

Departementet

15. april 2004

Skatteministerens redegørelse for virkningerne af ændringen i reglerne for registreringsafgift ved reparation og genopbygning af færdselsskadede køretøjer

1. Sammenfatning og konklusion.....	3
1.1. Indledning.....	3
1.2. Sammenfatning.....	3
1.3. Opgørelse af virkningerne.....	4
2. Samfundsøkonomiske gevinster.....	6
2.1. Samfundsøkonomiske bilreparationer.....	7
2.2. Samfundsøkonomisk skadelige skrotninger.....	9
2.3. Samfundsøkonomisk skadelige reparationer eller skrotninger samt beskæftigelse.....	10
3. Ændringen i registreringsafgiftsloven.....	11
4. Skønnede konsekvenser af lovgivningen.....	12
4.1 Erhvervsøkonomiske konsekvenser.....	12
4.2 Konsekvenser for det offentlige provenu.....	12
5. Udviklingen i antallet af reparationer, kontanterstatninger og genopbygninger..	13
5.1 Udviklingen i reparationer og kontanterstatninger.....	14
5.2 Udviklingen i genopbygninger.....	21
5.3 Sammenfatning.....	25
6. Reparationsbranchens omsætning.....	26
7. Udviklingen i bilsalget, nye og brugte biler.....	29
8. Beskæftigelse og ledighed.....	31
8.1 Beskæftigelsesudviklingen.....	31
8.2 Ledigheden.....	35
9. Effekten på det offentlige provenu.....	37
9.1 Udskiftning af bilparken.....	37
9.2 Moms.....	39
9.3 Ledighed og beskæftigelse.....	40
Bilag 1.....	41
Bilag 2.....	48
Bilag 3.....	59

1. Sammenfatning og konklusion

1.1. Indledning

Ved bemærkningerne til lovforslaget om nye regler for registreringsafgift af forsikrede færdselsskadede biler (L 74 fremsat 27. oktober 1999) blev det bebudet, at de ændrede regler ville blive evalueret.

”Som led i bestræbelserne på at styrke kvaliteten i lovgivningen fremlægger skateministeren i 2002 en redegørelse for Folketinget, der indeholder en vurdering af virkninger og erfaringer med denne del af forslaget i årene 2000 – 2002.”

Ved de nye regler, blev det bestemt, at der skal betales registreringsafgift på ny af færdselsskadede biler, der repareres for mere end 15.000 kr. og for mere 75 pct. af værdien før skaden, hvis uheldet er forsikringsdækket. Hvis der skal betales registreringsafgift på ny vil det i praksis betyde, at genopbygning eller reparation vil blive opgivet, og at den skadede bil vil blive skrottet.

Ved denne evaluering søges det afklaret, om de oprindelige forudsigelser af virkningerne med hensyn til:

- antal biler, der ikke længere vil blive genopbygget
- værdien af de reparationer, der opgives
- provenueffekterne
- den samfundsøkonomiske gevinst
- virkningen på forsikringspræmierne
- de umiddelbare beskæftigelsesvirkninger
- de endelige beskæftigelsesvirkninger
- administrative spørgsmål

i lyset af erfaringerne skal revideres eller kan fastholdes.

Det er endvidere vurderet, om der er forhold i ordningen, der med fordel kunne laves om. Denne vurdering er foretaget ud fra en forudsætning om, at det oprindelige mål med ændringerne, nemlig at begrænse samfundsøkonomisk skadelige genopbygninger af personbiler, fortsat er hensigtsmæssig.

Endelig er usikkerheden ved de mere teoretiske forudsætninger for forudsigelserne om, at ændringerne ville begrænse de samfundsøkonomiske reparationer vurderet.

1.2. Sammenfatning.

Hovedkonklusionerne om virkningerne af de nye regler er:

- 6.000 biler ekstra bliver skrottet årligt,
- årligt 350 mio. kr. mindre reparation med moms
- 305 mio. kr. større årligt provenu

- Beregnet virkning på ca. 300 færre beskæftigede i autobranchen, heraf ca. 210 ansatte
- Ingen nettostigning i ledigheden
- 245 mio. kr. i årlig samfundsøkonomisk gevinst.
- Ingen særlige administrative vanskeligheder
- Autobranschens beskæftigelse mv. presses i disse år af, at antal skader og det gennemsnitlige reparationsbeløb er stigende og andre forhold, der reducerer behovet for branchens ydelser.

1.3. Opgørelse af virkningerne.

Det centrale spørgsmål, når man skal opgøre virkningerne af regelændringen, er, hvor mange færre biler, der er blevet genopbygget efter færdselsskade, og værdien af de reparationer, der opgives.

Dette spørgsmål er blevet søgt besvaret ved to forskellige metoder.

For det første er udviklingen opgjort ved metode 1 ud fra oplysninger om det totale antal biler, der skrottes henholdsvis repareres efter færdselsskade i 3 årsperioden før ændringen (1997-1999) og 3 årsperioden efter ændringen (2000- 2002)

For det andet har Forsikring & Pension (F & P) ved metode 2 beregnet, hvor mange ekstra biler der i 2000 og 2001 ikke længere må genopbygges som følge af lovændringen, hvorfra kan fratrækkes det antal biler, der i 1999 blev genopbygget, men ikke må genopbygges efter.

De to beregninger giver forskellige resultater. Resultaterne efter den første metode er gengivet i hoveddelen af denne rapport og her sammenholdt med resultaterne efter den anden metode. Resultaterne efter den anden metode er mere udførligt gengivet i bilag 1 til rapporten.

Resultaterne efter den første metode er usikre og udgør sandsynligvis et underkantskøn for den faktiske virkning, mens resultaterne efter metode 2 er mindre usikre og derfor tættere på at være et centralskøn eller måske lidt i overkanten heraf.

Mens virkningerne på det faktiske antal ekstra skrotninger og de reparationsbeløb, der opgives som følge af regelændringerne lader sig registrere (om end med en vis usikkerhed), drukner provenuvirkningerne og beskæftigelsesvirkningerne af de nye regler i ændringer af andre årsager, der har fundet sted samtidig. Provenu- og beskæftigelsesvirkningerne er derfor i alle tilfælde beregnede. Usikkerheden ved disse beregninger er dog begrænset, hvis oplysningerne om det ekstra antal skrotninger er sikre.

Med disse forbehold kan virkningerne af regelændringen sammenfattes i følgende tabel, hvor der samtidig sammenlignes med bemærkningerne i det oprindelige lovforslag.

Evalueringen har ikke afsløret særlige administrative eller kontrolmæssige vanskeligheder.

I praksis administreres regler af forsikringsselskaberne, herunder af forsikringsselskabernes taksatorer.

Biler til genopbygning er efter de nye regler langt overvejende biler, der er skadet mellem 65 pct. af værdien, der er grænsen for hvornår ejeren af bilen får tilbudt kontant erstatning, og 75 pct., der er grænsen for hvornår der skal betales registreringsafgift ved genopbygning. Antallet af kontantskader i denne gruppe er steget fra et niveau i størrelsesordenen godt 600 stk. til godt 2.300 stk., hvilket peger i retning af, at tilbudsreglen er populær blandt kunderne også selvom erstatningen kun sjældent kan dække udgiften til en tilsvarende klargjort bil fra en forhandler.

Kendetegnende for kontantskader, der kan genopbygges er, at de typisk omsættes forinden genopbygningen. Taksator indhenter i den forbindelse på selskabets vegne tilbud fra flere værksteder. Forsikringsselskabet indberetter bilen til Centralregistret for Motorkøretøjer og der indsættes blokering i registret, så der ikke kan udstedes erstatningsattest. Registreringsattest deponeres i Centralregistret.

Når værkstedet har gennemført genopbygningen efter skadesrapporten skal genopbygningen godkendes af en taksator inden bilen bliver malet. Godkendelsen indberettes til Told- og skatteregionen og blokeringen i Centralregisteret for motorkøretøjer kan herefter hæves.

Told- og skattestyrelsen har i 2001 gennemført et projekt ”genopbygning af motorkøretøjer”. Projektet blev gennemført som 2 delprojekter ved henholdsvis Told- og skatteregion Frederikshavn og Told- og skatteregion Ballerup. Delprojekterne er gennemført som revisionsrapporter.

Ved undersøgelsen fra Frederikshavn blev der ikke konstateret afvigelser fra retningslinjerne. Det blev videre konstateret, at forsikringsselskabernes arbejdsinstrukser, er af en sådan standard, at ToldSkat altid vil have en mulighed for at efterprøve sager såvel generelt som specifikt på betryggende vis.

Ved undersøgelsen fra Ballerup koncentrerede man sig om meget bekostelige biler, hvor det kan være vanskeligt at fastslå værdien uden skaden og dermed også vanskeligt at konstatere om afgiftsfri genopbygning er mulig. Undersøgelsen viste, at en enkelt bil ud af 7 var solgt til genopbygning uagtet at reparationsgrænsen på 75 pct. var klart overskredet. Der blev ikke i øvrigt konstateret afvigelser fra reglerne.

2. Samfundsøkonomiske gevinster

Tabel 2.1 Oversigt over samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser

	Evaluering i hovedrapport efter metode 1, underskøn	Oprindelige overslag i lov-bemærkninger	Centralskøn på baggrund af oplysninger om virkninger fra F & P, metode 2
Antal biler, hvor reparation er opgivet	4.000 stk.	9.000 stk.	6.000 stk.
Værdi af reparationer, der opgives i gennemsnit med moms	47.300 kr.	33.300 kr.	58.300 kr.
Værdi af reparationer, der opgives i alt med moms	190 mio. kr.	300 mio. kr.	350 mio. kr.
Værdi af de skrottede biler før skade	220 mio. kr.	350 mio. kr.	400 mio. kr.
Præmiestigning før ansvarsforsikring	25 mio. kr.	50 mio. kr.	50 mio. kr.
Ekstra ansvarsforsikringsafgift	5 mio. kr.	10 mio. kr.	10 mio. kr.
Stigning i forsikringspræmier i alt	30 mio. kr.	60 mio. kr.	60 mio. kr.
Registreringsafgift hvis de skrottede biler erstattes af brugte indførte biler.	120 mio. kr.	200 mio. kr.	220 mio. kr.
Ekstra registreringsafgift, hvis skrottede biler erstattes af nye	60 mio. kr.	100 mio. kr.	110 mio. kr.
I alt ekstra provenu staten ved uændret bilbestand	180 mio. kr.	310 mio. kr.	340 mio. kr.
Afledt provenuvirkning på grund af højere omkostninger ved bilhold	-20 mio. kr.	-35 mio. kr.	-35 mio. kr.
Samfundsøkonomisk gevinst	130 mio. kr.	215 mio. kr.	245 mio. kr.
Beskæftigelse i autoværksteder på grund af nye regler	-165 personer	-250 personer	- 300 personer
Nettobeskæftigelse efter tilpasning	0 Personer	0 Personer	0 Personer

Tabellen viser virkningen fra før 1999 til 2000 og efter, idet dog provenuvirkningerne er beregnede gennemsnit for en længere årrække frem.

Regelændringen har ført til, at der er blevet skrottet ekstra ca. 6.000 færdselsskadede biler svarende til et reparationsbeløb på 350 mio. kr. med moms. Værdien af bilerne før skaden er på 400 mio. kr. Forsikringspræmierne er derfor steget ca. 60 mio. kr. inklusive afledt virkning på afgift af ansvarsforsikringer. Staten har fået en ekstra registreringsafgift på ca. 220 mio. kr. herved, hvis de skrottede biler er erstattet af tilsvarende brugte importerede biler, men 110 mio. kr. mere netto når man tager hensyn til, at det ekstra antal skrotninger hovedsagligt i sidste ende erstattes af et tilsvarende antal nye biler, hvor belastningen af registreringsafgift pr. bilår er større. Fra denne gevinst er trukket afledt virkning på bilafgiftsprovenuet af, at ud-

gifterne til bilhold er steget, men tillagt den afledte provenueffekt af højere afgift på ansvarsforsikringer ved højere præmier.

Samlet vandt staten således ca. 305 mio. kr. mens forsikringskunderne tabte ca. 60 mio. kr. Den samfundsøkonomiske gevinst er således på ca. 245 mio. kr. Autoreparation har umiddelbart givet beskæftigelse til 300 fuldtidsbeskæftigede færre end ellers. Efter tilpasning er beskæftigelsen dog næppe faldet, når man ser på hele økonomien.

2.1. Samfundsøkonomiske bilreparationer.

Ved vurderingen af om regelændringerne fra 2000 var hensigtsmæssige, er det afgørende spørgsmål, hvornår man samfundsøkonomisk bør reparere en skadet genstand, og hvornår man bør opgive reparationer og eventuelt købe en anden genstand.

For afgiftsbelagte genstande er svaret anderledes end for afgiftsfrie genstande.

Når borgere og virksomheder skal afgøre dette spørgsmål, sammenligner de normalt omkostningerne ved reparationen med værdien af den genstand, der er gået i stykker.

Har genstanden en værdi på 100 kr. i repareret stand og 0 kr. urepareret, men reparationen koster 90 kr., kan det betale sig at reparere den. Hvis reparationen koster 110 kr., kan det ikke betale sig at reparere genstanden, men bedre at købe en ny genstand til 100 kr.

De færreste finder behov for eller anser det under normale omstændigheder for hensigtsmæssigt, at det offentlige griber ind for at påvirke sådanne valg enten i den ene eller den anden retning. Ved realistiske forudsætninger kan det også påvises, at de valg borgere og virksomheder foretager, ikke kun er til størst fordel for dem selv, men også netto for samfundet.

Alligevel blev det fundet hensigtsmæssigt, at ændre registreringsafgiftsreglerne for at påvirke omfanget af reparationer af forsikrede biler.

Grunden hertil er, at den pris borgerne og virksomhederne skal betale for biler, er langt over den pris, bilerne koster det danske samfund. Det skyldes registreringsafgiften.

I følgende tabel 2.2 er vist priselementerne (afrundet og i indeksform) for en personbil.

Tabel 2.2 Pris og afgiftselementer i en personbil

	Kr./bil
Pris uden afgift og moms	36.000
Moms	9.000
Pris med moms uden registreringsafgift	45.000
Registreringsafgift	55.000
I alt pris	100.000

Uden registreringsafgift (men med moms) koster personbilen ca. 45.000 kr., men med registreringsafgift koster bilen 100.000 kr. Registreringsafgiften har således mere end fordoblet bilens udsalgspris. Registreringsafgiftens andel af bilens samlede pris varierer. For dyre biler er andelen ofte over 60 pct., mens den for billige biler er under 50 pct.

Hvis den pågældende bil bliver skadet, vil det umiddelbart for borgerne kunne betale sig at reparere bilen for indtil 100.000 kr. (inklusive moms af reparationen). Ser man imidlertid på spørgsmålet set fra en samlet samfundsøkonomisk synsvinkel, er reparationer udover 45.000 kr. imidlertid udtryk for et samfundsøkonomisk spild.

Udgør reparationen f.eks. 87.500 kr., vinder borgerne (forsikringsselskaberne) 12.500 kr. ved at lade bilen reparere, men staten taber 55.000 kr. (registreringsafgiften). Netto taber samfundet 42.500 kr. der samtidig er lig summen af borgerens og statens gevinst (+12.500 kr. – 55.000 kr.) og forskellen mellem reparationsudgiften og værdien af bilen uden registreringsafgift (87.500 kr. –45.000 kr.)

Med de nye regler blev det bestemt, at såfremt reparationsudgiften udgjorde mere end 75 pct. af bilens værdi før skaden (75.000 kr. = 75 pct. af 100.000 kr.) ville der skulle betales registreringsafgift på ny. Det betyder i praksis, at det vil komme til at koste borgeren 130.000 kr. (75.000 kr. + 55.000 kr.) at få bilen repareret, altså langt mere, end det koster at købe en anden tilsvarende bil. Reparationen vil derfor blive opgivet og bilen vil blive skrottet, medmindre en mekaniker kunne genopbygge bilen for under 45.000 kr. eller bilen i repareret tilstand blev værdsat til 130.000 kr.

Hvis reparationsomkostningen udgør 87.500 kr., er virkningen før og efter regelændringen vist i omstående tabel 2.3.

Tabel 2.3 Opgørelse af samfundsøkonomi før og efter regelændring

	Bilen reparerer	Bilvraget skrottes	Nettogevinst ved at bilen skrottes i stedet for at blive repareret
Forsikringsselskab	-87.500	-100.000	-12.500
Staten registreringsafgift	0	55.000	55.000
Uheldsramt bilist	0	0	0
Netto	-87.500	-45.000	42.500

Ved at opgive reparationen er der samfundsøkonomisk således vundet netto 42.500 kr. Det svarer til forskellen mellem reparationsbeløbet og prisen på en tilsvarende bil uden registreringsafgift og som nævnt samtidig til statens gevinst ved skrotning fratrukket borgerens umiddelbare tab.

Det samfundsøkonomiske tab ved en reparation er altså forskellen mellem reparationsudgiften og værdien af bilen uden registreringsafgift.

I det omfang regelændringerne således har foranlediget, at reparationer, der var mere omfattende end bilens værdi uden registreringsafgift blev opgivet, har ændringen været til gavn for samfundsøkonomien. Den umiddelbare beskæftigelsesvirkning indgår ikke i beregningen af de 42.500 kr., idet der vil være kræfter i en markedsøkonomi, der sørger for, at de lediggjorte ressourcer kan finde beskæftigelse andet sted. I bilag 2 er denne forudsætning nærmere undersøgt. Det fremgår heraf, at der umiddelbart alene kommer nettovirkninger for beskæftigelsen, fordi ændringen fører til et skift i efterspørgselen hen mod varer med et større importindhold - nye biler - end i gennemsnit.

Skift i sammensætningen af efterspørgselen hen mod import kan på kort sigt reducere beskæftigelsen i visse brancher, men er der mangel på arbejdskraft i eksportbranchen mv. som i 2000 ændres arbejdsløsheden ikke netto. Ved dårligere konjunkturer er virkningen på beskæftigelsen neutral på lidt længere sigt.

2.2. Samfundsøkonomisk skadelige skrotninger.

Som udgangspunkt er ordningen skruet således sammen, at der ville have været tale om et betydeligt samfundsøkonomisk tab, hvis de ekstra biler, der skrottes, alternativt var blevet repareret.

Denne evaluering har dog vist, at det ikke fuldstændigt kan udelukkes, at ordningen fører til, at der i enkelte tilfælde foretages samfundsøkonomisk u hensigtsmæssige skrotninger.

Et sådant tilfælde er illustreret i følgende tabel 2.4 ved et eksempel:

Tabel 2.4 Eksempel på uhensigtsmæssig skrotning

Kr./bil	Reparation ved høje omkostninger – nye reservedele	Reparation ved lave omkostninger
A. Bilens værdi før uheld og efter reparation	100.000	100.000
B. Reparationsudgift	76.000	40.000
C= A-B Værdi af vrag, hvis genopbygning kan foretages	24.000	60.000
D = 0,55 * A Tab for staten, hvis genopbygning foretages	55.000	55.000
E = D-C Tab for samfundet, hvis genopbygning foretages	31.000	-5000

I eksemplet er en bil til 100.000 kr. forulykket. Forsikringssselskabet opgør reparationsudgiften ved skaden til 76.000 kr., altså mere end 75 pct. af bilens værdi. Bilen kan derfor ikke genopbygges uden at der skal betales registreringsafgift igen. Det er også hensigtsmæssigt, for hvorfor bruge 76.000 kr. på at reparere en bil, der kun er 45.000 kr. værd uden afgift. Det taber samfundet 31.000 kr. ved. Forsikringssselskabet opgør imidlertid reparationsudgiften ud fra standardiserede værkstedspriser, ved en hurtigt reparation på autoriseret værksted og med benyttelse af nye reservedele etc.

