

at private har incitament til at købe bil først på året, da brugtvognspriserne i høj grad afhænger af det år og ikke den måned, en bil er indregistreret. Erhvervsdrivende anskaffer derimod typisk biler sidst på året. Der kan derfor være en overvægt af salg til private først på året.

En del af stigningen i de privates køb af varebiler kan med stor sandsynlighed henføres til den generelle stigning i bilsalget – foranlediget af den positive udvikling i samfundsøkonomien. Ifølge De Danske Bilimportører er salget af personbiler til private 34 pct. højere i første halvår 2004 end i første halvår 2003. Erhvervenes anskaffelser af køretøjer er typisk langt mindre konjunktur følsomme. Salget af personbiler til erhverv er således kun steget med 9 pct. i samme periode. Udviklingen i salget af varebiler til private bør ses i det lys.

Der er kun lavet provenuberegninger for store varebiler, da salget af små varebiler er relativt begrænset.

I forbindelse med det beregnede merprovenu, hvis varebilerne til private i stedet var blevet solgt som personbiler, bør der udover de generelle usikkerheder tages særligt forbehold for, at beregningerne som ønsket af spørgeren er lavet under en helt urealistisk antagelse om uændret adfærd. Det er således helt urealistisk at forestille sig, at der vil blive købt samme antal og sam-

me modeller ved væsentligt ændrede afgifter, hvilket vil reducere provenuet betragteligt.

For det første ville der blive købt færre og billigere biler, hvilket ville give staten mindre indtægter fra registreringsafgiften.

Dertil kommer, at registreringsafgiften fra personbiler er særdeles progressiv. Det medfører, at provenuet ville falde med mere end 1 pct. for hvert 1 pct. bilpriserne falder.

Hvis de private ikke blot ville vælge billigere biler, men også mindre biler, er det sandsynligt, at denne »downsizing« ville medføre reducerede indtægter fra brændstofafgifterne.

Hvis bilkøberne virkelig vil bruge væsentligt flere penge på bilkøb under en anden afgiftsstruktur end den nuværende, skal pengene komme et eller andet sted fra, da bilejerne ikke får flere penge. Det vil medføre et fald i afgifterne fra andre varer og tjenesteydelser.

Omvendt kan det tænkes, at en højere afgifter på varebiler til private kan medføre et merprovenu fra øget salg af personbiler.

Helt sikkert er det imidlertid, at staten vil miste indtægter fra tillægsafgiften for privat anvendelse, såfremt varebilerne blev solgt som personbiler. Den årlige tillægsafgift for langt hovedparten af varebilerne er på 5.040 kr. Statens langsigtede provenutab fra tillægsafgiften under en forudsætning om en privatandel som salget i første halvår af 2004 er vist i tabel 4.

Tabel 4 – Statens varige provenutab fra tillægsafgiften ved privat andel på 22 pct.

Bestand	Privatandel*	Privat bestand	Årlig afgift pr. bil kr.	Varigt provenutab pr. år, mio. kr.
326.547	22%	72.980	5.040	368

Kilde: De Danske Bilimportører

* Det er antaget, at privatandelen på sigt forbliver på salgssandelen fra 1. halvår 2004

Afslutningsvis kan det tilføjes, at salget af varebiler til private lige som forbruget af andre varige forbrugsgoder afhænger af forbrugernes forventninger til fremtiden. Et hvert forslag om en eventuel ændring af reglerne engang i fremtiden kan således medføre et ændret salg her og nu. Det kan derfor ikke afvises, at diskussioner om øget beskatning har fremkaldt eller vil fremkalde hamstringer af varebiler til privat anvendelse, hvis danskerne nu forventer kommende stramninger.

For en uddybning af regeringens holdning til privates køb af varebiler henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. S 4776.

Spm. nr. S 4765

Til finansministeren (16/7 04) af:

Pa Gjellerup (S):

»Vil ministeren opstille en tabel over samtlige de finansieringselementer, der år for år indgår i re-