

det medføre en ekstra registreringsafgift på ca. 200 mill. kr. på helårsbasis. Statens provenugevinst under uændret adfærd ville svare til forsikringsselskabernes ekstra udgifter til erstatninger. De større udgifter til erstatninger vil medføre højere forsikringspræmier, herunder højere præmier for ansvarsforsikring, hvoraf der betales en afgift på 50 pct. til staten. Under forudsætning af uændret adfærd ville der derved komme en afledt ekstraintægt for staten på ca. 25 mill. kr.

Det er imidlertid usandsynligt, at forsikringsselskaberne ikke vil ændre adfærd efter ændring i afgiftsreglerne. Årsagen er, at afgiften af den reparerede bil tillagt reparationsudgiften altid vil overstige værdien af bilen efter reparationen. Det vil derfor bedre kunne betale sig for forsikringsselskabet at tilbyde ejeren af den forulykkede bil en erstatning svarende til reparationen i stedet for at betale afgiften, der udgør omkring 55 pct. af bilens værdi.

For en bil, der før skaden kostede 60.000 kr., vil der skulle betales ca. 35.000 kr. i afgift, når reparationsudgiften udgør mere end 45.000 kr. Det vil således altid koste mindst 80.000 kr. og i gennemsnit omkring 85.000 kr. at reparere en sådan bil inklusive afgift, hvilket er mindst 20.000 og i gennemsnit 25.000 kr. mere end bilens værdi.

Det mest fordelagtige for forsikringsselskabet vil derfor være at undlade, at genopbygge en sådan bil, og i stedet give forsikringstageren en erstatning svarende til bilens værdi samt eventuelt sælge den tilskadekomne bil, hvis den måtte indeholde værdifulde reservedele.

Forsikringsselskabernes meromkostning ved at udbetale erstatning svarende til bilens værdi før uheldet i stedet for at lade bilen reparere vil være på ca. 30 pct. af den potentielle afgift. For en bil til 60.000 kr., der skal repareres for 50.000 kr., ville afgiften være på ca. 35.000 kr. Hvis bilen ikke repareres, sparer forsikringsselskabet 50.000 kr. i reparationsudgift. Til gengæld skal det i stedet give forsikringstager en kontanterstatning på 60.000 kr. Skaden vil således blive 10.000 kr. dyrere for forsikringsselskabet, hvilket dog er mindre end hvis det skulle have betalt 35.000 kr. i afgift.

Når en bilejer mister sin bil efter et færdselsuheld og får udbetalt erstatning, vil bilejeren have et valg mellem at anskaffe sig en anden bil eller undlade at have bil. De der vil undlade at erhverve sig en anden bil, ville før eller siden have fravalgt bil. På længere sigt vil der derfor være en ekstra afgang fra bilparken, da nogle af skrotninger, der vil finde sted som følge af lovforslaget, ikke vil blive erstattet af en tilsvarende tilgang.

En bilejer, der anskaffer sig en anden bil efter færdselsuheldet vil enten købe en brugt eller ny bil. Hvis bilejeren anskaffer sig en brugt bil, vil det øge brugtvognspriserne. Dermed vil det ikke længere være helt så dyrt at holde de nye biler. Resultatet heraf vil derfor - alt i alt - være, at de ekstra skrotninger, der vil blive foretaget, som følge af dette forslag vil medføre et tilsvarende antal nyregistreringer, omend med en vis forsinkelse.

Hvis de tilskadekomne biler bliver erstattet af helt tilsvarende brugte importerede biler, vil provenuvirkningen være på ca. 200 mill. kr. Det er imidlertid urealistisk at forvente, at de ekstra skrotninger vil blive erstattet af import af tilsvarende brugte køretøjer. Hovedparten af de ekstra skrottede biler vil efter en vis forsinkelse blive erstattet af et øget nyvognssalg. Dette vil på kort sigt give en væsentlig større provenugevinst fra ekstra registreringsafgift. I gennemsnit udgør registreringsafgiften ca. 110.000 kr.

De færdselsskadede biler ville imidlertid i alle tilfælde være blevet skrottet indenfor en kortere årrække.

Hvis man antager, at alle 9.000 biler, der forventes skrottet ekstra som følge af lovforslaget, er 12 år gamle og har en restlevetid på 3 år, og hvis man yderligere antager, at alle 9.000 biler vil blive erstattet af biler med en nyvognsafgift på 110.000 kr. pr. bil, vil der i 3 år komme en provenugevinst på 990 mill. kr./år. I år 4 vil der fortsat blive skrottet 9.000 biler ekstra som følge af de nye regler, men samtidig vil de ordinære skrotninger falde med 9.000 biler, fordi der allerede for 4 år siden blev skrottet 9.000 ekstra biler. Fra 4. år til 15. år vil der derfor ikke netto blive skrottet eller solgt flere nye biler. Fra det 16. år, vil der til gengæld igen vil blive solgt 9.000 flere biler i 3 år. For hver 15 års periode vil der derfor være 3 år med 990 mill. kr. ekstra indtægter pr. år og 12 år med ingen ekstra indtægter. I gennemsnit vil merindtægterne således være på ca. 200 mill. kr. Det svarer til den beregnede provenugevinst under forudsætning af, at de skrottede biler erstattes af brugte importerede biler.

I praksis ville de biler, der skrotes ekstra have haft forskellig restlevetid og forholdsvis mange en ret kort restlevetid. Der vil også være en vis forsinkelse fra de ekstra skrotninger til det ekstra nybilsalg. Provenuvirkningen vil derfor ikke fluktuere helt så meget som i eksemplet, men provenuvirkningen i ordningens indfasningsår og årene umiddelbart derefter vil være større, end virkningen i gennemsnit vil være set over en meget lang årrække.

Udover at provenuvirkningen vil være fremrykket i forhold til den over alle årene gennemsnitlige virk-