

Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger

Forslaget vil ikke have konsekvenser for bilforhandlerne, idet de vil vælte afgiftsstigningen videre. Forslaget vil dermed ikke belaste bilforhandlerne men bilkøberne.

Erhvervenes andel af den samlede bilpark er på under 10 pct. Erhvervenes andel af nyvognskøbet er dog meget større. Erhvervene beholder typisk bilerne i få år. Erhvervsbelastningen af registreringsafgiften er dog alene det værdisat, der sker for afgiftselementet i bilpriserne i de år, de nyere biler er i erhverv. Afskrivningerne er imidlertid forholdsvis store på de nyere biler. Det skønnes, at erhvervenes vil blive belastet med ca. 85 mill. kr. om året. Resten af belastningen vil vedrøre husholdningerne, herunder husholdninger med firmabilordninger.

Det skal bemærkes, at personbilforbruget i erhverv i vid udstrækning finder sted i de mere hjemmemarkedsorienterede erhverv, hvor man kan forvente, at øgede omkostninger vil blive væltet over i højere priser.

Færdselsskadede motorkøretøjer

Som nævnt hersker der betydelig usikkerhed om de økonomiske virkninger, herunder provenumæssige. En tilsvarende usikkerhed hersker omkring de erhvervsøkonomiske virkninger, der afgives med samme forbehold for usikkerhed som de provenumæssige bemærkninger.

Ved fuldstændig uændret adfærd vil provenuvirkningen fra registreringsafgiften på helårsbasis være på ca. 200 mill. kr. Uændret adfærd er imidlertid urealistisk.

De biler, der vil blive berørt af de ændrede regler vil nemlig blive så dyre at reparere, når man også tager hensyn til afgiften, at det bedre kan betale sig at købe en tilsvarende brugt bil.

Mererstatningerne eller omkostningerne ved at opgive de reparationer, der efter forslaget vil udløse afgift, og købe en tilsvarende brugt bil som den skadede før uheldet vil alene udgøre ca. 60 mill. kr. på helårsbasis, altså væsentlig mindre end provenuvirkningen.

Hvis reparationerne opgives, kommer der ikke direkte nogen provenuvirkning, men en virkning gennem at den øgede efterspørgsel efter brugte biler vil medføre en øget bruttotilgang til den danske bilbestand. Som nævnt under provenubemærkningerne vil bruttotilgangen sandsynligvis fortrinsvis ske gennem større nyvognssalg.

Når den øgede bruttotilgang er i form af et øget nybilsalg, vil den gennemsnitlige registreringsafgifts-

indtægt være ca. 50 pct. større end den afgift, bilejerne kunne have nøjes med at betale, hvis der havde været tale om import af brugte køretøjer. Merindtægterne for staten svarer derfor næppe til meromkostninger for skatteyderne, men er større. Man kan argumentere for, at meromkostningerne for skatteyderne er på omkring halvdelen af statens merindtægter.

Den samlede belastning af skatteyderne ved forslaget er således på helårsbasis vedrørende biler, der forulykker på ca. 110 mill. kr./år.

Erhvervenes andel af den samlede personbilpark er på vel under 10 pct. Erhvervenes andel af nyvognskøbet er dog meget større, men erhvervene beholder bilerne i forholdsvis få år.

Da afgiftsreglerne i praksis fortrinsvis vil berøre de ældre biler, vil en forholdsvis mindre del af de større forsikringspræmier berøre erhvervene, end hvad der svarer til erhvervenes andel af bilbestanden.

Højere brugtvoognspriser i forhold til nyvognspriserne vil isoleret set være til fordel for de erhverv, der køber mange nye biler og sælger dem som brugte efter få år. Denne effekt er ikke medregnet i erhvervsbelastningen.

Erhvervenes andel af de øgede omkostninger som følge af forslaget er ikke højere end erhvervenes andel af bilbestanden i Danmark.

Erhvervenes andel af omkostningerne kan på denne baggrund skønnes til ca. 5 mill. kr. på helårsbasis.

Resten af belastningen vil blive fordelt på fortrinsvis husholdninger og især de, der køber ældre biler.

Forslaget vil mere specifikt have betydning for omsætnings- og beskæftigelsesforholdene for den del af autobranschen, der skrotter og genopbygger færdselsskadede biler.

Af de biler, der færdselsskades vil omkring 9.000 færre blive repareret svarende til en reparationsomsætning på omkring 300 mill. kr. inklusive moms. Omsætningen i autoreparationsbranchen er på omkring 20 mia. kr. årligt eksklusivt moms.

Forslaget vil således medføre en omsætningsnedgang i branchen på godt 1 pct.

Genopbygning af færdselsskadede biler er dog ikke spredt jævnt ud over virksomhederne i branchen. Der er autoreparatører, der næsten ikke beskæftiger sig med genopbygning, mens andre henter en større del af omsætningen på reparation af færdselsskadede biler. I forhold til de samlede reparationer, der betales via forsikringer vil forslaget medføre et fald i omsætningen på godt 5 pct. Det er dog sjældent, at der er autoreparationsvirksomheder, der udelukkende har koncentreret sig om genopbygning af færdselsskadede biler.