Der kan dog være autoreparatører, der kan foretage reparationen billigere end til forsikringspriserne. Det kan være, fordi de benytter brugte reservedele, samt at de ikke behøver at foretage reparationen til fast tid, men kan benytte den tid til at reparere bilen, hvor der ellers ikke er så meget at lave i værkstedet.

Hvis værkstedet kan foretage reparationen for 40.000 kr., er det samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt, jf. at bilens værdi uden registreringsafgift er 45.000 kr.

Sådanne tilfælde forekommer næppe særligt hyppigt og ændrer ikke på hovedkonklusionen om, at regelændringen har ført til markante samfundsøkonomiske gevinster.

2.3. Samfundsøkonomisk skadelige reparationer eller skrotninger samt beskæftigelse.

De ændrede regler er mere generelt blevet kritiseret for at føre til samfundsøkonomisk skadelige skrotninger. Argumentationen har været, at reparationerne er billigere samfundsøkonomisk end prisen på reparationerne, blandt andet fordi reparationer giver det offentlige momsindtægter samt, at alternativet til reparationer er, at mekanikere bliver permanent ledige.

Hvis alternativet til beskæftigelse ved genopbygning er ledighed, er aflønningen af mekanikere ikke nogen samfundsøkonomisk omkostning. Derimod er import af biler en fuld samfundsøkonomisk omkostning, lyder kritikken.

Mens momsargumentet er en metodemæssig misforståelse, kan det andet argument ikke på forhånd afvises, men erfaringerne fra markedsøkonomien er, at man ikke i

sidste ende kan sikre beskæftigelsen ved at favorisere forbrug af varer med stort indhold af hjemlig arbejdskraft i forhold til importerede varer. Derimod er det næsten sikkert, at sådanne protektionistiske tiltag i sidste ende fører til lavere levestandard.

Det skal dog understreges, at der kan være en midlertidig effekt på beskæftigelsen, hvis dem, der er beskæftiget i den beskyttede branche, har vanskeligt ved at omstille sig til andre brancher, hvis beskæftigelsen konjunkturmæssigt er trykket, og ændringen foregår over få år samt omfatter en betydelig del af de beskæftigede i branchen.

I bilag 2 er det nærmere undersøgt, hvilke bruttoændringer i beskæftigelsen, stramningen af reglerne i 2000 førte til. Beregningerne er udført på baggrund af F & P's tal jf. metode 2.

Da ændringen blev vedtaget, var beskæftigelsen i almindelighed konjunkturmæssigt meget gunstig.

3. Ændringen i registreringsafgiftsloven

Med lov nr. 964 af 20. december 1999 vedtog Folketinget en række ændringer af registreringsafgiftsloven. En af disse omfattede reglerne for afgift af køretøjer, der genopbygges efter at have været ødelagt ved færdselsuheld, eksplosion, ildebrand m.m.

Efter de hidtidige regler kunne køretøjer genopbygges ved afholdelse af reparationsudgifter på op til 100 pct. af bilens værdi før uheldet, uden at der skulle svares fornyet registreringsafgift. For køretøjer, der var ældre end 5 år, blev grænsen for reparationsudgifter forøget med 10 pct. pr. hele år udover 5 år, dog højst 50 pct. i alt. For køretøjer, der var mindst 10 år gamle, kunne der således ske genopbygning på 150 pct. af køretøjets værdi før skaden, før der skulle svares fornyet afgift.

Med lovændringen blev disse regler ændret til, at der skal betales registreringsafgift for biler, der

- er afgiftsberigtigede
- udsættes for færdselsuheld og hvor
- udbedring af skaden dækkes af ansvarsforsikring eller kaskoforsikring og hvor
- udbedring af skaden koster mindst 15.000 kr., samtidig med, at reparationsudgiften for køretøjet er over 75 pct. af bilens værdi før skaden.

Vurdering af bilens værdi før skaden foretages af forsikringsselskabets taksatorer. Denne vurdering lægges til grund, når forsikringstager tilbydes kontanterstatning som alternativ til, at bilen repareres til samme stand som før skaden. Hvis reparationen udgør mellem 65 og 75 pct. af bilens værdi før skaden, skal forsikringsselskabet give bilejeren tilbud om kontanterstatning som alternativ til genopbygning. Bilen må herefter gerne genopbygges, uden at der sker fornyet afgiftsberigtigelse. Udgør reparationen mere end 75 pct. af bilens værdi før skaden, skal der betales afgift, hvis bilen genopbygges.

For køretøjer, der er registreret som fabriksnye inden for det sidste år før uheldet, og som på skadestidspunktet har kørt højst 25.000 km, sættes handelsværdien til motorkøretøjets værdi som nyt, inklusive afgift.

For andre registreringsafgiftspligtige køretøjer end personbiler og motorcykler gælder tilsvarende regler, men med andre satser. For små varebiler skal der betales fornyet registreringsafgift, hvis reparationen udgør 80 pct. af bilens værdi før skaden, for store varebiler er satsen 90 pct., for køretøjer omfattet af § 5 a (køretøjer over 2 tons, som er konstrueret og indrettet til ophold og beboelse samt for busser) er satsen 85 pct., og endelig er satsen 90 pct. for hyrevogne og sygetransporter mv.

Lovændringen havde virkning fra d. 1. januar 2000. Samtidig besluttede Folketinget, at skatteministeren i 2002 skal fremlægge en redegørelse, der beskriver virkningerne af lovændringen.

4. Skønnede konsekvenser af lovgivningen

De forventede erhvervsøkonomiske og provenumæssige konsekvenser fremgik af lovforslag L74 af 27. oktober 1999.

4.1 Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Regelændringerne blev ved fremsættelsen af lovforslaget med nogen usikkerhed vurderet til at føre til, at der ville blive repareret omkring 9.000 færre biler årligt, svarende til en omsætning på 300 mio. kr. inklusive moms i reparations- og genopbygningsbranchen. Det svarer til ca. 33.000 kr. pr. bil i gennemsnit.

Det blev opgjort til godt 1 pct. af autoreparationsbranchens samlede omsætning og godt 5 pct. af de reparationer, der betales via forsikringer.

Omsætningsnedgangen blev skønnet at føre til et fald i beskæftigelsen i autoreparationsbranchen på ca. 250 personer, idet det blev lagt til grund, at beskæftigede ved autoreparation i gennemsnit blev aflønnet som faglært arbejdskraft. Det blev vurderet, at dette fald ville kunne ske gennem frivillig afgang samt, at beskæftigelsesfaldet i autobranchen ville blive kompenseret ved beskæftigelsesfremgang i andre erhverv.

4.2 Konsekvenser for det offentlige provenu

Provenuoverslaget blev vurderet som meget usikkert. Det blev vurderet, at ændringen af reglerne ville vedrøre ca. 9.000, fortrinsvis ældre køretøjer.

Ved uændret reparations- og genopbygningsadfærd ville det give et merprovenu på ca. 200 mio. kr. fra registreringsafgiften og yderligere ca. 25 mio. kr. fra ansvarsforsikringsafgiften som følge af højere præmier på ansvarsforsikringer.

Det blev dog betragtet som usandsynligt, at genopbygning ville ske i samme omfang som før lovændringen. Et muligt scenarie var derfor, at de færdselsskadede biler ville blive erstattet af importerede brugte biler i samme stand som de færdselsskadede biler før uheldene. Det ville ligeledes give ca. 200 mio. kr. i indtægt fra registreringsafgiften og lidt mindre – ca. 10 mio. kr. – fra ansvarsforsikringsafgiften.

Det blev dog samtidig vurderet som mere sandsynligt, at de færdselsskadede biler i et vist omfang ville blive erstattet af nye biler, hvor registreringsafgiften pr. bil er

større. Under hensyntagen hertil – og under en række forudsætninger om bilernes alder og forventede levetid – blev det skønnet, at forslaget ville føre til øgede registreringsafgifter på ca. 300 mio. kr. årligt. Hertil kommer øgede indtægter fra ansvarsforsikringsafgiften på ca. 10 mio. kr. årligt. Den usikre virkning af, at bilbestanden blev marginalt reduceret ved forslaget, blev ikke direkte inddraget i provenuoverslaget.

De samlede provenueffekter blev således i lovforslaget med stor usikkerhed skønnet til i gennemsnit at være ca. 310 mio. kr. årligt.

Merprovenuet på ca. 300 mio. kr. fra registreringsafgiften er et gennemsnit over en årrække. Periodiseringen på de enkelte år afhænger af hvornår og hvor hurtigt de færdselsskadede biler erstattes af nyregistrerede biler og hvor gamle de skrottede biler er.

5. Udviklingen i antallet af reparationer, kontanterstatninger og genopbygninger

I det følgende belyses udviklingen i reparationer og kontanterstatninger før og efter loven om genopbygning af færdselsskadede biler trådte i kraft pr. 1. januar 2000. Analysen sker på basis af oplysninger i Forsikring og Pensions Autotaks system – metode 1 - og sammenlignes med resultaterne efter metode 2, jf. bilag 1.

Autotaks er bilforsikringssekskabernes fælles edb-skadeopgørelsessystem. Autotaks anvendes af selskabernes taksatorer, der direkte fra autoværkstederne kan koble deres bærbare pc til autotaks, som på grundlag af reparationstider, timepriser og reservedelspriser beregner en vejledende pris for, hvad det skal koste at reparere de skadede biler. Autotaks ejes og drives (via Forsikring og Pension) af bilforsikringssekskaberne.

Autotaks indeholder reparationstider og reservedelspriser for 22 forskellige bilmærker omfattende 236 bilmodeller.

Hvert år opgøres omkring 400.000 materielskader på køretøjer i Autotaks. En del af disse vedrører f.eks. lastbiler, som ikke er omfattet af reglerne om genopbygning jf. at der ikke er registreringsafgift på lastbiler.

I det følgende analyseres data for årene 1997-2002.

Den forventede effekt af loven om genopbygning af færdselsskadede biler er for det første, at flere biler kontanterstattes. Dernæst må det formodes, at færre af de kontanterstattede biler genopbygges, i og med det for flere biler gælder, at der skal ske fornyet afgiftsberigtigelse. Endelig vil der være nogle af de ikke-kontanterstattede biler, der ved reparation udløser fornyet afgiftsberigtigelse.

Analysen nedenfor belyser i afsnit 5.1 den første effekt, nemlig omfanget af, at flere biler kontanterstattes frem for at blive repareret. I afsnit 5.2 undersøges effekten af, at færre af de kontanterstattede biler genopbygges. Datagrundlaget giver ikke mulighed for at belyse den sidste effekt, men de to førstnævnte må formodes at dominere.

Der vil dog altid være usikkerhed på en analyse af en sådan karakter, ikke mindst fordi loven om færdselsskadede biler kun påvirker en mindre del af det samlede an-

tal reparationer og erstatninger. Forholdene i autobranschen er påvirket af mange andre faktorer end loven om færdselsskadede biler, og der vil altid være usikkerhed på analyser, der har til formål at isolere effekten af små ændringer i store tal.

5.1 Udviklingen i reparationer og kontanterstatninger

5.1.1 Personbiler

I perioden 1997-2002 har der årligt været ca. 330.000 færdselsskadede biler. Heraf er langt hovedparten, over 90 pct., blevet repareret, mens resten er blevet kontanterstattet.

Tabel 5.1 viser udviklingen i antallet af reparationer og kontanterstatninger. I 1997 var der ca. 302.000 biler, der blev repareret og ca. 26.400 biler, der blev kontanterstattet. I 2002 var de tilsvarende tal ca. 287.800 biler, der blev repareret, mens ca. 27.000 personbiler blev kontanterstattet. Samlet set er der et fald i antallet af skadede biler fra 328.300 til 316.100 fra 1997 til 2002.

Tabel 5.1 viser endvidere gennemsnittet for perioderne 1997-1999 hhv. 2000-2002, dvs. gennemsnittet af en periode på 3 år før lovændringen og en periode på 3 år efter lovændringen. Dermed vil den variation, der vil forekomme fra det ene år til det andet, blive reduceret. I gennemsnit var antallet af skader 10.000 højere i perioden 1997-99 end i den efterfølgende 3-årsperiode. Dette fald i antallet af skader er uafhængigt af lov om færdselsskadede biler og kan være et udtryk for en tendens i retning af færre skader over tid.

Faldet på ca. 10.000 skader er summen af et fald i antallet af reparationer på ca. 11.800 og en stigning i antallet af kontanterstatninger på ca. 1.900. De ca. 11.800 færre reparationer svarer til en reduktion på 3,8 pct., hvilket fører til en mindre omsætning i autoreparationsbranchen. Imidlertid skyldes størstedelen af denne reparation den nævnte tendens til færre skader, mens kun en mindre del skyldes øgede kontanterstatninger som følge af loven om færdselsskadede biler.

Tabel 5.1 Antallet af reparationer og kontanterstatninger 1997-2002 (personbiler)

	Reparation	Kontanterstatning	I alt
1997	301.900	26.400	328.300
1998	300.100	27.000	327.100
1999	326.600	27.700	354.300
2000	314.300	30.100	344.400
2001	291.100	28.200	319.300
2002	287.800	28.300	316.100
Gnsn.1997-1999	309.500	27.000	336.600
Gnsn.2000-2002	297.700	28.900	326.600
Ændring	-11.800	1.900	-10.000
Ændring pct.	-3,8	6,8	-3,0

I det følgende belyses udviklingen i kontanterstatninger til personbiler nærmere.

Det samlede beløb til kontanterstatninger steg fra 1.340 mio. kr. årligt i perioden 1997-99 til 1.468 mio. kr. årligt i årene 2000-02. Denne stigning skyldes dels en

stigning i antallet af kontanterstatninger, dels en stigning i den gennemsnitlige erstatning, jf. tabel 5.2.

Tabel 5.2 Udviklingen i kontanterstatninger, løbende priser (personbiler)

	Antal	Samlet erstatning (mio. kr.)	Gnsn. erstatning (kr.)
1997	26.400	1.311	49.600
1998	27.000	1.324	49.000
1999	27.700	1.386	50.000
2000	30.100	1.537	51.000
2001	28.200	1.431	50.800
2002	28.300	1.436	50.700
Gnsn.1997-1999	27.000	1.340	49.500
Gnsn.2000-2002	28.900	1.468	50.800
Ændring	1.900	128	1.300
Ændring pct.	6,8	9,5	2,6

I tabel 5.2 er der ikke taget højde for udviklingen i priserne på de biler, der erstattes. Tabel 5.3 viser den tilsvarende tabel, men hvor beløbene er korrigeret for prisudviklingen ifølge Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks.¹

Tabel 5.3 viser, at de samlede årlige kontanterstatninger ligger stort set uændrede omkring 1,5 mia. kr. Således er de kun steget med 26 mio. kr. fra 1997-99 til 2000-02. Den uændrede samlede sum er resultatet af to effekter. For det første er der flere personbiler, der kontanterstattes, hvilket er et sandsynligt resultat af loven om færdselsskadede biler. For det andet er den gennemsnitlige erstatning pr. bil mindre.

Tabel 5.3 Udviklingen i kontanterstatninger, 2002-priser (personbiler)

	Antal	Samlet erstatning (mio. kr.)	Gnsn. erstatning (kr.)
1997	26.400	1.476	55.900
1998	27.000	1.464	54.200
1999	27.700	1.495	54.000
2000	30.100	1.611	53.500
2001	28.200	1.465	52.000
2002	28.300	1.436	50.700
Gnsn.1997-1999	27.000	1.478	54.700
Gnsn.2000-2002	28.900	1.504	52.100
Ændring	1.900	26	-2.600
Ændring pct.	6,8	1,7	-4,8

¹ Denne omregning til faste priser er ikke nødvendigvis korrekt, i og med bilpriserne set over en længere periode stiger nominelt, men falder reelt. Udviklingen i forbrugerpriserne vil således på sigt vise større stigninger end bilpriserne. Forbrugerprisindekset er imidlertid fastholdt som deflator for at sikre samme prisindeks som de efterfølgende deflateringer af omsætningen i reparationsbranchen.

Med udgangspunkt i tallene i tabel 5.1 og 5.3 er det, jf. metode 1, muligt at give et bud på, hvor meget loven om færdselsskadede biler har betydet for udviklingen i kontanterstatninger. Det er sket i tabel 5.4.

De to første linier viser erstatningerne i 1997-99 hhv. 2000-02. Tredje line viser, hvor store erstatningerne ville være, hvis loven om færdselsskadede biler ikke var gennemført. Dette skøn er baseret på to antagelser.

For det første er det skønnet, at antallet af personbiler, der kontanterstattes, ville være 26.200. Dette tal fremkommer ved en procentvis reduktion af antal kontanterstatninger i 1997-99 ift. udviklingen i det samlede antal skader, jf. tabel 5.1. I 1997-99 udgjorde kontanterstatninger 8 pct. af de samlede skader. Hvis det samme var tilfældet i 2000-02, ville der i gennemsnit have været 26.200 biler, der blev kontanterstattet.

For det andet er den gennemsnitlige erstatning forudsat at være den samme i faste priser i 2000-02 som i 1997-99, hvis ikke loven om færdselsskadede biler var gennemført.

Givet disse forudsætninger ville de samlede kontanterstatninger have udgjort årligt 1.435 mio. kr. i 2000-02 uden lovændringen. Det er 69 mio. kr. mindre end de faktiske, gennemsnitlige udbetalinger. På den baggrund skønnes, at loven om færdselsskadede biler har betydet, at der årligt udbetales ca. 70 mio. kr. mere i kontanterstatninger.

Tabel 5.4 Effekt på erstatninger af loven om færdselsskadede køretøjer, 2002-priser (personbiler)

		Samlet erstatning Antal	Samlet erstatning (mio. kr.)	Gnsn. erstatning (kr.)
1997-1999	Faktisk udv.	27.000	1.478	54.700
2000-2002	Faktisk udv.	28.900	1.504	52.100
2000-2002	Hvis ej lov	26.200	1.435	54.700
Faktisk ændring		1.900	26	-2.600
Ændring som følge af lov		2.700	69	

Dette tal kan med lidt forsigtighed tages som udtryk for den omsætning, reparationsbranchen er gået glip af som følge af lovændringen.

Ovenstående analyse og konklusion er baseret på udviklingen i kontanterstatninger. En tilsvarende analyse kan tage udgangspunkt i de biler der er repareret før og efter lovændringen og som ikke er blevet kontanterstattet.

Tabel 5.5 viser udviklingen i udgifterne til reparationer af færdselsskadede biler. Beløbene er opgjort i 2002-priser, idet der er korrigeret for prisudviklingen ifølge Danmarks Statistiks prisindeks.²

² Den gennemsnitlige udvikling i forbrugerpriserne er set over tid mindre end stigningen i arbejdslønnen, hvilket isoleret set kan føre til, at udgifterne til løn undervurderes i perioden 1997-2001. Forbrugerpriserne er benyttet for at have samme deflator i alle beregninger, jf. også note 1.

Tabellen viser, at de årlige samlede udgifter til reparationer er faldet med 337 mio. kr. fra 1997-99 til 2000-02, eller 10,7 pct. Mens udgifterne til lakering er stort set uændrede, er udgifter til reservedele faldet med ca. 250 mio. kr. og udgifterne til arbejds løn med ca. 100 mio. kr.

