

ning, vil der også være en tendens til, at provenuet vil være større, når de skrottede biler erstattes af nye biler og ikke brugte importerede biler. Det skyldes, at registreringsafgiften belaster nyere biler hårdere end ældre biler. De årlige afskrivninger på nyere biler er væsentlig større end afskrivningerne på ældre biler. Således er omkring halvdelen af en ny bils værdi afskrevet allerede efter 3-4 år, mens det tager over 10 år, før resten af værdien afskrives.

Denne effekt bevirker, at den gennemsnitlige provenugevinst fra registreringsafgiften er omkring 50 pct. højere, dvs. 300 mill. kr., når de ekstra skrotninger erstattes af nye biler i stedet for helt identiske

brugte importerede udenlandske biler. Det svarer til at de biler, der vil blive skrottet ekstra efter regelændringerne har en restlevetid på ca. 1/3 af deres samlede forventede levetid uden uheld, men er nedskrevet til ca. 1/5.

Under antagelse af, at omkring 1/3 af de færdsels-skadede biler, der skrotes ekstra som følge af lovfor-slaget erstattes af nye biler i samme år, som skaden sker, omkring 1/3 i året efter og 1/3 2 år efter vil den samlede virkning på statens finanser af forslaget med betydelig usikkerhed kunne opgøres til:

År	Mill. kr
Gennemsnit over en lang årrække	300
2000	350
2001	600
2002	750
2003	700
2004	600
2005	450
2006	300
2007	200
2008	150
2009	100
2010	100
2011	100
2012-	svinger omkring 300

Hertil kommer en afledt effekt på provenuet fra ansvarsforsikringsafgiften på ca. 10 mill. kr. om året.

Det skal understreges, at der er betydelig usikkerhed ved opgørelsen af provenuvirkningen herunder provenuets fordeling på finansår mv.

Forslaget vil medføre højere omkostninger ved bilhold på henvend 0,1 pct. Det vil være omkostningerne ved at holde ældre biler, der vil stige.

De ekstra omkostninger ved ældre bilhold vil netto medføre en mindre bilbestand på ca. 0,5 pct. svarende til et fald i de årlige registreringer på ca. 500 biler i gennemsnit over årene.

På et usikkert grundlag skønnes provenuvirkningen af forslaget at være på ca. 390 mill. kr i år 2000. Finansårsvirkningen vil i år 2000 være på 360 mill. kr.

Ligeledes på et usikkert grundlag skønnes det, at provenuvirkningen vil være på ca. 610 mill. kr i 2001, ca. 760 mill. kr i 2002. Fra 2003 til 2011 vil provenuvirkningen svinge mellem ca. 110 mill. kr. og ca. 710 mill. kr. Provenuvirkningen vil herefter svinge omkring ca. 310 mill. kr.

### Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi

Provenuvirkningen som følge af, at den beregnings-mæssige avanceprocent for registreringsafgiften på 7,5 pct hæves til 8,5 pct. i 2000 og 9 pct. i 2001 vil være på ca. 175 mill. kr. i år 2000 og ca. 250 mill. kr. i 2001. Finansårsvirkningen vil dog alene være på ca. 160 mill. kr. i år 2000.

### *Erhvervsøkonomiske virkninger.*

### Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lavt brændstofforbrug

Forslaget skønnes at give erhvervene en marginal lempelse, da lempelsen på kort sigt vil være på under 1 mill. kr. om året og under 5 mill. kr om året på længere sigt. Hertil kommer det tab på brændstoffor-brugsafgiften, der opstår som følge af, at en personbil lever i mere end ét år. Forudsættes det, at levetiden for en personbil er 13,5 år vil gevinsten pr. bil være ca. 25.000 kr.