

Ifølge Automobil-Revue er brændstoføkonomien således:

Liter pr. 100 km (DIN) for 5 gears-udgaven ved:

	90 km/t	120 km/t	bytrafik
1988			
Kadett 1.3S, 75 HK	5,0	6,5	8,9
1993			
Astra 1.4SE, 82 HK	5,3	6,8	9,1

Omregnes disse tal til et uvejlet gennemsnit af brændstoføkonomien udtrykt i km/l, bliver Kadettens økonomi ca. 15,5 km pr. liter, mens Astraens er ca. 15,2 km pr. liter. Det bør i denne forbindelse bemærkes, at Astraens egenvægt er ca. 14 pct. højere end Kadettens.

Det er ikke ualmindeligt, at de »sidste generationer« af personbiler uden katalysator har en bedre brændstoføkonomi end selv »anden generation«-katalysatorbiler med forfinede indsprøjtningssystemer.

Spørgsmål 4:

Hvor mange privatbiler blev solgt i 1992, hvor mange forventes solgt i 1993-1998?

Svar:

I 1992 blev der nyregistreret 85.385 personbiler. I de seneste budgetteringsforudsættninger regnes der med et salg i 1993 på ca. 77.400 stk. og i 1994 på ca. 99.700 stk.

Salg af personbiler er meget varierende og konjunkturfølsomt.

Salget af biler kan deles op i salg, der erstatter biler, der skrottes, og tilvækst i bestanden.

I de senere år har salget af nye biler været væsentligt under det niveau, der kan sikre en uændret bestand på længere sigt. Der er således sandsynligvis ophobet et større antal skrotninger.

Ved en middellevetid for personbiler på omkring 14 år skal der nyregistreres ca. 115.000 biler hvert år i gennemsnit for at fastholde bestanden.

Yderligere tenderer bestanden af personbiler til at stige med udviklingen i husholdningernes velstand. En stigning i husholdninger-

nes velstand med 1 pct. vil således øge efterspørgslen efter bilbestand med ca. 1 pct. eller ca. 15.000 nye biler. Skift i omkostningerne ved at holde bil i forhold til andre priser vil endvidere påvirke størrelsen af den samlede ønskede bilbestand.

Der er meget, der taler for, at man kan forvente en stor stigning i bilsalget på lidt længere sigt.

For det første lægges der med regeringens politik i »Ny kurs mod bedre tider« op til en aktiv konjunkturstimulerende politik, der øger velstanden og dermed bilefterspørgslen. Herudover er det sandsynligt, at de udskudte skrotninger nu vil blive realiseret. Endelig er en af de væsentligste omkostninger ved bilhold, nemlig realrenten, faldende.

På denne baggrund er det ikke urealistisk at forvente, at personbilsalget efter 1995 vil være på et gennemsnitligt niveau på omkring 150.000 biler svarende til 115.000 erstatningsbiler og godt 30.000 biler, der øger bilbestanden.

Der kan dog også fremover forventes store udsving omkring dette niveau, og overslaget er selvfølgelig behæftet med betydelig usikkerhed, idet det bygger på erfaringerne fra tidligere.

Spørgsmål 5:

Ifølge bemærkningerne er elasticiteten i benzinefterspørgslen $\div 0,2$. Hvad betyder det?

Hvordan når ministeren frem til 0,2?

Svar:

En priselasticitet på numerisk 0,2 betyder, at man kan forvente, at forbruget vil falde med 0,2 pct., hvis priserne stiger med 1 pct.

Benzin forbruges ikke direkte, men i kombination med et køretøj m.v. kan man producere forbrugsvaren kørsel i bil. De samlede omkostninger ved bilkørsel er på ca. 60 mia. kr. årligt, mens omkostningerne stiger med ca. 2,3 mia. kr. ved fuld prisovervæltning. Dette svarer til en prisstigning på ca. 4 pct. for bilkørsel. Hvis priselasticiteten for de samlede omkostninger ved bilkørsel er på $\div 1$, hvilket ikke er nogen unormal priselasticitet, vil bilkørslen og dermed benzinforsbruget falde med ca. 4 pct.

Den anførte priselasticitet på $\div 0,2$ fremgår af en undersøgelse foretaget af Kai Kristensen