

Tabel 2. Provenuet fra registreringsafgiften, mia. kr.

Erhvervslivet	6
Husholdningerne	7
I alt	13

Anm.: Cirka 40 pct. af nyregistreringer af personbiler sker til erhvervslivet.

Som det fremgår af tabel 2, betales ca. 6 mia. kr. af provenuet fra registreringsafgiften af erhvervslivet og resten af husholdningerne. Det vil sige, at som udgangspunkt belaster registreringsafgiften altså erhvervslivet med ca. 6 mia. kr.

Den reelle belastning af registreringsafgiften for erhvervslivet afhænger imidlertid af, i hvilken omfang de øgede omkostninger overvæltet til forbrugerne i ind- og udlandet.

Det skal dog bemærkes, at den danske registreringsafgift er »erhvervsvenlig«, idet der er lavere afgifter på de biltyper, der først og fremmest bruges erhvervsmæssigt. Således er registreringsafgiften på varebiler lavere end på personbiler. Der er heller ingen registreringsafgift på last-biler.

En nedsættelse af registreringsafgiften vil først og fremmest reducere omkostningerne for erhvervslivet. Endvidere vil den samlede beskættning af husholdningerne falde, hvilket betyder øgede rådighedsbeløb for husholdninger, forudsat at nedsættelsen af registreringsafgiften overvæltet i lavere bilpriser mv. Det betyder dels en lavere effektiv marginalskat til gavn for arbejdsudbuddet og dels lavere forbrugerpriser, der kan smitte af på lønningerne – i form af lavere lønkrav. Dette vil styrke konkurrenceevnen overfor udlandet. Effekten på beskæftigelsen må dog vurderes at være beskeden.

En samlet analyse af de samfundsøkonomiske konsekvenser af at nedsætte registreringsafgiften kræver, at en lang række forhold inddrages, hvoraf påvirkningen af konkurrenceevnen er et element. Det drejer sig bl.a. om, hvordan bilpriserne påvirkes, ædfærdsændringen hos lønmodtager (jf. arbejdsudbud og løndannelse), virksomhedernes prisfæstsættelse, miljøeffekter mv.

Hvis biler bliver billigere – som følge af en nedsættelse af registreringsafgiften – vil det medføre øget kørsel (for nogle bilister), hvorfor

forbruget af brændstoffer vil stige. Stigende forbrug af brændstoffer vil medføre stigende forurening i form af CO₂ – udledning mv. Eventuelle negative virkninger på miljøet skal dog ses i forhold til at den grønne ejerafgift og brændstofafgifter i udgangspunktet sikrer, at miljøbelastningen er afspejlet i de private omkostninger ved at køre bil.

En af de væsentligste effekter af en nedsættelse af registreringsafgiften er selvsagt, at det belaster de offentlige finanser.

Ifølge Skatteministeriets besvarelse af spørgsmål S 2992, vil en nedsættelse af registreringsafgiften på f.eks. 10 pct. føre til, at den gennemsnitlige registreringsafgift reduceres med ca. 10,2 pct., når bilkøbernes tilpasning til den nye registreringsafgift tages i betragtning, mens den gennemsnitlige bilpris vil falde med ca. 5,6 pct. og bilsalget vil stige med ca. 3,1 pct., jf. tabel 3.

Tabel 3. Ændring i bilsalget mv.

	Ændring i pct.
Bilsalget	3,1
Gennemsnitlig registreringsafgift	-10,2
Gennemsnitlig bilpris	-5,6

Kilde: Skatteministeriet, jf. svar på spørgsmål S 2992.

En nedsættelse af registreringsafgiften vil også påvirke statskassen, jf. tabel 4, der viser de provenumæssige konsekvenser ved en nedsættelse af registreringsafgiften på 10 pct. med Skatteministeriets antagelser. Det bemærkes, at tallene hviler på en række forudsætninger, som der knytter sig en vis usikkerhed til.

Indtægterne fra registreringsafgiften vil med Skatteministeriets antagelser falde med 7,4 pct. Det er resultatet af to modsat rettede effekter, nemlig et bilsalg, der forøges med 3,1 pct., og en afgift, der reduceres med gennemsnitligt 10,2 pct., jf. tabel 3. Ved et »normalt« bilsalg på 130.000 årligt svarer det til en reduktion på ca. 1.200 mio. kr. årligt i 2002 – prisniveau.

Som det fremgår af tabel 4, vil den samlede påvirkning af provenuet fra registreringsafgiften, vægtafgiften, den grønne ejerafgift og brændstofafgifterne være faldende.