

Bilag til f.t. beslutn. vedr. bilbeskatning m.m.

forhold til salget i 1980 og dermed resultere i et endnu lavere provenu.

Det vil derfor være nødvendigt at afbøde marginalbeskatningens accelererende effekt. En sådan ændring vil kunne bidrage til, at branchen ikke udsættes for de meget voldsomme svingninger i salget, som umuliggør rationel planlægning af investeringer og beskæftigelse.

Den høje registreringsafgift har også uheldige konsekvenser, hvad angår den naturlige udskiftning af den gamle bilpark med moderne trafiksikre og benzinøkonomiske modeller. Endvidere indebærer den nuværende høje marginalbeskatning rige muligheder for vidtgående konkurrenceforvridninger. Afgiftssystemet gør det således mere tillokkende at benytte dumpingpriser.

Det er for staten, toldvæsenet og bilbranchen vigtigt, at der ikke sker så store afgiftsændringer på en gang, at salget bliver stærkt svingende. Der foreslås relativt små hyppige ændringer fremfor større og sjældnere.

Der kan *teoretisk* blive tale om flere metoder:

1. Fastfrysning af de for de forskellige modeller gældende beløb.
2. Forhøjelse af skalaens bundgrænse, 15.000 kr., hvorunder beskatningen er 105 pct.
3. Nedsættelse af marginalafgiften, 180 pct.
4. Fradrag i det på sædvanlig måde beregnede afgiftsbeløb, enten med et kronebeløb eller en procent.
5. Nedsættelse af den afgiftspligtige værdi.

Der kan selvfølgelig også være tale om kombinationer af ovenstående muligheder.

Det er af væsentlig betydning, at der vælges en metode, som er ukompliceret, logisk, forståelig og let at administrere, men det er vanskeligt at finde en fremgangsmåde, som tilgodeser alle hensyn.

De anførte muligheder ændrer ikke ved det forhold, at der er tale om en ren værdibeskatning. Tanker om introducering af andre kriterier (motorstørrelse) har ofte været fremme, men som følge af vort høje afgiftsniveau vil overgang til sådanne kriterier ikke umiddelbart være hensigtsmæssig.

Afgiftsniveauet må være lavere, før disse kriterier kommer på tale som væsentlige dele af beskatningsgrundlaget.

Efter afvejning af fordele og ulemper er vore organisationer enige om at foreslå at:

Der snarest gennemføres en ændring af registreringsafgiftsloven efter det under punkt 4 nævnte forslag med anvendelse af en månedlig procentvis reduktion af registreringsafgiften.

Det er selvsagt ikke muligt at udtale sig med sikkerhed om de kommende stigninger i importpriserne. Stigninger på 10-15 pct. i løbet af et år er ikke urealistiske. På bilag 10 er der på basis af modellen i forslag 4 vist et eksempel på konsekvenserne af en prisstigning på 1 pct. hver måned svarende til en årlig prisstigning på 12,7 pct. Efter de gældende regler vil registreringsafgiften da stige med 16,4 pct. Ved en gradvis nedsættelse af registreringsafgiften efter modellen i forslag 4 reduceres afgiftsstigningen til 2,4 pct.

I 1980 blev der ny-registreret knap 74.000 personbiler og 10.000 varebiler. Afgiftsprovenuet var som nævnt 3 mia kr. I finansloven for 1981 er der budgetteret med 4 mia kr., altså en stigning på 33 pct. I branchen forventes det imidlertid, at de forestående prisstigninger under det gældende afgiftssystem vil påvirke ny-registreringen så meget, at det vil være udelukket, at det budgetterede provenu kan nås. De billigste bilmodeller vil få stigende markedsandel.

En afgiftsændring, som afbøder virkningen af prisstigningerne, vil bidrage til at øge nu-registreringen, og det vil da ikke være usandsynligt, at personbilsalget kan nå op på ca. 95.000, således at afgiftsprovenuet kan nærme sig de 4 mia kr.

Det skal i øvrigt bemærkes, at den ofte udtalte frygt for, at en forøget bilimport vil være en belastning for betalingsbalancen, er grundløs som følge af personbilernes høje afgiftsniveau.

IV. Konklusion

Der kan ikke være tvivl om, at afgifts- og trafikpolitikken i det sidste halvandet år har haft en række uheldige og uønskede konsekvenser med hensyn til trafikforholdene, beskæftigelsen i erhvervslivet som helhed og i branchen i særdeleshed, statens finanser, betalingsbalancen, arbejdskraftens mobilitet, bilernes benzinøkonomi og konkurrenceforholdene. Det er derfor nødvendigt med en hurtig indgriben for at standse den uheldige udvikling.