

Samtidig omformuleres bestemmelsen, således at det tydeligt fremgår, at stelnummeret ikke må ændres, men dog gerne må genihugges, hvis det er nødvendigt.

Told- og skatteregionerne har ca. 2.000 ekspeditioner årligt vedrørende ændring af stelnumre. Af disse ekspeditioner skønnes det, at ca. 75 pct. stammer fra henvisninger fra Statens Bilinspektion i forbindelse med syn. Når Statens Bilinspektion tillige er den myndighed, der besidder de tekniske forudsætninger for at bedømme de faktiske forhold, vil det være mest hensigtsmæssigt, at kompetencen til at træffe afgørelser på området overføres til denne myndighed.

Statens Bilinspektion vil rent praktisk foretage kontrollen i forbindelse med, at køretøjer fremstilles til syn. Såfremt der skal foretages en ihugning eller genihugning, skal denne efterfølgende godkendes ved en fornyet fremstilling til syn. Der skal betales sædvanlig pris for disse synsforretninger. Dette betyder, såfremt der ikke er andet, der skal godkendes ved en fornyet fremstilling, at bilejeren vil få en ekstra udgift i forhold til i dag, svarende til prisen på et fornyet syn. De statslige told- og skattemyndigheder udfører i dag kontrollen uden beregning.

Ved forsikringsskade-reparationer, hvor der anvendes nyt karrosseri, stel eller chassis, eller når den karrosseridel, hvor mærkningen findes, udskiftes med ny del, har det hidtil været skadeselskabet (taksator), der har været ansvarlig for, at stelmærkningen blev ihugget korrekt. Denne praksis indføres efter lovforslaget i loven.

Provenumæssige konsekvenser

Køreskolebusser

Der er på landsplan 15-20 køreskolebusser, og det skønnes at der årligt nyregistreres 1 køreskolebus. Forslaget vurderes på den baggrund at medføre et provenutab for staten på ca. 100.000 kr. årligt. I den første periode efter forslagens vedtagelse vil der formentlig blive nyregistreret flere og dyrere køreskolebusser end sædvanligt, men det vil være udtryk for en hurtigere udskiftning af busserne ved en fritagelse for registreringsafgift end tilfældet er ved det nuværende afgiftsniveau og kan ikke betragtes som et provenutab.

Godtgørelsesordningen

Virkingen på det statslige provenu afhænger af, i hvilket omfang biler vil blive udført fra Danmark. For privatpersoner gælder, at mange, der under de nuværende regler afhænder bilen i Danmark før udrejsen, fortsat vil gøre det, f.eks. for at anskaffe en større og billigere bil i udlandet. Andre vil dog formentlig med-

tage den danske bil, eventuelt for at bruge den som bil nr. 2.

Derudover vil der være en række brugtbilgrossister, der vil sende et større antal brugte biler og motorcykler til udlandet, fordi brugtbilmarkederne udvikler sig forskelligt fra land til land, især for specielle bilmærker.

I nogle tilfælde vil de udførte biler blive erstattet af indførte brugte biler med samme alder og værdi. I disse situationer vil den beregnede registreringsafgift være den samme, og staten får en indtægt på 15 pct. af denne eller mindst 7.500 kr. pr. bil. I andre tilfælde vil de udførte biler direkte eller indirekte blive erstattet af nyere, eventuelt helt nye, biler. I disse situationer er restafgiften i de udførte biler lavere end afgiften for de biler, der indføres, og staten får en merindtægt, der er højere end 15 pct. (eller mindst 7.500 kr.) af afgiften af de udførte biler. Det omvendte kan også forekomme, men det skønnes med betydelig usikkerhed, at staten får en gennemsnitlig merindtægt på 25.000 kr. pr. bil eller motorcykel, der udføres med godtgørelse.

Det skønnes, ligeledes med stor usikkerhed, at ca. 1.000 biler og motorcykler årligt vil blive udført med godtgørelse. Det vil medføre godtgørelser på samlet 35 mill. kr., afledte indtægter på 60 mill. kr., hvorved staten får et årligt merprovenu på 25 mill. kr.

Stelmærkning

Der skal betales almindelig synsgebyr for køretøjer, der skal til fornyet syn efter ihugning eller genihugning af stelnummer.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Køreskolebusser

Forslaget vil for køreskolerne være en lettelse i samme størrelsesorden, som det offentlige provenutab på ca. 100.000 kr. årligt.

Godtgørelsesordningen

Forslaget skønnes at få positive konsekvenser for erhvervslivet - især bilforhandlerne. Hvor brugte motorkøretøjer hidtil primært har været omsat på det danske marked, vil køretøjerne fremover i princippet kunne omsættes på alle markeder.

Miljø-mæssige konsekvenser

Det skønnes, at de miljø-mæssige konsekvenser vil være beskedne. Det skyldes, at ordningen forventes, næsten udelukkende, at blive interessant, når det gælder biler, der opfylder miljønormer, der kræver en reguleret katalysator, både når det gælder udførslen og de biler, der vil erstatte de udførte biler. For de øvrige