alene er tale om udbedring af en færdselsskade. Da det i forvejen ikke kan betale sig at reparere en bil for mere end det, den er værd efter reparationen, er identitetsskiftereglerne nærmest i praksis ophævet for biler, der genopbygges efter færdselsskade.

De gunstige regler er betinget af, at der alene sker en udbedring af skaden, men ikke en forbedring af bilen i forhold til tidligere. Hvis der også foretages en forbedring, gælder de gunstige regler om afgiftsfrihed ikke længere.

Regeringen ønsker gennem ændrede regler i videst mulig omfang at eliminere omfanget af reparationer der udføres, alene fordi der er registreringsafgift. I det omfang en sådan regelændring måtte medføre større afgiftsindtægter fra bilområdet, kan stramningen medgå til at opfylde regeringens finanspolitiske mål og underbygge miljøindsatsen på trafikområdet.

Den samlede belastning ved bilhold vil herved stige fortrinsvis gennem en højere forsikringspræmie. Den større belastning vil i øvrigt især være båret af dem, der har flest færdselsuheld, jf. at forsikringspræmierne afhænger af skadesrisikoen.

Beskæftigelsesforholdene for de faggrupper, der er ansat i autobranchen har tidligere været anvendt som begrundelse for de særlig gunstige regler for genopbygning efter færdselsskade. Med den faldende arbejdsløshed er ordninger, der er begrundet med almindelige beskæftigeshensyn, ikke længere nødvendigvis berettigede. Specielt for de faggrupper, der er beskæftiget på værksteder med genopbygning, er der nu i almindelighed gode beskæftigelsesmuligheder andre steder i økonomien. Det er derfor nu aktuelt at begrænse incitamenterne til at foretage nogle for samfundet uøkonomiske genopbygninger eller reparatio-