Det samlede fald i omkostningerne til reparation af skadede biler skyldes både et fald i antallet af biler med i gennemsnit 11.800 pr. år og et fald i den gennemsnitlige reparation fra 10.100 kr. til 9.400 kr.

Table 5.5 Udviklingen i reparationer, 2002-priser (personbiler)

	Antal	Lakering (mio. kr.)	Reservedele (mio. kr.)	Arbejds løn (mio. kr.)	I alt ¹ (mio. kr.)	Gnsn. (kr.)
1997	301.900	620	1.572	855	3.063	10.100
1998	300.100	660	1.532	839	3.054	10.200
1999	326.600	750	1.590	927	3.296	10.100
2000	314.300	721	1.415	834	3.002	9.600
2001	291.100	663	1.298	758	2.750	9.400
2002	287.800	655	1.233	730	2.649	9.200
Gnsn.1997-1999	309.500	677	1.565	873	3.138	10.100
Gnsn.2000-2002	297.700	680	1.315	774	2.800	9.400
Ændring	-11.800	3	-249	-99	-337	-700
Ændring pct.	-3,8	0,4	-15,9	-11,4	-10,7	-7,3

Anm: Beløb er ekskl. moms og omfatter kun beløb i forbindelse med reparation af færdselsskadede biler, hvor forsikrings selskaberne har været involveret. ”Arbejds løn og reservedele omfatter ud over udgifter til aflønning af ansatte og køb af reservedele også bidrag til andre omkostninger f.eks. vedligeholdelse af værksted, omkostninger ved regnskabsudarbejdelse mv.

1) Der kan være en mindre afvigelse mellem summen af lakering, reservedele og arbejds løn og i alt, idet der kan være udgifter til diverse, der ikke er med i tabellen. Lakering omfatter også lønudgifter ifm. lakeringsarbejdet.

Med udgangspunkt i tabel 5.1 og 5.5 er det muligt at give et bud på, hvor meget loven om færdselsskadede biler har betydet for udviklingen i reparationer. Der skal dog korrigeres for, at den gennemsnitlige reparationsudgift ikke er uændret i perioden, men har ændret sig, måske på grund af øget priskonkurrence i branchen, andre typer skader eller andre biler.

Det er muligt at skønne over udviklingen i de gennemsnitlige reparationsudgifter ved at ’poole’ de faktiske udgifter i tabellerne ovenfor med de vurderinger af reparationsudgifterne, som taksatorerne laver i forbindelse med skadesbesigtelsen af de biler, der i stedet gives kontanterstatning til. Ved således at sammenholde udgifterne – hvad enten de er faktiske eller vurderede – for alle biler elimineres den effekt, der er, når nogle biler som følge af lovændringen skifter fra f.eks. genopbygget til kontanterstattet.

Table 5.6 viser hhv. de faktiske udgifter til skadesreparationer og skønnede udgifter ved reparation af de biler, der i stedet gives kontanterstatning til. Det fører til, at den gennemsnitlige reparation kan skønnes at være faldet fra 13.800 kr. til 12.900 kr., eller 6,7 pct., fra 1997-99 til 2000-02 målt i 2002-priser.

Tabel 5.6 Samlede reparationsbeløb, hvis der ikke var kontanterstatninger, 2002-priser (personbiler)

	Antal skader	Reparationer (mio. kr.)	Erstatninger (mio. kr.)	I alt (mio. kr.)	Gnsn. (kr.)
1997	328.300	3.063	1.476	4.539	13.800
1998	327.200	3.054	1.495	4.549	13.900
1999	354.300	3.296	1.532	4.828	13.600
2000	344.400	3.002	1.530	4.532	13.200
2001	319.300	2.750	1.359	4.109	12.900
2002	316.100	2.649	1.328	3.977	12.600
Gnsn.1997-1999	336.600	3.138	1.501	4.639	13.800
Gnsn.2000-2002	326.600	2.800	1.406	4.206	12.900
Ændring	-10.000	-337	-95	-433	-900
Ændring pct.	-3,0	-10,7	-6,4	-9,3	-6,7

Anm: Beløbene under 'Erstatninger' er de beløb taksator har skønnet ved skadesbesigtigelse. Tabellen omfatter kun beløb i forbindelse med reparation af færdselsskadede biler, hvor forsikringselskaberne har været involveret.

I perioden 1997-99 var den gennemsnitlige udgift pr. bil, der blev repareret, på 10.100 kr. Med et fald i den gennemsnitlige skadesudgift på 6,7 pct. svarer det til en gennemsnitlig udgift på ca. 9.500 kr., såfremt loven om færdselsskadede biler ikke var blevet gennemført.

Tabel 5.7 viser, at konsekvensen af lovændringen opgjort efter metode 1 er en reduktion i reparationer på 42 mio. kr. Dette skøn skal sammenlignes med skønnet baseret på udviklingen i kontanterstatninger på 70 mio. kr., ikke mindst, når der medregnes moms af reparationerne, hvorved de 42 mio. kr. bliver til ca. 55 mio. kr. Der skal ikke beregnes moms af kontanterstatningen, da det implicit ligger i erstatningsbeløbet.

Tabel 5.7 Effekt på reparationer af loven om færdselsskadede køretøjer, 2002-priser (personbiler)

		Antal	I alt (mio. kr.)	Gnsn. (kr.)
1997-1999	Faktisk udv.	309.500	3.138	10.100
2000-2002	Faktisk udv.	297.700	2.800	9.400
2000-2002	Hvis ej lov	300.400	2.843	9.500
Faktisk ændring		-11.800	-337	-700
Ændring som følge af lov		-2.700	-42	-100

Udfra iagttagelser om udviklingen i antal biler, der kontanterstattes, reparerer, reparationsbeløbene og den almindelige prisudvikling kan det således med en betydelig usikkerhed efter metode 1 konkluderes, at der er blevet kontanterstattet ca. 2.700 flere biler end ellers, og at det førte til et fald i reparationerne for omkring 53 mio. kr., mens kontanterstatningerne er steget med 70 mio. kr. Det svarer til, at bilerne i gen-

nemsnit havde en værdi på ca. 27.000 kr. før skaden og reparationsudgiften i gennemsnit var på 20.000 kr. eller 76 pct. af værdien før skaden.

Denne beregning efter metode 1 bygger dog på en række usikre forudsætninger herunder, at antallet af store skader udvikler sig parallelt med antallet af små skader, og at priserne for reparation af færdselsskadede biler samt priserne for brugte biler udvikler sig i samme takt som forbrugerpriserne generelt. Hvis der imidlertid har været en underliggende tendens til, at antallet af de store skader er faldet mere end de små og til at priserne for brugte biler er steget mindre kraftigt end den generelle inflation, vil beregninger udfra den samlede udvikling have en tendens til, at undervurdere virkningen og omvendt.

Udfra de oplysninger som F & P har stillet til rådighed jf. bilag 1, er det muligt, jf. metode 2, mere præcist at følge udviklingen i kontanterstatninger mv. for de biler, der potentielt er omfattet af ordningen. Efter F & P's opgørelse sker der efter 1999 et fald i det antal biler, der skades så meget, at reparationsbeløbet er større end bilens værdi. Der er dog samtidig en stigning i det antal biler, der får kontanterstatning, selv om reparationsbeløbet er under værdien af bilerne. Denne stigning skyldes sandsynligvis ændringen af reglerne.

Efter F & P's opgørelse stiger antal biler, der får kontanterstatning, og hvor reparationsbeløbet udgør 75- 100 pct. af bilens værdi med ca. 3.000 stk., hvor reparationsbeløbet udgør ca. 40.000 kr. med moms i gennemsnit svarende til i alt 120 mio. kr.

Denne opgørelse, er også usikker, men må dog vurderes at være mere målrettet og derfor et mere præcist udtryk for udviklingen end sammenligningen af erstatninger og reparationer før og efter for alle biler herunder det store flertal, der ikke omfattes af de nye regler.

5.1.2 Motorcykler

Reglerne for genopbygning af færdselsskadede biler omfatter udover personbiler også motorcykler og varebiler. I det følgende belyses reglerens virkning for motorcykler kort.

Tabel 5.8 viser, at antallet af motorcykler, der er blevet kontanterstattet, er øget med ca. 100 hvert år. Det modsvares af et tilsvarende fald i antallet af reparerede motorcykler.

Tabel 5.8 Antallet af reparationer og kontanterstatninger 1997-2002 (motorcykler)

	Reparation	Kontanterstatning	I alt
1997	1.800	400	2.200
1998	1.600	300	1.900
1999	1.800	400	2.200
2000	1.700	500	2.200
2001	1.600	400	2.000
2002	1.700	500	2.200
Gnsn.1997-1999	1.750	400	2.100
Gnsn.2000-2002	1.650	500	2.150
Ændring	-100	100	50
Ændring pct.	-4,8	23,7	1,6

I årene 1997-99 blev der årligt udbetalt 19 mio. kr. i erstatninger til motorcykler. I 2000-02 blev der årligt udbetalt 26 mio. kr. Ved samme fremgangsmåde som i analysen af personbiler og under tilsvarende forudsætninger kan det skønnes, at hele stigningen på 7 mio. kr. er en konsekvens af lovændringen, jf. tabel 5.9.

Tabel 5.9 Effekt på erstatninger af loven om færdselsskadede køretøjer, 2002-priser (motorcykler)

		Antal	Samlet erstatning (mio. kr.)	Gnsn. erstatning (kr.)
1997-1999	Faktisk udv.	400	19	52.000
2000-2002	Faktisk udv.	500	26	57.200
2000-2002	Hvis ej lov	400	19	52.000
Faktisk ændring		100	7	5.200
Ændring som følge af lov		100	7	5.200

En analyse baseret på udviklingen i reparationer i stedet for erstatninger viser, at omsætningen i reparationsbranchen er faldet med 3-4 mio. kr. inkl. moms.

5.1.3 Varebiler

Der bliver årligt færdselsskadet ca. 40.000 varebiler, jf. tabel 5.10. Det samlede antal har dog vist en faldende tendens. Således har der været et fald i antallet af skader på 3,4 pct. fra 1997-99 til 2000-02.

Tabel 5.10 Antallet af reparationer og kontanterstatninger 1997-2002 (varebiler)

	Reparation	Kontanterstatning	I alt
1997	37.600	2.400	40.000
1998	37.800	2.600	40.400
1999	41.300	2.700	44.000
2000	41.200	2.700	43.900
2001	37.500	2.500	40.000
2002	34.100	2.300	36.400
Gnsn.1997-1999	38.900	2.600	41.500
Gnsn.2000-2002	37.600	2.500	40.100
Ændring	-1.300	-100	-1.400
Ændring pct.	-3,2	-3,7	-3,4

I 1997-99 blev der årligt udbetalt 156 mio. kr. i kontanterstatning vedrørende varebiler. I årene 2000-02 er der udbetalt 155 mio. kr. Havde loven om færdselsskadede køretøjer ikke været vedtaget, skønnes det, at der i stedet ville være blevet udbetalt 151 mio. kr. Loven har således forøget kontanterstatningerne med 5 mio. kr.

Tabel 5.11 Effekt på erstatninger af loven om færdselsskadede køretøjer, 2002-priser (varebiler)

		Antal	Samlet erstatning (mio. kr.)	Gnsn. erstatning (kr.)
1997-1999	Faktisk udv.	2.600	156	60.200
2000-2002	Faktisk udv.	2.500	155	62.300
2000-2002	Hvis ej lov	2.500	151	60.200
Faktisk ændring		-100	0	2.100
Ændring som følge af lov		0	5	2.100

Et tilsvarende skøn baseret på udviklingen i reparationer viser praktisk taget uændret omsætning, når der tages højde for, at de gennemsnitlige reparationer er steget i perioden.

Som det fremgår er der især for varebiler så betydelige variationer fra år til år, at sammenligninger af gennemsnit for 3 år før lovændringen og 3 år efter lovændringen ikke med sikkerhed kan detekteres. I alt er kontanterstatningerne steget med ca. 12 mio. kr., svarende til ca. 10 pct. af virkningen for personbiler efter metode 2.

5.2 Udviklingen i genopbygninger

Loven om genopbygning har den effekt, at færre færdselsskadede køretøjer bliver repareret og i stedet blev kontanterstattes. En anden effekt er, at et mindre antal af de biler, der kontanterstattes, sælges videre fra forsikringsselskaberne til genopbygningsbranchen, idet det for flere af de kontanterstattede biler gælder, at der skal ske fornyet registrering, hvis de genopbygges. Dette undersøges nedenfor.

5.2.1 Personbiler

Før lovændringen videresolgte forsikringsselskaberne årligt 4.200-4.500 personbiler til autoreparationsbranchen, der herefter genopbyggede bilerne. Efter lovændringen niveauet faldet til 3.000-3.200, jf. tabel 5.12. Det er sket til trods for, at flere biler kontanterstattes, herunder dem, hvor skaden er på 65 – 75 pct. af værdien før skaden og hvor genopbygning ofte godt kan betale sig.

Tabel 5.12 Forsikringsselskabernes videresalg til genopbygning (personbiler)

	Antal	Gnsn. reparationsbeløb (kr.)	Reparationsbeløb i alt (kr.)
1997	4.216	57.784	243.617.540
1998	4.543	59.176	268.838.162
1999	4.479	62.458	279.748.673
2000	3.147	53.220	167.484.794
2001	2.979	49.822	148.420.412
2002	3.245	48.673	157.943.838

Anm: Reparationsbeløbene viser taksatorernes vurdering af omkostningerne ved genopbygning, ikke de faktiske omkostninger

De biler, der ikke længere videresælges, er de biler, hvor genopbygning af taksator vurderes at udgøre mere end 75 pct. af bilens værdi. Det kan ikke længere betale sig at genopbygge disse biler, fordi der med regelændringen skal beregnes ny registreringsafgift.

I alt er det gennemsnitlige fald i biler, der genopbygges, på ca. 1.200 biler om året. Det har betydet faldende omsætning i branchen, at færre biler genopbygges.

Ved anvendelse af samme analyse som i afsnit 5.1 kan det opgøres, at disse 1.200 biler ville have kostet 102 mio. kr. at reparere, hvis de var blevet det. Dette tal er imidlertid baseret på taksators vurdering af omkostningerne ved reparation. Når en autoreparatør køber en færdselsskadet bil af et forsikringsselskab, vil autoreparatøren formentlig have en anden omkostningskalkule, der ligger under taksatorens. Der er ikke en bilejer, der kræver at få bilen repareret hurtigt, og derfor kan genopbygning i et vist omfang ske i perioder med lavere aktivitetsniveau og til lavere marginalomkostninger og med brugte reservedele.

Faldet i antal biler, der sælges af forsikringsselskaberne til genopbygning er imidlertid nettovirkningen af to modsat rettede virkninger.

For det første vil en del af de tidligere ca. 4.400 biler, der blev solgt til genopbygning ikke længere kunne genopbygges, fordi reparationsudgiften udgjorde over 75 pct. af værdien. For det andet medførte regelændringerne, at forsikringsselskaberne skulle tilbyde kontanterstatning i de tilfælde, hvor udgiften udgjorde 65-75 pct. af værdien før skaden, men disse biler kan godt genopbygges uden ny afgift. Der er usikkerhed om bruttobevægelserne, men en vurdering, der er konsistent med F & P's tal, jf. metode 2 er, at omkring 2.700 af de tidligere ca. 4.400 biler ikke længere

må genopbygges, mens der er kommet 1.700 nye 65- 75 pct.-biler. Af de 1.700 (65-75 pct.) biler, der må genopbygges, vurderes det at hovedparten - ca. 1.500 genopbygges - mens ca. 200 biler skrottes.

Reparationsudgiften er efter forsikringselskabernes opgørelse, jf. metode 2, ca. 73.000 kr. i gennemsnit med moms for de 2.700 biler, der ikke længere må genopbygges svarende til i alt ca. 197 mio. kr., mens reparationsudgiften for de 200 nye biler, der skrottes, selv om de gerne må genopbygges, er ca. 13 mio. kr.

Resultatet efter metode 1, der ikke direkte kan sammenlignes med resultatet efter metode 2 er vist i følgende tabel 5.13.

Tabel 5.13 Effekt på genopbygning af loven om færdselsskadede køretøjer, 2002-priser (personbiler – efter metode 1)

		Antal	Reparationsbeløb i alt (mio. kr. ekskl. Moms)	Gnsn. (kr.)
1997-1999	Faktisk udv.	4.400	291	66.000
2000-2002	Faktisk udv.	3.100	162	51.800
2000-2002	Hvis ej lov	4.300	264	61.600
Faktisk ændring		1.300	129	14.200
Ændring som følge af lov		1.200	102	9.800

Anm: Reparationsbeløbene viser taksatorernes vurdering af omkostningerne ved genopbygning, ikke de faktiske omkostninger

Det ses at tabellen, at antal kontanterstattede biler, der genopbygges er faldet med ca. 1.200 stk. som følge af de nye regler svarende til et reparationsbeløb på ca. 100 mio. kr., hvis det lægges til grund at det gennemsnitlige reparationsbeløb i faste priser ellers ikke havde ændret sig.

Autoreparatørerne betaler endvidere forsikringselskaberne for de skadede biler. De 1.200 personbiler, der ikke længere genopbygges, ville autoreparatørerne have betalt i alt 27 mio. kr. for, hvis ikke reglerne var blevet ændret. Udgifterne til køb af de skadede biler og genopbygning kan ikke overstige værdien af tilsvarende brugte biler. Ellers vil autoreparatørerne sætte til på genopbygningen. Det sætter en naturlig øvre grænse for de omkostninger, autoreparatørerne kan bruge på genopbygningen.

Det skønnes efter metode 1 med nogen usikkerhed, at branchen højst har kunnet bruge 120 mio. kr. på at genopbygge de 1.200 biler. Ved dette maksimumsbeløb vil udgifterne til køb og genopbygning af de færdselsskadede biler svare til værdierne før skaderne. I praksis vil en genopbygget bil kunne sælges til en lavere pris end en bil, der ikke har været færdselsskadet, samtidig med at genopbyggerne har lavere omkostninger end ved normale reparationer. De 120 mio. kr. er derfor måske for højt sat. Forudsættes omkostningerne ved genopbygning at være 75 pct. af det maksimale, har branchen med regelændringen fået reduceret omsætningen med ca. 90 mio. kr., eller ca. 78.000 kr. pr. bil inkl. moms.

Ser man nøje på resultaterne ved metode 2 kan man tilsvarende anføre, at den faktiske reparationsudgift, branchen er gået glip af, ikke er 210 mio. kr. for de i alt 2.900 biler, men måske 50 mio. kr. mindre.

Når man imidlertid ser på priserne forsikringsselskaberne får og har fået for de skadede biler, de sælger til autoværkstederne, tyder det på, at der er en nogenlunde sammenhæng mellem forsikringsselskabernes vurdering af reparationsudgiftens størrelse og den faktiske reparation, idet summen af salgsprisen for vragene og den anslåede reparationsudgift svarer nogenlunde til forsikringsselskabernes vurdering af værdien før skaden. Autoreparatøren vil dog også have omkostninger ved salg, og det der kan spares i reparationsudgifter, når reparationen ikke skal gennemføres på kort tid etc., sættes måske til ved ekstra salgsomkostninger

5.2.2 Motorcykler

Kun et meget lille antal motorcykler, i størrelsesordenen 100-150 årligt videresælges fra forsikringsselskaberne til genopbygning hos autoreparatørerne, jf. tabel 5.14.

