

ringsafgiften have betydning for kørselsadfærdens. De lavere bilpriser vil føre til, at nogle biler kører flere kilometer årligt end ved det gældende afgiftsniveau.

En afgiftsnedsettelse vil ved uændret bilsalg føre til et provenutab i form af færre indtægter fra registreringsafgiften. Det vil dog delvist – men ikke helt – opvejes af merindtægter som følge af større bilsalg.

Dertil kommer, at forøgelsen af bilparken vil føre til større statslige indtægter fra ejerafgiften samt at eventuel øget kørsel vil føre til øgede statslige indtægter fra brændstofafgifterne.

Samlet set vil provenuet fra registreringsafgiften, ejerafgiften og brændstofafgifterne falde.

I det følgende søges det belyst, hvorledes en reduktion af registreringsafgiften med f.eks. 10 pct. vil påvirke bilsalget og statens provenu. Der er tale om en generel reduktion af afgifterne og ikke en omlægning. Beregningerne er foretaget på samme beregningsmodel, der lå bag beregningerne i publikationen *Omlægning af registreringsafgiften*, Skatteministeriet, april 2003. Der gøres opmærksom på, at der er usikkerhed på beregningerne.

Tabel 1 viser udviklingen i bilsalget.

Tabel 1. Ændring i bilsalget og dets sammensætning

	Ændring (pct.)
Bilsalg	3,1
Gennemsnitlig afgift	-10,2
Gennemsnitlig bilpris	-5,6

En afgiftsreduktion på 10 procent pr. bil vil føre til, at den gennemsnitlige afgift reduceres med 10,2 procent, når bilkøbernes tilpasning til den nye afgift tages i betragtning, mens den gennemsnitlige bilpris vil falde med 5,6 procent og bilsalget vil stige med 3,1 procent.

En afgiftsreduktion på 10 procent vil – målt i kroner og øre – medføre, at de dyreste biler falder mest i afgift. For en bil til en salgspris på ca. 150.000 kr. vil afgiften udgøre ca. 75.000 kr., hvorved en reduktion på 10 procent vil reducere afgiften med 7.500 kr. For en bil til ca. 500.000 kr. vil registreringsafgiften udgøre 300.000 kr. og en reduktion af afgiften på 10 procent vil udgøre 30.000 kr. Dette forhold bliver dog modereret af, at registreringsafgiften udgør en relativt mindre del af en billig bil end af en dyr bil.

Tabel 2 viser de provenumæssige konsekvenser.

Tabel 2. Provenumæssige konsekvenser, langt sigt (mio. kr.)

Registreringsafgift	-1.180
Ejerafgift	320
Brændstofafgifter	130
I alt	-730

Anm: Opgjort i 2002-prisniveau. Det lange sigt er defineret ved, at der er sket en fuld udskiftning af bilparken. Der er forudsat et årligt bilsalg på 130.000 og en årlig kørsel på 20.000 km pr. bil. Der er ikke i beregningerne taget højde for provenuvirkningerne af de løbende forbedringer af bilernes brændstofforbrug.

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

Ændringen i bilsalget og dets sammensætning vil føre til, at der i alt vil blive betalt 320 mio. kr. mere i ejerafgift årligt på langt sigt, dvs. når hele bilparken er udskiftet.

Endelig er der en afledt effekt på kørslen, der medfører øgede brændstofafgifter på i alt 130 mio. kr. årligt på langt sigt.

Nettoeffekten på langt sigt er således et årligt provenutab i størrelsesordenen 730 mio. kr. På kort sigt vil de årlige provenutab være større, idet tabet på registreringsafgiften vil komme hvert år efter omlægningen, mens de forøgede indtægter fra ejer- og brændstofafgifterne realiseres gradvist indtil hele bilparken er udskiftet.

Det skal endnu engang understreges, at der er usikkerhed på beregningerne.

Ad spm. nr. S 1832

Fra videnskabsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Jørn Dohrmann stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 2003-04, forhandlingerne side 5599, lød således: