

De samlede årlige udgifter til administration og kontrol af de nævnte afgifter skønnes at udgøre ca. 130.000 kr. først og fremmest vedrørende personale.

#### Spørgsmål 8:

Ad konto 44.22. Registreringsafgift af motorkøretøjer ønskes oplyst forudsætningerne for at budgettere med et øget bilsalg i 1989. Er dette skøn holdbart? Hvilke overvejelser gøres der vedrørende en generel nedsættelse af afgiftsniveauet? Hvad vil effekten for provenu henholdsvis bilsalg være af en afgiftsnedsættelse på f.eks. 30 pct.?

#### Svar:

Bilsalget er meget konjunkturfølsomt. Erfaringen har således vist, at der er en sammenhæng mellem udviklingen i personbilbestanden og udviklingen i befolkningens samlede reale forbrug. Når det reale forbrug stiger med 1 pct., vil bilbestanden således erfaringsmæssigt også stige ca. 1 pct. eller med ca. 15.000 køretøjer.

Udover tilvæksten i bilbestanden består nyvognssalget af erstatninger for ophuggede køretøjer på ca. 100.000 køretøjer om året.

Skønnet over antallet af nyregistreringer bygger på en konjunkturvurdering fra forsommeren 1988. Efter denne ville det private forbrug reelt falde 1,5 pct. fra 1987 til 1988, men modsat stige med 1,5 pct. fra 1988 til 1989. Bilsalget i 1987 var på ca. 125.000 køretøjer og forventes i 1988 at være omkring 100.000 køretøjer. På denne baggrund skønnedes det, at nyvognssalget i 1989 ville vende tilbage til 1987-niveau altså et vognsalg på 125.000 biler.

Da registreringsafgiften er en progressiv værdiafgift, vil de almindelige prisstigninger på biler desuden give sig udtryk i en endnu større procentstigning i afgiften pr. bil.

Siden skønnet over bilsalget blev foretaget, er forventningerne til forbrugsudviklingen i 1989 blevet nedjusteret fra en vækst på ca. 1,5 pct. til 0,5 pct. Fastholdes dette nye skøn er der næppe basis for et nyvognssalg på mere end 110.000 biler svarende til et provenu på registreringsafgiften på ca. 10,4 mia.kr.

Regeringen har ingen aktuelle planer om at nedsætte registreringsafgiften. Det er regeringens politik først og fremmest at nedsætte de direkte person- og erhvervsskatter, når der bliver økonomisk mulighed herfor.

Såfremt man sænker registreringsafgiften med 30 pct. vil provenuet ved et årligt bilsalg på 125.000 stk. falde med 3,5 mia.kr.

En typisk personbil til 150.000 kr. vil falde med knap 20 pct. i pris til ca. 123.000 kr. Der er dog mange andre udgifter ved at holde bil end forrentning og afskrivning af anskaffelsessummen. Ved en sænkning af registreringsafgiften med 30 pct. kan det således beregnes, at omkostningerne ved at holde bil vil falde med ca. 7 pct.

Dette omkostningsfald vil medføre en vækst i bilbestanden, samt formodentlig en hurtigere udskiftning af bilbestanden.

Det er svært at skønne størrelsesordenen af det heraf følgende øgede bilsalg. Hvis man anslog, at de lavere omkostninger ved at holde bil ville medføre en vækst i bilbestanden på f.eks. 5 pct., ville bilsalget i de første år efter nedsættelsen stige markant. Efter at bilbestanden har tilpasset sig, vil det ekstra årlige bilsalg under de anførte beregningsforudsætninger være af en størrelsesorden 5-10.000 biler. Det skal understreges, at det ovenfor anførte snarere angiver en størrelsesorden end et egentligt skøn, der i alle tilfælde vil være usikkert.

Det kan således bemærkes, at det er vanskeligt at finde en sammenhæng i udviklingen i bilbestanden og ændringeren i prisforholdene mellem biler og andre varer udover kortvarige hamstrings-tendenser.

#### Spørgsmål 9:

Hvor stor en andel af indtægterne fra registreringsafgift af motorkøretøjer hidrører fra 20 pct.'s afgiften på turistbusser? Hvilke overvejelser gør ministeren sig med hensyn til denne afgift?