Tabel 5.14 Forsikringsselskabernes videresalg til genopbygning (motorcykler)

	Antal	Gnsn. reparationsbeløb (kr.)	Reparationsbeløb i alt (kr.)
1997	127	48.473	6.156.017
1998	133	47.169	6.273.460
1999	139	52.778	7.336.074
2000	142	43.027	6.109.850
2001	99	43.754	4.331.657
2002	146	42.308	6.176.901

Der er store udsving både før og efter lovændringen pr. 1. januar 2000. Der har ikke kunnet eftervises nogen effekt på antallet af motorcykler, der genopbygges, men gennemsnitsværdien er faldet lidt efter regelændringen, svarende til et samlet værdi på ca. 1 mio. kr. På grund af det lille antal motorcykler er usikkerheden på dette skøn meget stort.

5.2.3 Varebiler

Forsikringsselskaberne videresælger årligt 250-350 varebiler til genopbygning, jf. tabel 5.15. Ved anvendelse af samme analyse som for personbiler skønnes det, at regelændringen har medført, at antallet årligt er reduceret med 30 varebiler, samt et fald i omsætningen på 6 mio. kr. På grund af det lille antal varebiler er der stor usikkerhed på dette skøn.

Tabel 5.15 Forsikringssekskabernes videresalg til genopbygning (varebiler)

	Antal	Gnsn. reparationsbeløb (kr.)	Reparationsbeløb i alt (kr.)
1997	280	61.698	17.275.443
1998	349	59.222	20.668.541
1999	358	63.114	22.594.946
2000	287	58.291	16.729.485
2001	250	61.614	15.403.566
2002	317	49.863	15.806.674

Virkingen af regelændringen for varebiler og motorcykler synes således at være noget under 10 pct. af virkingen for personbiler.

5.3 Sammenfatning

Loven om genopbygning af færdselsskadede biler har medført, at flere biler kontanterstattes frem for reparerer. Endvidere bliver færre af de kontanterstattede biler videresolgt fra forsikringssekskabet til branchen med henblik på genopbygning.

Der er blevet foretaget to beregninger af konsekvenserne. I den ene beregning – metode 1 - sammenlignes kontanterstatninger, antal biler mv. i tre år før regelændringen med udviklingen 3 år efter for alle erstatningssagerne under en række forudsætninger, herunder at hovedparten af udviklingen skyldes de nye regler. I den anden beregning tages der mere direkte udgangspunkt i oplysninger om den del af erstatningssagerne, der specifikt berøres af de nye regler

Konsekvenserne er sammenfattet i tabel 5.16 henholdsvis 5.17.

Tabel 5.16 Konsekvenser af loven om genopbygning af færdselsskadede biler for reparation og kontanterstatning af biler, ændring 2000-02 ift. 1997-99 ved sammenligning af udviklingen for samtlige forsikringsager (metode 1)

	Personbiler	Motorcykler	Varebiler	I alt
<i>Antal pr. år</i>				
Kontanterstatninger	2.700	100	0	2.800
Reparerede biler	-2.600	-100	0	-2.800
Genopbygning	-1.200	0	-30	-1.230
<i>Beløb (mio. kr. inkl. moms) pr. år</i>				
Kontanterstatninger	69	7	5	80
Reparerede biler	-53	-4	1	-56
Genopbygning	-128	-1	-6	-135

Efter metode 1, har regelændringen ført til, at der er repareret eller genopbygget omkring 4.000 færre biler end ellers svarende til et reparationsbeløb på ca. 190 mio. kr. Opgørelse efter metode 1 er usikker.

Table 5.17. Consequences of law on reconstruction of damaged vehicles for repair and cash compensation for vehicles by direct comparison of the development for the vehicles, which are potentially covered by the changes (method 2)

	Antal biler stk.	Reparations- beløb* mio. kr.	Værdi af bi- ler før ska- den * mio. kr.
Stigning i antal personbiler, der kontanterstat- tes, og hvor genopbygning ikke må foretages	3.000	120	140
Personbiler, der før blev solgt til genopbyg- ning, men som ikke længere må genopbygges	2.700	197	225
Stigning i antal personbiler, der kontanterstat- tes, og hvor genopbygning må foretages, men ikke gennemføres	200	13	15
I alt personbiler	5.900	330	380
Varevogne og motorcykler, anslået	ca. 300.	20	20
Alt i alt	ca. 6.000	350	400

*Beløb med moms

After method 2, where more direct comparisons are made for the compensation cases, which are affected by the regulation, it is estimated that 6,000 extra vehicles have been scrapped, where repairs for ca. 350 mio. kr. with VAT have been given up. The damaged vehicles had a value of ca. 400 mio. kr. before the damage.

Also this calculation is uncertain, but most likely it is more precise than the comparisons for all compensation cases.

The first calculation constitutes a minimum estimate of the effect, while the second calculation is most likely a central estimate or perhaps an overestimate.

It should be emphasized, that the analysis after method 1 is afflicted with great uncertainty. It is due, for example, to the fact that the total turnover of the repair industry is large in relation to the change, the law on reconstruction of damaged vehicles has meant. A change in turnover in connection with repair will therefore also be due to many other factors, which can blur the effect of the change.

6. Repair industry's turnover

It can be difficult to calculate the precise development in production of repair, since repair is carried out by different branches. Thus, car dealers also often have a workshop, where in addition to service work etc. also repair is carried out and vice versa will real workshops also often sell cars. Finally, it is a part of production "sort".

According to National Accounts, production of repair in 1999 was in total ca. 21 mia. kr. with VAT and ca. 17 mia. kr. without VAT, while trade in cars etc. has a corresponding production. Of the 17 mia. kr. comprises insurance repairs for ca. 3,5 mia. kr. ca. 20 pct. of the total production.

Autoreparationsbranchens produktion i faste priser har været vigende siden midten af 1990'erne, hvilket er bemærkelsesværdigt, når man tager udviklingen i trafikken og bilbestand i betragtning. Fra 1994 til 1998 faldt produktionen i faste priser med ca. 15 pct., men selv om produktionen har været vigende, er det ikke gået ud over værditilvæksten, da stort set hele faldet i produktion er modsvaret af færre indkøb af råvarer, reservedele mv. Det tyder på en tendens til at arbejdet i værkstederne i videre udstrækning får karakter af skadeforebyggelse og service mv. end egentlig reparation.

Ser man på udviklingen ifølge Nationalregnskabet fra 1998 til 2002 er produktionen i faste priser for autohandel og – reparation stort set uændret, men med et dyk fra 1999 til 2000 og 2001, men dette fald blev genvundet fra 2001 til 2002. Nationalregnskabet har endnu ikke opsplittet handel og produktion for de senere år. Mens produktionen set over alle årene kunne fastholdes i faste priser faldt værditilvæksten for den samlede autobranche med ca. 8 pct. i faste priser. Igen var der et dyk fra 1999 til 2000 og 2001, mens en del af faldet blev genvundet fra 2001 til 2002.

Autobranchen har således haft betydelig tilbagegang i 2000 og 2001, mens en del af tilbagegangen synes genvundet i 2002.

En del af tilbagegangen skyldes et fald i reparationer af forsikringskader. Autoreparationsbranchens omsætning i forbindelse med færdselsskadede biler er faldet de senere år. På basis af de tabeller, der dannede grundlag for analyserne i afsnit 5 efter metode 1, kan det opgøres, at branchens samlede omsætning før moms i forbindelse med reparation af færdselsskadede biler er faldet med ca. 340 mio. kr. årligt, jf. tabel 6.1. I perioden 1997-1999 udgjorde de årlige reparationer i størrelsesordenen 3,60 mia. kr. I årene 2000-02 udgjorde de 3,25 mia. kr. Det svarer til et fald på 9,5 pct.

Disse tal omfatter kun reparationer som følge af færdselsskader, og hvor der har været en taksator involveret. Eventuelle reparationer, der er gået uden om forsikringselskaberne, samt især vedligehold eller reparationer, der ikke skyldes skader, er ikke med i tallene.

Tabel 6.1 Omkostninger til reparation af færdselsskadede køretøjer, 2002-priser

	Personbiler	Motorcykler	Varebiler	I alt
Gnsn.1997-1999 (mio.kr.)	3.138	35	419	3.591
Gnsn.2000-2002 (mio. kr.)	2.800	32	419	3.251
Ændring (mio. kr.)	-337	-3	31	-340
Ændring pct.	-10,7	-7,5	8,1	-9,5

Anm: Ekskl. Moms. Se i øvrigt anmærkninger til tabel 5.5.

Udover de biler, hvor forsikringselskaberne betaler for reparationerne kan det beregnes, at der er mistet en omsætning på ca. 100 mio. kr. vedrørende reparationer af biler, som forsikringselskaberne har kontanterstattet, men som købes til genopbygning.

Samlet set er omsætningen vedrørende forsikringskader således faldet med ca. 450 mio. kr. i priser uden moms eller med ca. 12 pct. Af de ca. 450 mio. kr. vedrører

anslået ca. 280 mio. kr. de ændrede regler for genopbygning, mens ca. 170 mio. kr. skyldes at der sker færre og mindre uheld, såvel efter metode 1 som metode 2.

Tabel 6.2 viser, at de samlede omkostninger til lakering stort set har svinget omkring gennemsnittet, selvom der er færre skader. Udgifterne til reservedele er derimod faldet støt i hele perioden, mens udgifterne til arbejds løn er steget fra 1997 til 1999 og derefter faldet kraftigt.

Tabel 6.2 Omkostninger til reparation af færdselsskadede køretøjer, 2002-priser

	Lakering	Reservedele	Arbejds løn	I alt
	mio. kr.			
1997	693	1.804	972	3.489
1998	743	1.763	961	3.496
1999	844	1.842	1.068	3.789
2000	816	1.659	972	3.487
2001	749	1.530	885	3.202
2002	738	1.449	847	3.073
Gennemsnit	764	1.674	951	3.423
	indeks gnsn=100			
1997	91	108	102	102
1998	97	105	101	102
1999	110	110	112	111
2000	107	99	102	102
2001	98	91	93	94
2002	97	87	89	90

Anm: Ekskl. moms. Se i øvrigt anmærkninger til tabel 5.5.

Den samlede omsætningsreduktion på 450 mio. kr. ekskl. moms skal ses i forhold til den samlede produktion i branchen, der ligger på et niveau på 17 mia. kr. Der er således tale om en begrænset effekt på branchens omsætning.

Tallene kan summeres således:

- Den samlede omsætning i autoreparationsbranchen er ca. 17 mia. kr. uden moms.
- Ca. 3,5 mia. kr. uden moms vedrører reparation af færdselsskadede biler. Årsomsætningen vedrørende forsikringsbiler er de senere år faldet med ca. 450 mio. kr., hvoraf de 280 mio. kr. kan henføres til de ændrede genopbygningsregler. Det svarer til 1,6 pct. af den samlede omsætning på 17 mia. kr., men hertil kommer et fald på 1 pct. som følge af færre skader.

7. Udviklingen i bilsalget, nye og brugte biler

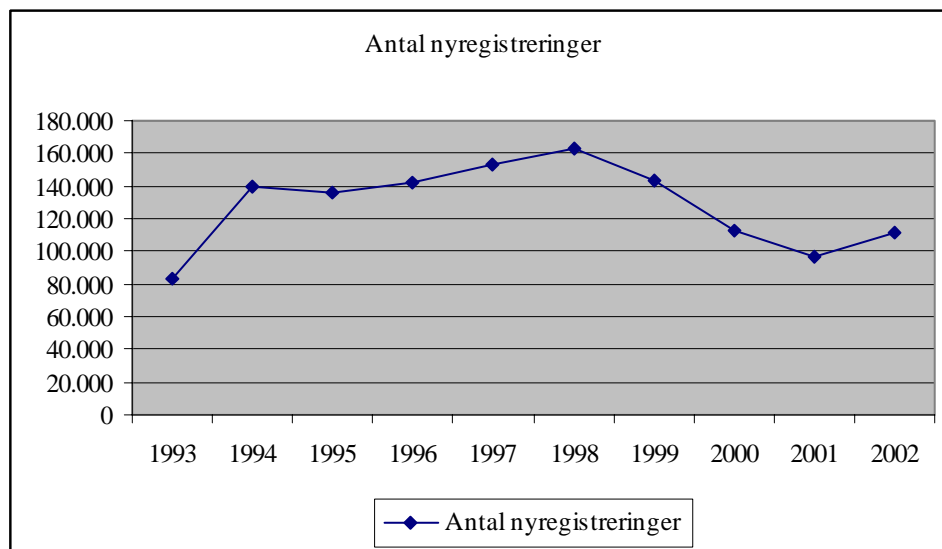
Da lovforslaget om genopbygning af færdselsskadede biler blev fremsat, blev det forudsat, at de biler, der ikke genopbygges, erstattes af nye eller brugte biler. Skønnene over det offentlige merprovenu ved lovændringen var baseret på denne forudsætning.

Det er ud fra tilgængelig statistik svært at afklare, i hvilket omfang det er sket. Bilsalget bestemmes af en række overordnede mekanismer, f.eks. konjunkturudviklingen, huspriserne, renteniveauet, mulighederne for lånekonvertering, beskæftigelses-situationen og den geopolitiske situation.

Effekten af lovændringen på bilsalget i forhold til det samlede bilsalgs størrelse er meget beskeden, hvorfor det er næsten umuligt at afdække den isolerede effekt af lovforslaget. Analysen i afsnit 5 viste, at der efter lovens vedtagelse skrottes ca. 6.000 biler ekstra. Med et bilsalg, der på sigt forventes at ligge på et niveau på ca. 130.000, jf. figur 7.1, vil lovændringen kun flytte højst 4 – 5 procent.

Det er således ikke muligt på baggrund af de overordnede opgørelser af antallet af nyregistreringer at konkludere, om loven har fået den forventede afledte effekt på salget af nye og brugte biler, jf. at bilsalget ofte ændrer sig med mere end 10 pct. fra år til år af konjunkturmæssige årsager. Fra 1999 steg benzinpriserne således kraftigt, hvilket har reduceret efterspørgslen efter kørsel og dermed efterspørgslen efter "bilbestand". Små ændringer i efterspørgslen efter bilbestand slår kraftigt ud i nyregistreringerne på kort sigt. Hvis efterspørgslen efter bilbestand således falder med 1 pct. vil det svare til over 15 pct. af nybilsalget på kort sigt.

Figur 7.1. Udviklingen i antal nyregistreringer 1993-2002



Kilde: De Danske Bilimportører

Tabel 7.1 viser antallet af registreringer af nyregistrerede brugte biler i skatteregionerne. Tallene må ikke forveksles med salgstal for biler eller med den statistik over nyregistreringer, der er baseret på det Centrale Register for Motorkøretøjer, jf. figuren ovenfor. Statistikken omfatter endvidere kun en del af de brugte biler, hovedsaa-

geligt brugte importerede biler, der indregistreres i Danmark, mens f.eks. videresalg af udlejningsbiler, biler udlejet til valutaudlændinge og visse andre køretøjer, f.eks. sygetransporter, ikke er medtaget.

Med disse forbehold viser tabellen, at importen af brugte biler i perioden 1995-2002 har vist en faldende tendens. Fra et niveau på 11-12.000 i midten af 1990'erne, er niveauet i 2001-2002 godt 8.000 brugte biler årligt. Målt i forhold til nyregistrerede nye biler er andelen de sidste år dog øget lidt.

Tabellen indikerer en vis sammenhæng mellem antallet af indregistrerede nye biler og antallet af indregistrerede brugte biler. Dette kan måske umiddelbart forekomme overraskende, da et stort nybilsalg alt andet lige vil føre til et større udbud af indlandske brugte biler i takt med at nybilskøberne sælger deres brugte biler. Dette taler for, at importen af brugte biler ville være mindre, når nybilsalget er stort.

Når dette ikke afspejles i tabellen kan det skyldes, at de overordnede mekanismer, der bestemmer nybilsalget, har lige så stor indflydelse på brugtbilssalget og dermed overskygger effekten af at der alt andet lige kommer flere brugte biler på markedet, når nybilsalget øges. Dertil kommer eventuelle udbudseffekter som følge af importen af brugte biler.

Sammenhængen er måske snarere, at når efterspørgslen efter biler stiger, stiger brugtvognspriserne, hvilket gør det relativt billigere at købe nye biler og fordelagtigt at importere brugte.

Da det er ikke muligt at isolere disse effekter er det ikke muligt at lave en 'alt andet lige' analyse af lovforslagets virkning på importen af brugte biler. Det faldende antal brugte biler kan derfor næppe tages som udtryk for, at lovændringen ikke har ført til flere importerede brugte biler. Omvendt kan den stigende andel af de brugte registrerede biler i forhold til nye registrerede biler ikke tages som udtryk for, at lovændringen har fået den forventede effekt. Dertil er usikkerheden for stor.

Tablet 7.1 Registrerede brugte indførte biler 1995-2002

År	Nye	Brugte								Brugte i pct. af nye
		0-1 årige	1-2 årige	2-3 årige	3-4 årige	4-5 årige	5-6 årige	6+ årige	i alt	
1995	132.132	371	301	364	649	673	532	8.233	11.123	8,4
1996	133.902	598	412	396	654	732	720	8.873	12.385	9,2
1997	142.417	437	429	368	500	529	642	7.984	10.889	7,6
1998	148.258	413	534	384	415	420	443	8.795	11.404	7,7
1999	130.793	411	222	200	258	262	272	8.446	10.071	7,7
2000	101.360	313	262	192	268	241	278	7.307	8.861	8,7
2001	86.836	592	289	206	250	208	215	6.377	8.137	9,4
2002	94.128	374	227	229	270	211	191	6.612	8.114	8,6

Kilde: Told- og Skattestyrelsen

Der er sket et skift i alderssammensætningen af registrerede brugte biler, således at de ældre biler udgør en større del af det samlede antal. Af tabel 7.2 ses, at hvor biler, der er 6 år eller ældre i midten af 90'erne udgjorde 70-74 pct. af det samlede antal registrerede brugte biler, har de senere år udgjort 78-84 pct.

Da ældre biler må formodes at være billigere end nyere biler, er forskydningen mod ældre biler et udtryk for, at bilkøberne bruger færre penge på biler. Denne forskydning afspejler formentlig de samme faktorer, som også bestemmer det samlede nybilsalg og den samlede import af brugte biler, jf. ovenfor, blot i mindre format. Dvs. renteniveau mv. er afgørende for, hvilke biler, der importeres.

De seneste års relative større andel af ældre brugte biler starter før loven om færdselsskadede biler blev gennemført og topper i 1999. Effekten kan således næppe tilskrives lovændringen.

Tabel 7.2 Fordelingen på alder af registrerede brugte biler

	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6+	I alt
1995	3,3	2,7	3,3	5,8	6,1	4,8	74,0	100
1996	4,8	3,3	3,2	5,3	5,9	5,8	71,6	100
1997	4,0	3,9	3,4	4,6	4,9	5,9	73,3	100
1998	3,6	4,7	3,4	3,6	3,7	3,9	77,1	100
1999	4,1	2,2	2,0	2,6	2,6	2,7	83,9	100
2000	3,5	3,0	2,2	3,0	2,7	3,1	82,5	100
2001	7,3	3,6	2,5	3,1	2,6	2,6	78,4	100
2002	4,6	2,8	2,8	3,3	2,6	2,4	81,5	100

8. Beskæftigelse og ledighed

8.1 Beskæftigelsesudviklingen

Da autoreparation foretages af flere forskellige brancher, hersker der en vis usikkerhed vedrørende opgørelse af beskæftigelsen herved.

Udover ATP statistikken opgøres beskæftigelsen også i Nationalregnskabet, men den detaljerede statistik, hvor beskæftigelsen i brancherne forsøges opgjort på faktisk aktivitet, udarbejdes med en større forsinkelse end ATP statistikken.

Ifølge Nationalregnskabet, der principielt også søger beskæftigelsen ved autoreparation hos bilforhandlere opgjort, men beskæftigelsen ved bilsalg hos autoreparatører ekskluderet, var der i 1999 i alt ca. 24.500 personer, der fortrinsvis var beskæftiget med autoreparation, heraf ca. 6.350 selvstændige og ca. 18.150 ansatte. De selvstændige udgør således ca. 25 pct. af de beskæftigede. Ikke alle de beskæftigede er hel- eller fuldtidsbeskæftiget.

Der blev præsteret ca. 39,06 mio. arbejdstimer, hvoraf 23,7 vedrørende de ansatte (ca. 1.300 timer i gennemsnit) og ca. 15,35 mio. timer vedrørende selvstændige (ca. 2.400 timer i gennemsnit).

Det lave antal timer i gennemsnit for ansatte skyldes sandsynligvis, at der er mange praktikanter eller lærlinge ansatte i autoreparationsbranchen i dele af året. En delårs ansat praktikant, der er på skole dele af året tæller for en hel ansat.

Såfremt antal timer for de ansatte omregnes til fuldtidsstillinger ved en arbejdstid på højt sat 1.800 timer inkl. et vist overarbejde, er der efter Nationalregnskabet ca. 13.000 fuldtidsansatte og yderligere ca. 6.000 "hvide" selvstændige eller i alt 19.000 fuldtidsbeskæftigede.

Selv om man korrigerer for delårsansættelser og deltidsansatte synes der dog efter nationalregnskabet at være beskæftiget ca. 2.000 flere fuldtidsbeskæftigede ansatte end efter ATP-statistikken.

Selv om ATP-statistikken sandsynligvis også omfatter personer, der er ansatte i autoreparationsvirksomheder, men er beskæftiget med salg mv., og udelukker ansatte i bilforretninger, der er beskæftiget med autoreparation samt selvstændige generelt, skønnes det med usikkerhed at ATP statistikken viser udviklingen for hele autoreparationsbranchen.

På basis af Danmarks Statistiks ATP-statistik er det opgjort, at der er mellem 10.000 og 11.000 fuldtidsbeskæftigede, som er beskæftiget med reparation og vedligeholdelse af biler mv.

Tabel 8.1 viser en fordeling på brancher for perioden 3. kvartal 1998 til 1. kvartal 2003, dvs. 6 kvartaler før lovændringen og 13 kvartaler efter.

I de 6 kvartaler, der ligger forud for lovændringen var den gennemsnitlige beskæftigelse ca. 10.950 personer. I de 13 kvartaler, der ligger efter lovændringen var den gennemsnitlige beskæftigelse på 10.550 personer. En sammenligning af de to perioder viser således en niveauforskel på ca. 400 fuldtidsbeskæftigede.

Dette skal dog korrigeres for, at der generelt er en sæsonvariation i antallet af beskæftigede hen over året. Således er beskæftigelsen i 4. kvartal større end i de øvrige kvartaler.

Korrigeres der for dette forhold, er der et fald på ca. 285 fuldtidsbeskæftigede, når perioden inden lovændringen sammenlignes med perioden efter.

Det bemærkes, at faldet i beskæftigelsen ikke falder tidsmæssigt sammen med lovens iværksættelse pr. 1. januar 2000. Således er beskæftigelsen i 1. og 2. kvartal 2000 – altså umiddelbart efter lovens vedtagelse - større end de tilsvarende kvartaler året før. Betragtes beskæftigelsen i hele 1999 på 10.929 personer med beskæftigelsen i hele 2000 på 10.938, altså året før med året efter lovændringen, så er der tale om et uændret antal fuldtidsbeskæftigede.

Derimod synes der at være et afgørende fald i beskæftigelsen fra 2. kvartal til 3. kvartal 2001. Den tidsmæssige forskydning indikerer, at beskæftigelsen er bestemt af mange andre ting end reglerne for genopbygning. I 2002 er der sket et yderligere fald i beskæftigelsesniveauet.

Faldet på 285 fuldtidsbeskæftigede bør korrigeres for en række forhold. For det første kan der være afledte beskæftigelsesmæssige konsekvenser af en lavere omsætning i reparationsbranchen, f.eks. i virksomheder, der beskæftiger sig med engros-handel af reservedele og reparationsudstyr. For det andet omfatter tallene kun lønmodtagere og ikke selvstændige. Endelig kan der ske skift mellem værksted og bilhandel.

Hvis udviklingen i ATP-statistikken, men nationalregnskabet's samlede beskæftigelse lægges til grund, er beskæftigelsen i branchen beregnet til at være faldet med ca. 360 ansatte og ca. 140 selvstændige i alt ca. 500 personer på grund af mindre arbejde med forsikringsbiler. Det svarer til et fald på ca. 2.6 pct. Af de 500 personer vedrører omkring 300 personer de nye regler, mens de resterende 200 personer vedrører et fald i forsikringsreparationer, der ville være kommet i alle tilfælde.

Der er dog en række øvrige forhold, der ligeledes skal tages i betragtning. Autoreparationsværkstedet foretager andet og mere end at genopbygge færdselsskadede biler, fx serviceeftersyn, reparation efter slitage, skift af dæk mv. Således omfatter genopbygningen kun ca. 20 pct. af branchens samlede omsætning. Den generelle udvikling i omfanget af de øvrige aktiviteter har indflydelse på omsætningen og beskæftigelsen i autoreparationsbranchen. Den kan bl.a. være bestemt af bilparkens sammensætning og alder.

Sammenfattende kan det beregnes, at den samlede beskæftigelse har udviklet sig som følger siden 1999:

Table 8.1 Ændret beskæftigelse i automobilbranchen

Beskæftigede	Antal ansatte
Samlet fald i beskæftigede ansatte	360
Samlet fald i beskæftigede selvstændige	140
Samlet fald i beskæftigede	500
heraf på grund af færre reparationer og genopbygninger af forsikrede biler i alt	500
heraf på grund af ændrede afgiftsregler 210 ansatte og 90 selvstændige	300

Table 8.2 Antal fuldtidsbeskæftigede i reparations- og vedligeholdelsesbranchen for biler

	Autorepa- rations- værksteder	Karosseri- værksteder	Auto- elektrikere	Under- vogns- behandl.	Auto- lakerier	Dæk- service	Auto- service i øvrigt	I alt
1998								
3. kv.	6.471	463	203	205	1.469	1.135	356	10.302
4. kv.	7.262	545	229	262	1.765	1.236	370	11.669
1999								
1. kv.	6.689	500	232	200	1.577	1.187	349	10.734
2. kv.	6.605	502	221	192	1.534	1.144	370	10.568
3. kv.	6.772	494	220	227	1.609	1.226	390	10.938
4. kv.	7.031	539	236	295	1.766	1.217	392	11.476
2000								
1. kv.	6.837	490	230	222	1.684	1.202	383	11.048
2. kv.	6.850	478	223	235	1.719	1.173	391	11.069
3. kv.	6.488	448	223	230	1.538	1.175	396	10.498
4. kv.	6.888	484	222	297	1.640	1.203	401	11.135
2001								
1. kv.	6.568	471	212	226	1.504	1.214	403	10.598
2. kv.	6.677	464	202	227	1.494	1.158	415	10.637
3. kv.	6.308	438	194	236	1.388	1.154	405	10.123
4. kv.	6.648	493	201	298	1.512	1.194	413	10.759
2002								
1. kv.	6.293	453	190	223	1.366	970	452	9.947
2. kv.	6.508	432	185	240	1.446	963	496	10.270
3. kv.	6.225	401	184	234	1.338	949	496	9.827
4. kv.	6.746	446	187	310	1.490	1.139	511	10.829
2003								
1. kv.	6.367	440	182	237	1.371	1.067	483	10.147

Kilde: Danmarks Statistiks beskæftigelsesopgørelse på grundlag af ATP. 1. kv. 2003 er foreløbige tal.

Anm: Tabellen viser antal fuldtidsbeskæftigede lønmodtagere, beregnet ved at dividere den samlede ATP-indbetaling fra hver arbejdsgiver med bidraget for en fuldtidsbeskæftiget lønmodtager. Dette mål for beskæftigelsen kan opfattes som det antal fuldtidsbeskæftigede lønmodtagere, der kunne udføre samme arbejdsmængde, som faktisk udføres i alle hele, påbegyndte og afsluttede arbejdsforhold for både heltids- og deltidsansatte i det pågældende kvartal. Antallet af fuldtidsbeskæftigede er således ikke det samme som antal beskæftigede lønmodtagere. Opgørelsen omfatter ikke selvstændige og medhjælpende ægtefæller.

8.2 Ledigheden

Det vurderes i det foregående afsnit, at beskæftigelsen i autobranchen er reduceret med ca. 500 personer de sidste år, hvoraf omkring 60 pct. skyldes ændringen i reglerne for genopbygning af færdselsskadede biler. I forlængelse heraf er det nærliggende at belyse, om ledigheden er steget i samme omfang som faldet i beskæftigelsen.

Eller med andre ord: Har de personer, der har mistet eller ved naturlig afgang ikke har fået job i genopbygningsbranchen, fået beskæftigelse andetsteds eller er de blevet arbejdsløse?

Desværre er det statistiske grundlag for at belyse udviklingen i ledigheden betydeligt mindre detaljeret end for beskæftigelsen. De officielle ledighedstal er således ikke opdelt på brancher – hvilket er i sagens natur, da en ledig ikke er tilknyttet en branche. I stedet er ledighedstallene opdelt på en række andre kriterier, fx den lediges a-kasse.

Den manglende detaljeringsgrad betyder, at vurderinger af ledighedsudviklingen som følge af regelændringen for genopbygning er usikre.

Tabel 8.2 viser udviklingen i det gennemsnitligt antal ledige og ledighedsprocenten for dels metalarbejdere, dels for hele arbejdsstyrken. Der er ca. 100.000 metalarbejdere i Danmark. Siden 1996 har ledigheden været støt faldende til et niveau på omkring 5 pct. i 2002. I første kvartal 2003 er niveauet 7 pct., men det skyldes, at der anvendes ikke-sæsonkorrigerede tal og at ledigheden i 1. kvartal generelt er større end i de øvrige kvartaler.

I det store hele har ledigheden for metalarbejdere været mindre end ledigheden generelt, der dog viser en tilsvarende udvikling som metalarbejdernes.

Der er ca. 100.000 metalarbejdere i Danmark. Med det nuværende niveau for ledigheden på ca. 5.000 vil de ca. 500 færre ansatte i autobranchen udgøre ca. 1 pct. af de ledige metalarbejdere, såfremt alle 500 er metalarbejdere. Det er for lille en andel til at udsving i ledigheden for metalarbejdere kan anses som at være forårsaget af faldende beskæftigelse i autoreparationsbranchen.

En ledighed på ca. 5 pct. betyder endvidere, at der er gode vilkår for at finde anden beskæftigelse, for de personer, der har mistet eller snarere ikke har fået beskæftigelse i autobranchen.

Dertil kommer, at nogle af de personer, der tidligere har været i autoreparationsbranchen, kan være gået på pension eller efterløn.

På den baggrund vurderes, at regelændringen ikke har ført til stigende ledighed. Det skal endnu engang understreges, at vurderingen er meget usikker pga. det udetaljerede datagrundlag, men ledighedsstatistikken giver ikke belæg for at de ny regler har ført til større ledighed.

Der kan dog meget vel have været en midlertidig forøgelse af ledigheden i en periode efter 1. januar 2000, inden de pladesmede etc., der har mistet beskæftigelse i autobranchen, har fundet job andetsteds. Faldet i beskæftigelsen har ikke nødven-

digvis ført til afskedigelser, idet 500 personer svarende til 2,6 pct. af de beskæftigede ansatte og selvstændige ligger under den naturlige afgang.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at den forøgelse af ledigheden for metalarbejdere, der sker i især 1. kvartal 2000 ikke skyldes ledige autoreparationsfolk. I dette kvartal steg beskæftigelsen for disse, jf. forrige afsnit.

Tablet 8.3 Udviklingen i ledigheden – ikke-sæsonkorrigerede tal

	Gnsn. antal ledige metalarbejdere	Gnsn. antal ledige i alt	Ledige metalarbejdere i pct. af	Ledige ialt i pct. af arbejdsstyrken
1996				
1. kv.	9686	278604	8,7	10,8
2. kv.	8329	239130	7,5	9,1
3. kv.	7116	238019	6,4	9,1
4. kv.	7429	216981	6,7	8,3
1997				
1. kv.	9083	249782	8,2	9,8
2. kv.	7200	215785	6,5	8,3
3. kv.	6271	216017	5,6	8,3
4. kv.	6126	194284	5,5	7,4
1998				
1. kv.	7209	214684	6,5	8,3
2. kv.	5748	177666	5,2	6,7
3. kv.	4865	178429	4,4	6,7
4. kv.	4617	155172	4,2	5,8
1999				
1. kv.	6288	181979	5,8	6,9
2. kv.	5748	152760	5,3	5,7
3. kv.	5218	154573	4,9	5,8
4. kv.	6012	138583	5,6	5,3
2000				
1. kv.	7397	164765	6,9	6,5
2. kv.	5746	141603	5,4	5,5
3. kv.	4861	149548	4,6	5,8
4. kv.	5067	140979	4,8	5,5
2001				
1. kv.	6095	165797	5,8	6,6
2. kv.	4874	140176	4,6	5,4
3. kv.	4129	139275	3,9	5,4
4. kv.	4426	129698	4,2	5
2002				
1. kv.	5774	155595	5,6	6,1
2. kv.	5056	136141	4,9	5,3
3. kv.	4569	143152	4,5	5,6
4. kv.	5214	139411	5,1	5,4
2003				
1. kv.	7137	177086	7,0	7,1

Kilde: Danmarks Statistiks databank

Set for branchen som helhed vil et fald i efterspørgslen på 1,6 pct. som følge af de nye regler ikke føre til afskedigelser, men snarere til, at der ikke sker fald i genansættelserne ved naturlig afgang, der er mange gange større. Ændringen kan dog have ramt særlige dele af branchen særlig hårdt og afskedigelser kan derfor ikke udelukkes i enkelte tilfælde.

Det er dog ofte værdifuld arbejdskraft – gode håndværkere – der er ansat ved auto-reparation, der erfaringsmæssigt har gode muligheder for at finde beskæftigelse i andre dele af branchen.

9. Effekten på det offentlige provenu

9.1 Udskiftning af bilparken

De ændrede regler for genopbygning af færdselsskadede biler fastsatte umiddelbart, at der skulle betales ny registreringsafgift for biler, hvor reparationsudgiften udgjorde mere end 75 pct. af værdien dog mindst 15.000 kr. og bilen var forsikret.

Det ville dog være uøkonomisk at reparere sådanne biler, og provenuvirkningerne af regelændringerne følger snarere af, at dem, hvis bil bliver kasseret og får udbetalt kontanterstatning, i vid udstrækning vil købe en anden bil, og at dem, der tidligere købte en genopbygget bil, i stedet ville købe en anden bil.

For dem, der tidligere købte de ca. 2.700 biler, der ikke længere genopbygges har købet næppe været betinget af, at der var tale om en genopbygget bil. Derfor kan man med stor sikkerhed forudsige, at de har købt 2.700 andre biler.

For de 4.700 ekstra bilister årligt, der har fået kontanterstatning på grund af de nye regler – 3.000 75-100 pct. biler og 1.700 65-75 pct. biler, kan man ikke automatisk gå ud fra, at de har brugt kontanterstatningen til at købe en anden bil. Der vil blandt de 4.700 bilister være nogle, der alligevel ville undlade at købe en ny bil, når den eksisterende ikke kunne køre mere. Fordi en ældre bil fortsat har en brugsværdi, men ikke nogen handelsværdi er det meget billigere at køre videre i egen meget brugte bil, end at købe en tilsvarende meget brugt.

Der er dog sandsynligvis højst tale om, at der er sket et engangsfald i den ønskede bilbestand. I år 2000 har mersalget af andre biler derfor måske været under 4.700 biler, men i 2001 og især i 2002 og frem, vil det med stor sandsynlighed kunne lægges til grund, at salget af andre biler er steget med de nævnte 4.700 biler.

Hvis de alt i alt ca. 6.000 biler, der skønnes ekstra at blive skrottet årligt som følge af ordningen, repræsenterende en værdi før skaden på ca. 400 mio. kr. med moms, blev erstattet af helt tilsvarende brugte biler importeret fra udlandet ville registreringsafgiften heraf udgøre ca. 220 mio. kr., ved et gennemsnitligt registreringsafgift indhold på 55 pct.

I praksis er bilerne dog ikke blevet erstattet af flere importerede brugte køretøjer. Nogle har valgt at bruge kontanterstatningen på køb af nye biler, mens andre har købt en nyere brugt bil.

Ved større efterspørgsel efter nyere brugte biler / mindre udbud af genopbyggede biler stiger brugtvognsprisen alt andet lige i forhold til nye biler og nogle af dem, der ellers ville have købt en nyere brugt bil, eller beholdt en sådan lidt længere i

stedet for at købe en ny, vil købe nye biler. Nettotilgangen til bilbestanden vil i derfor i sidste ende fortrinsvis komme fra et øget salg af nye biler.

Afgiftsbelastningen for nye biler er imidlertid væsentlig større end for ældre biler.

I de første 3 år af en ny bils levetid falder prisen hos bilforhandlere med omkring 35 - 40 pct. Over de næste 6 år falder bilens pris yderligere omkring 35 pct., mens de sidste sandsynligvis højst 25 pct. afskrives over bilens restlevetid på forventet omkring yderligere ca. 6 år. Ser man på den pris bilisten kan få i forhold til nyprisen sker afskrivningen endnu hurtigere. Det er således dyrere at køre rundt i en ny eller nyere bil, men nye eller nyere biler giver bilisten en større nytte pr. km, færre reparationsomkostninger og en bedre brændstoføkonomi end når der bruges en ældre bil. Staten får imidlertid gennem registreringsafgiften en meget stor del af bilisternes merbetalingsvillighed for nye bilår i forhold til gamle bilår.

Derfor kunne det med betydelig usikkerhed men sandsynligvis forsigtigt anslås, at tendensen til, at bilparken blev forynget, når en større andel brugte biler blev skrottet tidligere ville udgøre ca. 50 pct. af restregistreringsafgiftsindholdet i de skrottede brugte biler.

Da registreringsafgiften betales forud for bilens brug, ville en foryngelse af bilparken give større stigninger i registreringsafgiftsprovenuet på kort sigt end den langsigtede virkning i gennemsnit efter et antal år.

I modsat retning trak den ovenfor beskrevne engangseffekt vedrørende de af dem, der får kontanterstatning og ikke umiddelbart køber en anden bil.

Da ændringen i reglerne for færdselsskadede biler alene bidrager med en beskedent del af de kortsigtede skift i nybilsalget kan man ikke gøre sig håb om at spore virkningen direkte i nybilsalget etc.

Usikkerheden er imidlertid væsentlig mindre, når man ser på den beregnede langsigtede og gennemsnitlige virkning på registreringsafgiftsprovenuet.

Når virkningen af regelændringerne søges opgjort ud fra sammenligning af udviklingen i alle erstatningerne mv., jf. metode 1 er der blevet opgivet reparationer for ca. 154 mio. kr. uden moms og ca. 190 mio. kr. med moms. Hvis reparationsudgiften udgjorde 87,5 pct. af værdien af bilerne før skaden er værdien af de skadede biler i alt ca. 220 mio. kr. Ved en registreringsafgift på 55 pct. i gennemsnit er provenuevinsten i registreringsafgift ca. 120 mio. kr. Hertil kommer tillæg på grund af foryngelse af bilparken på netto ca. 60 mio. kr. således at der i alt er vundet ca. 180 mio. kr. i registreringsafgift mv. Hertil kommer ca. 5 mio. kr. i afgift af ansvarsforsikringer.

Endelig medfører høje omkostninger ved bilhold lavere afgifter. Virkningen heraf er ca. 20 mio. kr. efter metode 1. Der henvises i øvrigt til bilag 3.

Når virkningen af regelændringerne søges opgjort mere målrettet efter metode 2 opgives der reparationer for 350 mio. kr. uden moms svarende til, at der fremstilles brugte biler uden registreringsafgift for ca. 400 mio. kr. Registreringsafgiftsindholdet i disse biler er ca. 220 mio. kr. Tillægget på grund af foryngelse af bilparken er

ca. 110 mio. kr., men herfra skal fratrækkes 35 mio. kr. på grund af mindre bilhold hvorved indtægten er steget til ca. 295 mio. kr.

Hertil kommer en afledt afgift af ansvarsforsikringsafgiften på ca. 10 mio. kr., således at staten i alt vinder ca. 305 mio. kr. netto.

Table 9.1 Sammensætning af statens merindtægter fra bilafgifter

Årlig ændring	Mio. kr.
Værdi af skrottede biler før skade	400
Registreringsafgift ved køb af tilsvarende brugte biler fra udlandet	220
Ekstra registreringsafgift på grund af fornyelse	110
Færre bilafgifter på grund af fald i bestand	-35
Afledt afgift af ansvarsforsikringer	10
Alt i alt	305

9.2 Moms

I lovforslagets provenuberegninger blev den momsmæssige forskel på reparationer og ved salg af nye biler ikke eksplicit inddraget. Ved reparation og genopbygning pålægges moms i sidste led før salget. Ved nyregistrering af køretøjer pålægges moms inden registreringsafgiften beregnes. Momsandelen af salgsprisen af en ny bil vil derfor være mindre end momsandelen af en reparation, hvor den udgør 20 pct. Rundt regnet udgør momsen 10 pct. af prisen på en ny bil.

Det blev skønnet, jf. ovenfor, at omsætningsfaldet i reparationsbranchen ville blive ca. 300 mio. kr. inklusive moms. Heraf udgør momsen 60 mio. kr., som staten går glip af i tabte momsindtægter.

Dette modsvares dog af øgede momsindtægter ved det øgede antal nyregistreringer. Ved uændret adfærd vil momsprovenuet herfra udgøre ca. 35 mio. kr. Tages der hensyn til forudsætningen om, at bilkøberne i et vist omfang vil skifte til nyere biler, hvor momsindholdet målt i kroner er større, vil momsindtægterne udgøre ca. 50 mio. kr.

Den direkte virkning på momsindtægterne, givet forudsætningerne i lovforslaget, er således 10 mio. kr. Hertil kommer eventuelle afledte effekter af at anden forbrug reduceres, hvis udgifterne til nyanskaffelse overstiger reparationsprisen efter de tidligere regler eller alternativt at forsikringspræmien forhøjes svarende til forsikrings-selskabernes merudgift ved det øgede antal kontanterstatninger. Effekten vurderes med nogen usikkerhed at være i størrelsesordenen 40 mio. kr., hvorved det samlede tab i momsindtægterne umiddelbart bliver i alt 50 mio. kr.

Modregnes det umiddelbare tab i momsindtægter på 50 mio. kr. i indtægterne fra registreringsafgift på ca. 300 mio. kr., giver det nettoindtægter for staten på 250 mio. kr. Disse 250 mio. kr. kan imidlertid finansiere en skattelettelse på ca. 310 mio. kr., idet en del af skattelettelsen vil blive tilbageført til staten i form af momsindtægter fra øget forbrug.

Det svarer nogenlunde til skønnet over indtægterne fra registreringsafgiften som skønnet i lovforslaget. Det vil sige, at når momsens ikke eksplicit er inddraget i lovforslagets provenuberegninger, så er den ekstra registreringsafgift stort set lig statens provenugevinst i forbrugerpriser. Tages der hensyn til moms fås i stedet statens provenugevinst i faktorpriser. I lovforslaget blev provenugevinsten opgjort i forbrugerpriser.

Der henvises i øvrigt til bilag 2, hvor det illustreres, at den umiddelbare registreringsafgiftsgevinst er fuldstændigt sammenlignelig med indkomstskatteprovenu.

9.3 Ledighed og beskæftigelse

De samfundsøkonomiske og provenumæssige konsekvenser af loven om færdsels-skadede biler er på kort sigt betinget af, at de personer, der er blevet ledige som følge af regelændringen, finder beskæftigelse andet sted. Det synes at være tilfældet, jf. afsnit 8, hvoraf det fremgår, at beskæftigelsen er faldet i autobranschen, men at en tilsvarende stigning i ledigheden kan ikke påvises.

Opgørelse af virkning af nye afgiftsregler på reparation mv. af biler (metode 2)

1. Virkningen på antal biler, der ikke længere repareres efter de nye regler er opgjort efter to metoder.

Efter den første metode er der set på samtlige forsikringssager med materielskader opdelt på henholdsvis skader, der er blevet kontanterstattet, og skader, hvor kundens erstatning er i form af, at forsikringsselskabet lader forsikringstagers bil reparere. Ved at sammenligne forholdene i 1997-1999 med forholdene i 2000-2002 kan man under en række forudsætninger med usikkerhed beregne virkningerne af regelændringerne.

Efter den anden metode er der set mere målrettet på kontanterstatningerne, der af F & P er delt op efter, hvor stor reparationsudgiften ville have været i forhold til værdien før skaden.

I dette bilag er der mere detaljeret redegjort for resultaterne af den anden metode.

Hovedresultaterne af undersøgelsen i dette bilag, der er usikker, er, at afgiftsændringerne har ført til, at ca. 6.000 færre biler repareres for i alt godt ca. 280 mio. kr. mindre uden moms, men til forsikringspriser svarende til et beskæftigelsesfald på ca. 300 personer. Statens gevinst er på ca. 305 mio. kr. hovedsagligt i registreringsafgiftsprovenu, mens forsikringskunderne har fået præmiestigninger på ca. 60 mio. kr. Netto har samfundet således vundet ca. 245 mio. kr.

2. Ved færdselsuheld og skader mv. på forsikrede biler påhviler det forsikringsselskabet at yde erstatning. Det sker i omkring 90 pct. af tilfældene ved, at forsikringsselskabet betaler den faktiske reparation, men i ca. 10 pct. af tilfældene gives der en kontanterstatning. Ved kontanterstatning overtager forsikringsselskabet den skadede bil, mens forsikringskunden får et kontantbeløb, der gør det muligt for kunden at købe en tilsvarende bil som den skadede i den stand bilen havde på skadetidspunktet. Er bilen under 1 år gammel får kunden dog en kontanterstatning, der gør det muligt at købe en tilsvarende helt ny bil.

I praksis ligger kontanterstatningen et sted mellem brugtvognshandlerens udsalgspris og brugtvognshandlerens indkøbspris, jf. at bilen på skadetidspunktet er i en stand, der er lidt dårligere end en "ny" brugt bil hos brugtvognshandleren.

Nogle kunder foretrækker kontanterstatning, f.eks. fordi de alligevel inden for en overskuelig tid ville have udskiftet den brugte bil og især, hvis de forventer, at salgsprisen for en repareret bil vil være mindre end for en tilsvarende bil, der ikke har været repareret efter et større færdselsuheld.

Andre kunder foretrækker at bilen bliver repareret, og især hvis de havde planer om, at beholde bilen længe, og at den reparerede bil med nye dele mv. er mere værd end en tilsvarende ikke repareret bil. Af dem, der fik valget mellem at få en kontanterstatning eller at få bilen repareret – bilister, hvor reparationen udgjorde mellem 65 og 75 pct. af bilens værdi før skaden valgte ca. 2/3 kontanterstatning, mens 1/3 valgte at få bilen repareret.

I følgende tabel B.1.1 er vist udviklingen i kontanterstatningerne fra 1999- 2001 for personbiler som opgjort af F&P.

Tabel B.1.1 Kontanterstatninger 1999 - 2001

	Repara- tionsbe- løb	Erstat- ning	Rester	Antal
1999	mio. kr.	mio. kr.	mio. kr.	stk.
Reparation under 65 pct., af erstatning	64	144	49	1.249
Reparation mellem 65 og 75 pct. af erstatning	55	78	21	630
Reparation mellem 75 og 100 pct. af erstatning	254	287	47	3.479
Reparation over 100 pct. af erstatning	1.530	976	49	24.400
Reparation for kunde over 75 pct.	74			1.931
2.000				
Reparation under 65 pct., af erstatning	66	145	40	1.354
Reparation mellem 65 og 75 pct. af erstatning	146	209	49	2.306
Reparation mellem 75 og 100 pct. af erstatning	377	432	29	6.493
Reparation over 100 pct. af erstatning	1.375	872	34	22.321
Reparation for kunde over 65 pct.	36			1.015
2001				
Reparation under 65 pct., af erstatning	65	143	43	1.252
Reparation mellem 65 og 75 pct. af erstatning	141	201	51	2.333
Reparation mellem 75 og 100 pct. af erstatning	385	442	31	6.712
Reparation over 100 pct. af erstatning	1.198	759	40	19.865
Reparation for kunde over 65 pct.	36			882

I 1999, før ændringen af reglerne for færdselsskadede biler blev gennemført, blev der givet kontanterstatning for godt 30.000 personbiler.

I ca. 1.250 tilfælde var reparationsudgiften på under 65 pct. af erstatningsbeløbet. Umiddelbart ville det have været billigere for forsikringsselskabet, at lade bilerne reparere, hvilket ville have kostet ca. 64 mio. kr., i stedet for at udbetale kontanterstatning på 144 mio. kr. Når der udbetales kontanterstatning, har forsikringsselskabet dog en indtægt ved salg af de skadede biler (rester) på 49 mio. kr. Det er ofte nye biler, der er købt inden for det sidste år, der falder i denne kategori, men det gælder ikke altid, jf. at den gennemsnitlige erstatning er på ca. 115.000 kr.

Der blev også givet kontanterstatning for ca. 625 personbiler, hvor reparationsudgiften udgjorde mellem 65 og 75 pct. af erstatningen. Erstatningerne var på ca. 78 mio. kr., (124.000 kr. i gennemsnit), men herved blev der sparet 55 mio. kr. i reparationsudgifter og vundet 21 mio. kr. ved salg af de skadede biler ”rester” til gen-

opbygning. Forsikringsselskaberne tabte således stort set ikke ved at give kontanterstatning i stedet for at lade bilerne reparere.

I ca. 3.500 tilfælde blev der givet kontanterstatning for skader, hvor reparationsbeløbet var på mellem 75 og 100 pct. af værdien af bilen før skaden (i gennemsnit 89 pct.), og hvor forsikringsselskabet overtog bilen. Erstatningen udgjorde ca. 287 mio. kr., (ca. 82.000 kr. i gennemsnit), mens sparet reparation og rester udgjorde i alt 301 mio. kr. I gennemsnit vandt forsikringsselskabet således ved at give kontanterstatning og lade en stor del af bilerne genopbygge i stedet for selv at lade reparationen foretage for egen regning.

For de resterende næsten 25.000 kontantskadede personbiler, hvor reparationsudgiften udgjorde over 100 pct. af værdien af bilen før skaden (i gennemsnit 157 pct.), blev der givet ca. 975 mio. kr. i kontanterstatning (ca. 40.000 kr. i gennemsnit)

Endelig var der kontanterstatning på ca. 75 mio. kr. i ca. 2.000 tilfælde, hvor kunden valgte reparation i stedet for den tilbudte kontanterstatning. De 2.000 biler var skadet for over 75 pct. af værdien før skaden. Der kan f.eks. være tale om, at kunderne har en særlig præference for netop det skadede køretøj, og foretrækker at lade køretøjet reparere i stedet for at modtage en kontanterstatning. Efter de gamle regler udløste reparationen ikke ny registreringsafgift.

Før afgiftsreglerne for forsikrede færdselsskadede biler blev ændret fra 1. januar 2000, kunne forsikringsselskaberne sælge de skadede biler i de første tre kategorier til genopbygning, samt en vis del fra den fjerde kategori uden at der skulle betales registreringsafgift på ny. Før ændringen solgtes typisk hen ved 4.500 biler til genopbygning.

3. Der sker væsentlige ændringer fra 1. januar 2000.

For det første stiger antal af biler, hvor reparationsudgiften udgør mellem 65 og 75 pct. af erstatningen kraftigt med ca. 1.700 biler fra ca. 625 stk. til ca. 2.325 stk. i 2000/2001.

Biler, hvor reparationsudgiften udgør mellem 65 og 75 pct. af værdien før skaden kan fortsat repareres uden at der skal betales ny registreringsafgift, men kun hvis kunden er blevet tilbudt kontanterstatning i stedet for reparation. Dette tilbud benyttede ca. 1.700 ekstra kunder sig af, uden at forsikringsselskaberne tabte ret meget herved, jf. at de sparede reparationer plus salgsværdien af de skadede biler udgjorde ca. 95 pct. af erstatningerne. Af de ekstra 1.700 biler, der gives kontanterstatning for i denne kategori skønnes ca. 1.500 at blive genopbygget, mens 200 ikke repareres svarende til en reparationsudgift på godt 10 mio. kr.

Biler, hvor reparationerne udgjorde mellem 75 og 100 pct. af værdien af bilen før, kan ikke længere repareres uden at der skal betales ny registreringsafgift. Det ses, at mens der før blev givet kontanterstatning til ca. 3.500 sådanne biler, bliver der efter givet kontanterstatning til ca. 3.000 flere altså i alt ca. 6.500 personbiler. Mens hovedparten af de 3.500 biler - formentlig omkring 2.700 - før blev genopbygget, uden at der skulle betales ny registreringsafgift, kan ingen af de 6.500 genopbygges uden ny registreringsafgift. Af tilvæksten på ca. 3.000 biler vedrører godt 1.900 bi-

ler, hvor reparationen før blev foretaget for kundens egen regning uden registreringsafgift.

Blandt de biler, hvor reparationsudgiften udgør over 100 pct. af værdien før skaden sker der alene minimale forskydninger i forholdet mellem reparationsbeløb, erstatninger og salgsværdi af den ureparerede bil. Efter de gamle regler kunne visse ældre biler genopbygges selv om forsikringsselskabernes opgørelse af reparationsudgifterne udgjorde mere end 100 pct. af værdien før skaden. Genopbygning burde i sådanne tilfælde være udelukket af privatøkonomiske årsager, men hvis et autoværksted har kunnet foretage reparationen billigere end den pris forsikringsselskabet skal betale, har visse af bilerne kunnet genopbygges. Noget tyder på, at det er sket i visse tilfælde, jf., at salgsværdien af rester falder fra 1999 til 2000, men faldet er meget beskedent pr. kontanterstattet bil.

Som det ses, sker der et markant fald i det antal tilfælde, hvor der gives kontanterstatning, og hvor reparationsudgiften er over 100 pct. af værdien før skaden. Fra 1999 til 2000 falder antallet med ca. 2.100 biler, og fra 2000 til 2001 yderligere med ca. 2.400 biler.

Umiddelbart kan faldet ikke direkte tilskrives de nye regler og umiddelbart må faldet tilskrives færre større uheld, men det kan ikke udelukkes, at der måske også er en indirekte effekt.

Forsikring & Pension (F&P) har således oplyst, at der hersker en vis usikkerhed om, hvad reparationsudgiften egentlig bliver. Som udgangspunkt fastsætter taksator, hvad den nødvendige reparation koster, og autoværkstedet bærer da usikkerheden, hvis omkostningen bliver større eller mindre end det af forsikringsselskabet fastsatte beløb. Det kan imidlertid under reparationen vise sig, at flere ting er blevet skadet end oprindeligt vurderet, og reparationen kan da blive dyrere end oprindeligt fastlagt. I visse tilfælde vil reparationen da blive så omfattende, at der også efter de gamle regler skulle betales ny registreringsafgift, hvilket ville føre til et betydeligt tab for forsikringsselskabet, der udover at have betalt mere i reparationsudgifter end hvad en kontanterstatning havde kostet, også skal betale ny registreringsafgift. Denne risiko har måske fået nogle taksatorer til at tillægge et ekstraordinært stort "risikotillæg" til overslaget over reparationsudgiften, når man var tæt på den gamle grænse, således at kunden ikke fik krav på en reparation, men alene en kontanterstatning.

Efter 1. januar 2000 var det kritiske punkt ikke længere 100 pct. for nye biler og 110-150 pct. for ældre biler, men 75 pct. Hvis dette incitament til at "totalskade" bilerne har været udbredt, skulle man forvente, at reparationsudgifternes andel af erstatningerne for "over 100 pct. bilerne" vil stige, i det nogle af dem, hvor reparationen var lidt over 100 pct. af værdien ville "gå" fra kategorien "over 100 pct" til 75-100 pct. Forholdet mellem reparationsbeløbet og erstatningerne er dog meget stabile fra år til år, og der kan ikke ud af tallene inden for usikkerheden udledes sådanne tendenser

Endelig med hensyn til biler, der repareres for kunden. Antallet af biler, hvor det sker, falder fra ca. 2.000 tilfælde til ca. 1.000 tilfælde pr. år, og reparationsbeløbet halveres også fra ca. 75 mio. kr. til ca. 30-35 mio. kr. årligt. Det bemærkes, at af-

grænsningen af kontantskadede biler, der alligevel repareres for kunden er ændret. For 1999 drejede det sig om biler med et reparationsbeløb på mere end 75 pct. af bilens værdi, der kunne genopbygges. For 2000 og 2001 er det biler med et reparationsbeløb på mere end 65 pct. af bilens værdi, der kunne genopbygges. De 2.000 biler fra 1999 indgår således i væksten på ca. 3.000 stk. - 75-100 pct. biler fra 1999 til år 2000.

4. Sammenfattende er der udfra denne opgørelse ca. 2.700 biler, der ikke længere genopbygges af de ca. 3.500 biler, hvor der før blev givet kontanterstatning, selv om reparationsudgiften alene var 75-100 pct. bilens værdi forud for skaden. Reparationsudgiften pr. bil er i gennemsnit ca. 73.000 kr. inklusive moms i alt ca. 197 mio. kr.

Til gengæld gives der kontanterstatning til ekstra ca. 1.700 biler, hvor reparationsudgiften udgør 65-75 pct. af værdien før skaden. Disse 1.700 biler, blev før repareret på forsikringsselskabernes regning, men efter sælges 1.500 til genopbygning for autoværkstedets regning. De 200 biler, der ikke længere repareres/genopbygges repræsenterer en reparationsværdi på ca. 13 mio. kr.

Netto falder forsikringsselskabernes salg af kontanterstattede biler således med ca. 1.200 biler (2.700 – 1.500 biler), hvilket er i overensstemmelse med forsikringsselskabernes opgørelse jf. tabel 5.12 i hovedrapporten.

Udover de 1.700 "65-75 pct." biler, der ekstra får kontanterstatning, men hvor dog ca. 1.500 genopbygges, er der omkring 3.000 ekstra "75-100 pct. biler, der får kontanterstatning og som ikke må genopbygges. Reparationsbeløbet for disse biler er i gennemsnit ca. 40.000 kr. med moms svarende til en omsætning på ca. 120 mio. kr. med moms til forsikringsselskabspriser. Af de 3.000 biler, blev ca. 1.900 før repareret for kundens egne regning for et reparationsbeløb på 74 mio. kr. man kan ikke udelukke, at forskellen – ca. 1.100 biler – før blev kategoriseret under biler, hvor reparationsbeløbet udgør over 100 pct. af bilens værdi før skaden, og før alligevel blev skrottet.

Tilvæksten kan dog også skyldes, at nogle af de biler, der tidligere lå lige under 75 pct. grænsen nu er rykket op over 75 pct. af frygt for, at reparationsudgiften kom til at udgøre mere end 75 pct.

Samlet set har således ført til, at der opgives genopbygninger af ca. 5.900 personbiler med en reparationsudgift med moms på ca. 330 mio. kr. Det svarer til et registreringsafgiftsprovener på ca. 210 mio. kr. eller ca. 35.000 kr. pr. ikke repareret personbil i gennemsnit. Medregnes motorcykler og varebiler ved at forhøje tallene med 5 - 10 pct. er reparationsudgifterne i forsikringspriser med moms faldet med ca. 350 mio. kr., mens registreringsafgiftsproveneret er steget med ca. 220 mio. kr., hvis de skadede biler erstattes af tilsvarende importerede. Erstattes de skrottede biler med nye, hvor afskrivningerne af registreringsafgift er højere pr. år. vindes ca. 330 mio. kr. i registreringsafgift i gennemsnit.

Det skal dog bemærkes, at det ikke kan udelukkes, at der på grund af de ændrede regler er sket et vist skred mellem de forskellige statistiske kategorier, der ikke har nogen reel baggrund. Dette skred kan ikke påvises direkte udfra oplysningerne i tabel 1, men det kan ikke udelukkes, at der kan være tale om ca. 1.000 biler repræ-

senterende en reparationsværdi på ca. 40-50 mio. kr. med moms i forsikringsselekspriser. Ovenstående beregninger overdriver derfor måske virkningen.

Hvis det er tilfældet er indsnævres forskellen mellem opgørelsen efter metode 1 og opgørelsen efter metode 2.

5. Sammenlignes med de oprindelige provenuoverslag er der væsentlige afvigelser på to punkter. Oprindeligt skønnedes ca. 9.000 biler ikke længere at blive repareret. Det oprindelige overslag synes således at have overvurderet antallet. Modsat synes reparationsudgiften pr. bil at være blevet undervurderet. De to afvigelser, der har modsatrettet virkning på provenuet og reparationerne går stort set lige op.

Mens afvigelsen med hensyn til antallet godt kan rummes indenfor usikkerheden, der gjaldt for det oprindelige beslutningsgrundlag, er det umiddelbart vanskeligere at forstå, at de gennemsnitlige reparationsbeløb er over 50 pct. højere end oprindeligt lagt til grund.

Formodningen var, at det især ville være mange skader til en værdi på 15-25.000 kr. der ville medføre, at bilen ikke kunne genopbygges, men erfaringerne efterfølgende peger på, at de typiske kontantskader, har en noget større værdi.

Der kan være to forklaringer herpå. For det første blev det i de oprindelige beregninger indirekte forudsat, at andelen af biler, der var dækket af forsikringer var den samme uanset bilernes værdi. I praksis vil nye biler med høj værdi i videre udstrækning være dækket af kaskoforsikring end ældre biler med lav værdi. Yderligere er kørslen for nyere biler af høj værdi større end for ældre biler af lav værdi. Ved større kørsel stiger risikoen for større færdselsuheld mv.

Den anden forklaring er reparationsgrænsen på 15.000 kr. I visse tilfælde kan en sådan fast grænse trykke reparationsudgiften som forsikringsselskabets skal betale. Er der f.eks. tale om en bil, hvis værdi anslås til 20.000 kr., der med gængse priser skal repareres for 16.000 kr., kan det efter reglerne ikke finde sted uden at der skal betales registreringsafgift på ny. Når taksator syner bilen hos autoreparatøren kan begge parter være opmærksom herpå. Hvis autoreparatøren ved de gængse priser vil gå glip af en god forretning, hvis bilen skrottes i stedet for at blive repareret, kan man ikke udelukke, at autoreparatøren vil argumentere modsat end normalt, nemlig at reparationen måske ikke behøver at være helt så dyr fx kun 14.500 kr. Hvis bilen i øvrigt repareres til bilistens fulde tilfredshed vinder såvel forsikringsselskab, autoreparatør og bilisten, mens staten går glip af en indtægt.

Det er ikke muligt at anslå omfanget af sådanne afgiftsbetingede ændringer i taksatorers overslag over reparationsudgifterne og der er ikke tegn i tallene på at en sådan trafik finder sted.

Ud fra F & P's tal har virkningerne således været:

Tabel B.1.2. Skrotninger, afgiftsprovenu, samfundsøkonomi og beskæftigelse

Virkning	Anslået
Antal biler, der ikke længere repareres, stk.	6.000
Reparationsudgift herved i forsikringspriser med moms, mio. kr.	350
Nettostigning i forsikringspræmier eksklusive ansvarsforsikringsafgift, mio. kr.	50
Ekstra afledt ansvarsforsikringsafgift, mio. kr.	10
Ekstra udgift for forsikringskunder, mio. kr.	60
Ekstra afgiftsindtægter indtægter for stat, mio. kr.	305
Nettosamfundsøkonomisk gevinst max, mio. kr.	245
Lediggjort arbejdskraft, beskæftigede	300

Bilag 2

Opgørelse af virkning på provenu, beskæftigelse og samfundsøkonomisk gevinst

I dette bilag er vist de forskellige mellemregninger for provenu, beskæftigelse og samfundsøkonomisk gevinst af, at reglerne for genopbygning af færdselsskadede biler blev strammet fra år 2000.

Beregningerne er gennemført på baggrund af F & P's udtræk fra databasen, jf. metode 2 og bilag 1, og udviser således måske større effekter end de faktiske. Med henblik på at øge gennemskueligheden af beregningerne er den afledte virkning på ansvarsforsikringsafgiften ignoreret.

Regelændringernes virkning er søgt opgjort for forsikringsselskaberne, staten, borgerne samt erhvervslivet. Først ses der på virkningen for forsikringsselskaberne.

Virkningerne for forsikringsselskaberne:

Ifølge F & P har ændringen ført til et fald i omfanget af reparationer på ca. 350 mio. kr. med moms. Det svarer til ca. 6.000 biler og reparationer på henved 60.000 kr. pr. bil.

Hvis reparationerne i gennemsnit har udgjort 87,5 pct. af værdien af bilerne inklusive afgift før uheldet, udgør værdien af bilerne før skaden ca. 400 mio. kr. For forsikringsselskaberne har omlægningen således ført til, at de har sparet ca. 350 mio. kr. til reparationer, men til gengæld har skullet udbetale ekstra ca. 400 mio. kr. i kontanterstatning. Netto er erstatningerne således steget ca. 50 mio. kr. Forsikringsselskaberne har dog kunnet vælte denne ekstra omkostning videre til forbrugerne. Overvæltningen har også kunnet ske ved at præminen ikke er faldet helt så meget som ellers.

Virkingen for forsikringsselskaberne kan således sammenfattes:

Tabel B.2.1. Virkninger for forsikringsselskaberne

Mio. kr.	Biler reparereres	Biler skrottes	Ændring
Forsikringsselskabernes omkostninger til erstatninger	-350	-400	-50
Forsikringsselskabernes indtægter fra præmier	+350	+400	+50
Netto for forsikringsselskaberne	0	0	0

Ændringerne har således været neutrale for forsikringsselskabernes indtjening efter overvæltning af ekstraomkostningerne på ca. 50 mio. kr. til bilisterne i form af højere forsikringspræmier.

Forsikringsselskabernes administration ved ordningen er blevet reduceret på grund af den indførte grænse på 15.000 kr.

Virksomheder for staten:

I følgende tabel er vist virkningen for staten under forudsætning af, at borgernes opsparing er konstant samt at der er fuld beskæftigelse:

Tabel B.2.2. Virksomheder for staten

Mio. kr.	Biler reparereres	Biler skrottes	Ændring
Moms af reparation	70,0	0	-70,0
Moms, der fortrænges af forsikringspræmie	-70,0	-80,0	-10,0
Ekstra registreringsafgift ved import af brugte biler	0	+220,0	+220,0
Ekstra moms ved import af brugte biler	0	+36,0	+36,0
Yderligere ekstra registreringsafgift import nye biler netto		+77,0	+77,0
Yderligere ekstra moms import brugte biler		+12,6	+12,6
Mistet moms ved reduktion af andet forbrug for at kunne købe for 200 mio. kr. mere bil		-28,0	-28,0
Umiddelbart netto	0	+237,6	+237,6
Mulig større skattelettelse	0	-297,0	-297,0
Afledt moms heraf	0	+59,4	+59,4
Alt i alt netto for staten ved lavere andre skatter	0	0	0

Først ses der på virkningen af, at bilerne reparereres. Staten tjener ikke på, at der sker færdselsuheld, uanset om skaden reparereres eller ej.

Der er selvfølgelig en ekstra momsindtægt fra autoværkstederne, men reparationsregningen fører til ekstra forsikringspræmier. Momsen af reparationer for 350 mio. kr. med moms er på 70 mio. kr. De ekstra forsikringspræmier reducerer borgernes indkøb af andre momsbelagte goder, således at momsindtægterne falder på det forbrug, der spares væk. Netto går det således lige op, og så er der endda set bort fra, at der ikke er moms på selve forsikringstjenesten. Statens momsindtægter er således uafhængige af, hvor mange ulykker, der sker.

Hvis bilen forulykker og skrottes, mister staten momsprovenu på stigningen i forsikringspræmierne herved. Ekstra præmier for 400 mio. kr. fortrænger andre forbrugsvarer for et tilsvarende beløb. Momsbelastningen herved er på 80 mio. kr.

Når bilen skrottes får staten dog ekstra registreringsafgift for i alt 297 mio. kr., og ekstra moms af de nye biler for 48,6 mio. kr. Borgerne vil dog anvende 140 mio. kr. mere på biler end ellers, fordi skaden har ført til en foryngelse af bilparken. Afskrivningerne på nye biler er væsentlig større end afskrivningerne på ældre biler. De 140 mio. kr. fortrænger imidlertid andet forbrug for et tilsvarende beløb, og momsindtægterne reduceres derfor yderligere med ca. 28 mio. kr.

Netto er der således kommet 237,6 mio. kr. mere i det offentlige kasse. Det offentlige har imidlertid da mulighed for at sætte indkomsts-katten ned med 297 mio. kr.

mere end ellers. De 297 mio. kr. er præcist det samme beløb som gevinsten i registreringsafgift.

Når det offentlige nedsætter indkomstskatten med 297 mio. kr. øges forbruget tilsvarende, og momsindtægterne heraf – ca. 59,4 mio. kr. – reducerer forringelsen af finanserne med netto 237,6 mio. kr.

De 237,6 mio. kr., er den faktiske virkning for finanserne eller virkningen opgjort i faktorprisniveau. De 297 mio. kr. er virkningen i forbrugerprisniveau, altså det beløb forbrugerne skal beskattes ekstra med, hvis man skal nå en faktisk virkning på finanserne på 237,6 mio. kr.

Virkningerne for borgerne:

Virkningerne for borgerne af et autouheld, der henholdsvis reparerer eller kontanterstattes er vist i følgende tabel:

Tabel B.2.3. Virkninger for borgerne

	Biler reparerer	Biler skrottes	Ændring
Uheldsramt bilist	0	0	0
Andre bilister højere præmier	-350	-400	-50
Større skattelettelse end ellers	0	+297	+297
Netto	-350	-103	+247

Borgerne taber selvfølgelig ved færdselsuheld. For den direkte uheldsramte bilist gives der dog fuld erstatning, hvis bilen er forsikret, men ekstra omkostningerne til skader øger forsikringspræmierne for bilisterne i almindelighed. Forsikringskunderne taber 50 mio. kr. ved de ekstra præmier når bilen skrottes i stedet for at blive repareret.

Statens gevinst ved højere registreringsafgift muliggør dog en større skattelettelse end ellers eller træder i stedet for en anden skatteforhøjelse for 297 mio. kr. Skrottes bilen taber borgerne således kun 103 mio. kr. ved færdselsuheldene, mens de tabte 350 mio. kr. ved reparationer. Netto har borgerne således vundet ca. 247 mio. kr. De 247 mio. kr. er lig den samfundsøkonomiske gevinst i forbrugerpriser. De 247 mio. kr. består af forskellen på reparationsudgiften på 350 mio. kr. og værdien af de brugte biler uden registreringsafgift på 180 mio. kr. altså 170 mio. kr. samt den ekstra registreringsafgift mv. fordi bilparken forynges netto efter effekten på bilbestanden.

De uheldsramte bilister, hvor skaden har udgjort mellem 65-75 pct. af værdien, har vundet ved, at få tilbudet om kontanterstatning i stedet for reparation, jf. at ca. 2/3 har sagt ja tak til kontanterstatningen.

Virkninger for forskellige erhverv og beskæftigelsen.

Virkningerne for de forskellige erhverv og for beskæftigelsen, af at bilerne reparerer eller skrottes er forskellig.

Til opgørelse af bruttobeskæftigelsesvirkninger mv. af ændringer i forbrugssammensætningen er input- output tabeller nyttige.

I input – output tabeller opgøres de direkte samt de direkte og indirekte krav til input i forskellige brancher og ved forskellige anvendelser:

Autoreparation i 1999:

Table B.2.4. Virkninger for erhverv og beskæftigelse

	Direkte krav til input	Direkte og indirekte krav til input for autoreparation	Direkte og indirekte krav på input for vedligeholdelse af køretøjer privat konsum	Direkte og indirekte krav til input privat konsum i alt
I alt	100	100	100	100
Dansk leverance	37,6	0	0	0
Import	28,5	34,6	32,2	26,4
Aflønning ansatte	22,3	42,3	44,9	35,0
Restindkomst mv.	11,6	23,0	22,9	38,5
Heraf skønsmæssigt vederlag for mesters egen arbejdsindsats direkte	10,3	10,3	10,3	

Kilde input – output tabeller og analyser 2001, der er korrigeret for indirekte afgiftsbelastning på input.

Restindkomst går blandt andet til aflønning af selvstændiges for egen arbejdsindsats, forrentning af egen og fremmedkapital samt afskrivninger på investeringer. En del af investeringerne er fremstillet af danske produktionsfaktorer, mens resten er importeret. Tages der hensyn hertil, kan man i runde tal gå ud fra, at når der efterspørges for 100 kr. autoreparation anvendes ca. 22 kr. til aflønning af ansatte på værkstedet, 10 kr. til mesters egen arbejdsindsats, 56 kr. til indkøb udefra og ca. 2 kr. til overskud og afskrivninger. Beregningerne er usikre. 2 kr. til overskud og afskrivninger er givetvis for lidt.

Tager man yderligere hensyn beskæftigelsesindhold ved indkøb udefra er virkningen omtrentlig lige så stor som den direkte virkning. Det ses også, at autoreparation ikke er mere løntungt end privatforbrug i almindelighed.

I følgende tabel er virkningerne opgjort ud fra afrundede værdier for importindhold og indhold af dansk værditilvækst for de forskellige forbrugskomponenter. For forbrug i almindelighed og autoreparation udgør det direkte og indirekte importindhold ca. 30 pct. af værdien uden afgifter, mens værdien af aflønning af dansk arbejdskraft og vederlag til selvstændige samt overskud, forrentning og afskrivninger på den investerede kapital udgør ca. 70 pct. Tages der hensyn til at den investerede kapital delvist består af importerede investeringsvarer udgør importen ca. 40 pct. af værdien uden afgifter og aflønningen af ansatte, selvstændige og nettooverskud ca. 60 pct. af værdien uden afgift og moms.

For nye biler udgør importindholdet tilsvarende ca. 85 pct. af værdien uden afgifter, mens klargøring og salg mv. udført af dansk arbejdskraft mv. udgør ca. 15 pct.

På denne baggrund kan ændringerne i efterspørgselen efter dansk arbejdskraft og import undersøges ved de forudsatte skift i sammensætningen af forbruget.

Table B.2.5. Værditilvækst og import

Mio. kr.	Dansk værditilvækst ved reparation	Import ved reparation	Dansk værditilvækst ved skrotning	Import ved skrotning
Autoværksteder og leverandører hertil	+168	+112		
- heraf direkte for arbejde på reparationsværksted	+90			
Nybilsalg og leverandører hertil			+29,16	+165,26
Forbrug der fortrænges ved højere præmier	-168	-112	-192	-128
Forbrug, der muliggøres ved lavere skat			+142,56	+95,04
Forbrug, der fortrænges ved større bilkøb			-67,2	-44,2
Netto	0	0	-87,48	+87,48

Det ses af tabellen, at ekstra færdselsuheld, der repareres, ikke netto øger efterspørgselen efter dansk værditilvækst og dermed beskæftigelsen. Ekstra færdselsuheld øger beskæftigelsen mv. i autobranche, men de ekstra forsikringspræmier fortrænger andet forbrug og dermed dansk beskæftigelse ved fremstilling af disse forbrugsvarer.

Det er ikke overraskende, at beskæftigelsen ikke øges varigt og netto ved flere uheld og ulykker, men alene på kort sigt.

Autoreparationer for 350 mio. kr. med moms er lig 280 mio. kr. uden moms. Af disse 280 mio. kr. udgør aflønning til de direkte ansatte ca. 62 mio. kr. (22 pct.) hvis det direkte lønindhold ved reparation af færdselsskadede biler er det samme som for autoreparation i gennemsnit. Ved en løn på ca. 295.000 kr. pr. år pr. heltidsmekaniker svarer det til ca. 210 heltidsmekanikere.

Herudover er der selvstændige, der også arbejder med autoreparation. Ca. 30 pct. af de beskæftigede ved autoreparation er selvstændige herunder medhjælpende ægtefæller. Vederlaget til de selvstændige for egen arbejdsindsats er på ca. 10 pct. af den samlede omsætning uden moms for autoreparationsbranchen i gennemsnit eller ca. 28 mio. kr. i vederlag. Lægges et vederlag på 310.000 kr. for den selvstændiges egen arbejdsindsats til grund, beskæftiges ca. 90 selvstændige ved autoreparationer for 350 mio. kr. med moms. Grunden til, at der er regnet med et større vederlag for de selvstændige end for de ansatte, er, at de selvstændige arbejder væsentlig flere timer end de ansatte i gennemsnit, men tilsyneladende til en lavere timeløn.

Alt i alt var der beskæftiget ca. 300 personer ved de værksteder, der før genopbyggede de ca. 6.000 biler for 280 mio. kr. uden moms, der nu er faldet væk. I de erhverv, der leverede til autoværkstederne, afledte reparation af de 6.000 biler dansk beskæftigelse og overskud mv. for ca. 78 mio. kr., svarer til ca. 250 personer, når man også tæller ansatte i investeringsgodebranchen med.

Hvis de uheldsramte biler skrottes, ses imidlertid, at efterspørgselen efter dansk værditilvækst netto falder med i dette tilfælde ca. 87,5 mio. kr., mens importen stiger tilsvarende.

Ekstra salg af 194,4 mio. kr. biler uden afgift består for ca. 165,24 mio. kr. af import (85 pct.) og ca. 29,16 mio. kr. af dansk værditilvækst i form af løn til ansatte salgs- og klargøringspersonale og overskud.

De forsikringspræmier, der finansierer kontanterstatningerne fortrænger dansk værditilvækst for ca. 192 mio. kr., mens skattelettelserne, der muliggøres af ekstrairndtægterne af registreringsafgift, øger efterspørgselen med for ca. 142,56 mio. kr.

Endelig fortrænges dansk værditilvækst for ca. 67,2 mio. kr., fordi borgerne benytter lejligheden ved kontanterstattede færdselsuheld til at forny bilparken, og der er højere afskrivninger pr. bil for nye biler end for ældre. Det er som nævnt forudsat, at hele merforbruget af biler betales uden at opsparingen går ned. Såfremt merkøbet er finansieret ved lån vil de 67,2 mio. kr. i mindre efterspørgsel efter dansk arbejdskraft først vise sig efter et stykke tid, således at nettobeskæftigelsen ved færdsels-skadede biler, der skrottes er nul på kort sigt.

Netto falder efterspørgselen efter dansk arbejdskraft mv. med ca. 87,5 mio. kr.

Grunden hertil er, at importindholdet i biler er større end i forbrugsvarer i almindelighed. I dette tilfælde er 85 pct. af værdien af nye biler uden moms og afgift import, mens det normale forhold for forbrugsvarer er, at ca. 40 pct. af værdien af forbrug stammer fra import, når man også medregner importindholdet i de investeringer, der har muliggjort dansk produktion. De 87,5 mio. kr. er forskellen i importindholdet – 45 pct. - for det ekstra bilkøb uden moms og afgift på 194,4 mio. kr. som de ekstra skrotninger giver anledning til.

Hvis nye biler således var blevet fremstillet i Danmark med samme indhold af dansk arbejdskraft mv. som forbrugsvarer og autoreparation, ville det således ikke have haft virkning på nettoefterspørgselen efter dansk arbejdskraft og import, at bilerne blev skrottet i stedet for at blive repareret.

Som det fremgår, har ændringen ført til betydelige bruttobevægelser i sammensætningen af produktion og forbrug. I følgende tabel er vist det anslåede direkte og indirekte beskæftigelsesindhold i bruttobevægelserne af dansk værditilvækst, når man også regner virkningerne af beskæftigelsesindhold i investeringerne med. Der er regnet med, at beskæftigelsen er på ca. 3,3 personer pr. 1 mio. kr. i værditilvækst svarende til løn plus overskud pr. beskæftiget udgør ca. 300.000 kr. pr. beskæftiget i alle brancher.

Herved overdrives beskæftigelsesvirkningen sandsynligvis, jf. at den afledte virkning på investeringsomfanget er meget indirekte og forsinket.

Det skal imidlertid understøttes, at der hersker en betydelig usikkerhed om, hvad beskæftigelsen og lønnen ved autoreparation egentlig er.

I tabel 8.1. i hovedrapporten er beskæftigelsen ved autoreparation opgjort til ca. 10.900 fuldtidsbeskæftigede opgjort ud fra ATP statistikken. Det kan sammenlignes med Nationalregnskabet.

I det seneste nationalregnskab vedrørende 1999 (Nationalregnskabsstatistik 2001) er produktionen ved autoreparation således ca. 16,7 mia. kr., og værditilvæksten ca. 3.650 mio. kr. vedrørende løn og ca. 1.900 mio. kr. vedrørende restindkomst. Der skulle have været ca. 18.200 ansatte, der havde præsteret ca. 23,7 mio. arbejdstimer og yderligere ca. 6.300 selvstændige med en arbejdsindsats på ca. 15,6 mio. arbejdstimer heraf dog ca. 0,6 mio. "sorte" timer ifølge Danmarks Statistik. Det svarer til at timelønnen er på 154 kr. i gennemsnit pr. ansat, men at de ansatte alene arbejder 1.300 timer årligt. En fuldtidsbeskæftiget ville i 1999 have arbejdet ca. 1.650 timer svarende til en indkomst på ca. 255.000 kr. Ved dagens lønniveau vil en ansat, der arbejder fuldtids, men uden overarbejde tjene ca. 300.000 kr. om året.

Den store forskel i beskæftigelsen efter ATP statistikken og nationalregnskabet og det lave antal timer pr. beskæftiget i nationalregnskabet skyldes formentlig, at der er mange unge i deltidspraktik på værkstederne. En praktikant, der arbejder f.eks. 3 måneder i løbet af et år vil blive registreret som "ansat" et helt år, jf. at praktikopholdet er praktikantens hovedbeskæftigelse, mens skoleophold ikke tæller med som beskæftigede timer.

Tabel B.2.6. Værditilvækst og beskæftigelse

	Dansk værditilvækst ved reparation	Beskæftigelse herved	Dansk værditilvækst ved skrotning	Beskæftigelse herved	Netto værditilvækst ved skrotning i stedet for reparation	Netto beskæftigelse ved skrotning i stedet for reparation
	Mio. kr.	Personer	Mio. kr.	Personer	Mio. kr.	Personer
Autoværksteder og leverandører hertil	+168	+550			-168	-550
- heraf direkte for arbejde på autoværksted	+90	+300			-90	-300
Nybilsalg og leverandører hertil			+29,16	+95	+29,16	+95
Forbrug der fortrænges ved højere præmier	-168	-550	-192	-635	-24	-85
Forbrug, der muliggøres ved lavere skat			+142,56	+470	+142,56	+470
Forbrug, der fortrænges ved større bilkøb			-67,2	-220	-67,2	-220
Umiddelbart netto	0	0	-87,48	-290	-87,48	-290
Tilpasning ved eksport eller importfortrængning	0	0	+87,48	+290	+87,48	+290
Alt i alt netto	0	0	0	0	0	0

Det ses af tabellen, at ændringen i afgiftsreglerne isoleret set har reduceret beskæftigelsen på autoværksteder med ca. 300 personer, og yderligere har reduceret beskæftigelsen hos leverandørerne til autoværksteder med ca. 250 personer, heraf ca. 175 stk. hos dem, der leverer løbende input og 75 hos de virksomheder, der leverer investeringsudstyr, bygninger mv. til autobranchen. Modsat er beskæftigelsen ved salg af biler steget med ca. 95 personer ved ændringen, således at autobranchen samt leverandører hertil samlet har kunnet give beskæftigelse til ca. 450 færre personer efter en meget bred fortolkning af de afledte beskæftigelsesvirkninger.

Hvis den lediggjorte arbejdskraft i autoværkstederne mod forventning ikke har kunnet finde nyttig beskæftigelse andet sted, reduceres den samfundsøkonomiske gevinst ved afgiftsændringen på ca. 245 mio. kr. med ca. 90 mio. kr. til netto ca. 155 mio. kr., jf. også nedenfor.

Mens autobranchen og leverandører hertil samlet mister en beskæftigelse på ca. 450 personer vindes modsat netto godt 150 personer beskæftigelse i andre erhverv, der forsyner danskerne med forbrugs- og investeringsvarer.

Netto falder efterspørgselen efter dansk arbejdskraft således med henved 300 personer, efter en meget bred fortolkning af afledte beskæftigelsesvirkninger. men det er ikke det samme som at beskæftigelsen falder med godt 300 personer, eller ledigheden stiger med ca. 300 personer. Der har nemlig været en del brancher, der har manglet arbejdskraft, og dermed har sagt nej til eksportordrer eller ordrer til hjemmemarkedet, der i stedet for er gået til udlandet. Denne mangel på arbejdskraft har været mere udtalt for et par år siden, hvor ændringen blev lavet end nu, og derfor kan man ikke forvente, at en yderligere stramning vil være helt så uproblematisk for den samlede beskæftigelse og arbejdsløshed som den var, da stramningen blev gennemført.

I en situation, hvor der er ligevægt på arbejdsmarkedet vil den mindre efterspørgsel efter dansk arbejdskraft midlertidigt kunne give en større dansk arbejdsløshed, men markedskræfterne vil på lidt længere sigt trække i retning af, at retablere den fulde beskæftigelse. I mellempfasen udgør den større arbejdsløshed dog et tab.

Som nævnt viser beregningerne, at selv om den lediggjorte arbejdskraft i autoværkstederne mod alle forventninger ikke har fundet anden nyttig beskæftigelse har ændringen alligevel været til gavn for dansk samfundsøkonomi også selv om det forudsættes at bilparken ikke forynges.

Det kan illustreres i følgende tabel:

Tabel B.2.7. Værditilvækst og import

	Bilen reparerer	Bilen erstattes med tilsvarende brugt
Bilens værdi efter reparation/ny	100.000	100.000
Reparationsudgift/indkøb ny bil	87.500	100.000
Heraf og afgift og moms	17.500	64.000
Værdi uden afgift	70.000	36.000
- Løn til ansatte i værksted	15.500	
- Vederlag selvstændig for egen arbejdsindsats	7.000	
- Til afskrivninger, renter og overskud	1.500	
- Til import	19.500	
- Til dansk leverance	26.500	

I eksemplet reparerer en bil til 100.000 kr. for 87.500 kr. med moms og 70.000 kr. uden moms. I stedet for at reparere bilen kunne købes en anden bil, der har en omkostning for samfundet på 36.000 kr. uden moms Det giver et samfundsøkonomisk tab på 34.000 kr. uden moms og 42.500 kr. med moms.

Af reparationsudgiften på 70.000 kr. uden moms går 24.000 kr. til løn til ansatte og vederlag for selvstændiges egen arbejdsindsats samt overskud og afskrivninger mv. Hvis de ansatte og selvstændige ikke kan finde anden nyttig beskæftigelse og de er ligeglade med om de holder fri eller arbejder er omkostningen ved at have dem be-

skæftiget i autoværkstedet nul. Selv om de ansatte og selvstændige i autoværksteder således måtte arbejde gratis, er det fortsat 10.000 kr. dyrere at reparere bilen end at erstatte bilen med en ny bil i priser uden moms og 12.250 kr. med moms, selv når man ser bort fra effekten af fornyelse af bilparken på ca. 27.500 kr.

Derfor kan det med meget stor sikkerhed fastslås, at ændring af reglerne for genopbygning af færdselsskadede biler netto har gavnet samfundsøkonomien betydeligt, selv hvis de mest pessimistiske og urealistiske forudsætninger om genbeskæftigelse af de lediggjorte i autobranchen lægges til grund.

Som nævnt vandt det offentlige i alt 305 mio. kr. og den samfundsøkonomiske gevinst var på ca. 245 mio. kr. Hvis man afskaffede reglerne af hensyn til beskæftigelsen i autoværkstederne ville det koste det offentlige ca. 1 mio. kr. pr. beskæftiget i autoværkstederne og samfundet ca. 0,8 mio. kr. pr. beskæftiget. Det er meget dårlig økonomi.

Man kan så spørge om det ikke er hensigtsmæssigt at stramme reglerne yderligere f.eks. ved at nedsætte de 75 pct. til 50 pct.

Den samfundsøkonomiske gevinst er dog da forholdsvis mindre og konklusionen er mindre bastant jf. følgende tabel:

Tabel B.2.8. Samfundsøkonomi og reparationsudgift

Kr. pr. bil	Bilen repareres	Bilen erstattes med tilsvarende brugt
Bilens værdi efter reparation/ny	100.000	100.000
Reparationsudgift/indkøb ny bil	62.500	100.000
Heraf afgift og moms	12.500	64.000
Værdi uden afgift	50.000	36.000
- Løn til ansatte i værksted	11.000	
- Vederlag selvstændig for egen arbejdsindsats	5.000	
- Til afskrivninger, renter og overskud	1.000	
- Til import	14.000	
- Til dansk leverance	19.000	

Hvis grænsen sættes ned fra 75 pct. til 50 pct. vil de nye biler, der bliver skrottet i gennemsnit blive repareret for 62,5 pct. af værdien.

I så fald anvendes der - i priser uden moms - 50.000 kr. på at reparere en bil, der kan købes for 36.000 kr. uden afgifter i udlandet. Altså et tab på 14.000 kr. i priser uden moms.

Af reparationsudgiften på 50.000 kr. går der 16.000 kr. til løn og vederlag for selvstændiges egen arbejdsindsats samt overskud mv. altså 2.000 kr. mere end forskellen i reparationsomkostningerne og værdien af bilen i priser uden afgifter.

Hvis det måtte gælde, at de lediggjorte mekanikere og selvstændige aldrig måtte finde anden beskæftigelse. Yderligere at de var villige til frivilligt at arbejde for under 4.000 kr. om måneden i autobranschen, men forhindres heri af overenskomstkrav. Og endeligt at de skrottede biler ikke blev erstattet af nye biler, men tilsvarende brugte, ville en yderligere stramning ikke give nogen samfundsøkonomisk nettogevinst, men alene statskassen en ekstra indtægt og borgerne et tilsvarende tab.

Bilag 3

Ad foryngelse af bilparken.

1. De nye afgiftsregler for genopbygning af færdselsskadede biler betød, at reparation og genopbygning af ca. 5.900 personbiler til en værdi af i alt ca. 330 mio. kr. blev opgivet. Det svarer til et reparationsbeløb på ca. 56.000 kr. i gennemsnit. Hvis reparationsbeløbet udgjorde 87,5 pct. af bilens værdi før skaden, var bilernes værdi før skaden på i gennemsnit ca. 64.000 kr.

Bilens værdi før skaden er en mellemting mellem prisen på en tilsvarende brugt bil ved salg fra en brugtvognshandler og brugtvognshandlerens indkøbspris. Når forsikringsselskabet har vurderet bilens værdi før skaden til 64.000 kr. er det fx med udgangspunkt i, at bilen koster 70.000 kr. ved køb fra en brugtvognshandler, mens brugtvognshandleren er villig til at betale 50.000 kr. for bilen.

I første omgang er afgiftsprovenuet beregnet ud fra, at bilisten, der fik sin bil skadet, af kontanterstatningen køber en helt tilsvarende brugt bil til samme pris som forsikringsselskabets vurdering. Afgiftsbeløbet er da ca. 35.000 kr., men i praksis koster en bil i samme stand ca. 70.000 kr. hos brugtvognshandleren eller ca. 10 pct. mere end forsikringsselskabets vurdering. For en sådan bil er restregistreringsafgiften på henved 40.000 kr. Forsikringsselskabet giver fuld erstatning, men den brugte bil hos bilforhandleren er oftest repareret for små skavanker mv. og for dem, der ville have solgt bilen inden for kort tid, er kontanterstatningen en gevinst.

2. Hovedparten af dem, der får kontanterstatning vil købe en anden bil. I praksis vil det sjældent være en bil ældre end den bil, der blev skadet.

Bilisten kan fx overveje at købe en helt tilsvarende fx 8-9 år gammel bil til 70.000 kr. eller en bil, der er 6-7 år gammel til ca. 100.000 kr., en ca. 3 gammel bil ca. 150.000 kr. eller en helt ny bil til ca. 225.000 kr.

Afskrivning og forrentning for de nyere biler er større end for de ældre, men modsat sparer bilisten ofte udgifter til reparation og vedligeholdelse, bruger mindre brændstof og får måske en større køreglæde ved en ny bil i forhold til en ældre.

Afgørende for, hvilken bil der vælges, er blandt andet prisforholdet mellem biler af forskellige årgange.

Det større antal skrotninger fører til et lavere udbud af brugte biler, og brugtbilpriserne stiger derfor.

Den uheldsramte bilist køber måske en helt tilsvarende bil til 70.000 kr., men prisen på 8-9 år gamle biler stiger dermed en anelse, hvilket fører til et bedre tilbud fra brugtvognshandlerne til den bilist, der overvejer at købe en 3 år gammel bil, hvilket får denne til lidt før end ellers at skifte den brugte bil ud med en nyere brugt bil. Tilsvarende vil der være nogle af de bilister, der overvejer at købe en ny bil, blive tilskyndet hertil, hvis de kan få blot lidt mere for deres 3 år gamle brugte bil etc.

Selv om den bilist, der får kontanterstatningen således ikke selv nødvendigvis køber en helt ny bil, vil det ekstra antal skrotninger i sidste ende føre til, at nybilsalget stiger næsten tilsvarende.

Der vil dog være nogle bilister, og igen ikke nødvendigvis blandt dem, der får kontanterstatning, der vil fravælge biler på grund af at prisen på ældre biler stiger.

For bilisten, der fik 64.000 kr. i kontanterstatning for en 8- 9 år gammel bil og som teoretisk købte en helt tilsvarende bil til 64.000 kr. udgør den gennemsnitlige registreringsafgiftsbelastning ca. 5.500 kr. pr. år i bilens restløbetid på ca. 6,5 år.

For en ny bil til 225.000 kr., hvoraf registreringsafgiften udgør ca. 125.000 kr. udgør den gennemsnitlige registreringsafgiftsbelastning imidlertid ca. 8.500 kr. pr. år eller ca. 50 pct. mere.

Foryngelsen af bilparken ved det ekstra antal skrotninger af færdselsskadede biler øger således registreringsafgiftsindtægterne med ca. 110 mio. kr. fra 220 mio. kr. til ca. 330 mio. kr.

Man kan også summarisk beregne virkningen på anden vis. Hvis de 6000 biler havde haft 6,5 års restlevetid, tabes hvert år ekstra 39.000 restleveår for biler ved de ekstra skrotninger. Ved en levetid på 15 år. uden skrotningerne, men ca. 14,75 år med skrotningerne, er det nødvendigt at nyregistrere ca. 2.650 biler ekstra hvert år, for at fastholde bilbestanden. Det giver en ekstra registreringsafgift på ca. 330 mio. kr.

Herfra skal imidlertid trækkes virkningerne af, at udgifterne ved at have bil er steget. For det første stiger forsikringspræmierne med ca. 60 mio. kr. For det andet stiger brugtvognspriserne. Det gør det billigere at have bil for dem, der bruger nyere biler, men dyrere for dem, der bruger ældre biler.

Størrelsen af bilbestanden bestemmes sandsynligvis ikke så meget af dem, der bruger nye biler, men snarere af dem, der bruger brugte biler. Stiger nybilpriserne vil dem, der bruger nye biler måske holde deres nye bil lidt længere, men det vil få brugtbilpriserne til at stige og i sidste ende bilisten, med en meget brugt bil til ikke længere at have bil.

Det kan med meget betydelig usikkerhed skønnes at udgifterne ved at have bil i alt steg med ca. 100 mio. kr. eller med ca. 1 pct. af de samlede udgifter ved bilhold hvert år. Ved en elasticitet på 1 således at bilforbrug i mængde (såvel stk. som kvalitet) falder 1 pct. ved en stigning på 1 pct. i omkostningerne ved bilhold, vil udgifterne til bilhold falde med ca. 1 pct., hvorved de afledte afgiftsindtægter falder med ca. 35 mio. kr. Netto virkningen af foryngelsen af bilparken og de lidt højere omkostninger vil bilhold er derfor omkring 295 mio. kr. eller afrundet ca. 300 mio. kr. Netto er provenuet ved erstatning af de skrottede biler med biler af samme alder således forhøjet med ca. 35 pct.

3. Ved det oprindelige overslag over provenuvirkningen blev der regnet med, at de skrottede biler i gennemsnit var noget ældre og forskellen mellem registreringsafgiftsbelastningen pr. år var relativt større, således at registreringsafgiftsprovenuevinsten ved erstatning af de skrottede biler med tilsvarende importerede skulle forhøjes med noget mere end 50 pct. men efter korrektion for virkningen på bilbestanden med ca. 50 pct.