

*Spørgsmål 6:*

Kan det oplyses, hvilke omkostninger ændringerne vil medføre for de berørte erhverv dels til ændring af automater, dels til dækning af den forøgede risiko for tyveri?

*Svar:*

Ifølge oplysninger fra nogle af brancheorganisationerne er omkostningerne ved ændring af automaterne anslået til et beløb på i alt 4-5 mill. kr. Der er nævnt tal fra 300 kr. til 800 kr. pr. automat.

Som følge af forhøjelse af afgifterne og dermed varepriserne vil der i et vist omfang blive tale om en forhøjelse af forsikringssummerne. Dette vil bevirke en forhøjelse af præmierne, som dog procentvis vil være mindre end forhøjelsen af forsikringssummerne.

*Spørgsmål 7:*

Hvor meget skønner ministeren, provenuet af motorafgifterne vil falde pr. 1. januar 1973 og pr. 1. april 1973, når den midlertidige importafgift bortfalder?

*Svar:*

Af motorafgifterne er alene registreringsafgiften af motorkøretøjer m. v. påvirket af den midlertidige importafgift, idet benzin og dieselolie er fritaget for importafgiften. Registreringsafgiften beregnes af køretøjernes detailpris incl. moms, men excl. registreringsafgift, og afgiften udgør godt 100 pct. for almindelige motorkøretøjer. Den midlertidige importafgift med tillæg af momsen indgår derfor i den pris, hvoraf registreringsafgiften beregnes, og den samlede forhøjelse udgjorde således ca. 23 pct. af cifprisen pr. 21. oktober 1971 (importafgiftssats: 10 pct.), såfremt denne pris og avancerne her i landet forbliver uændrede.

Ved gennemførelsen af den midlertidige importafgift iværksattes prisforhøjelser for så godt som samtlige personbiler, men for-

højelserne var i gennemsnit langt mindre end de pristillæg, som den midlertidige importafgift kunne have motiveret. Den gennemsnitlige afgiftspligtige værdi for samtlige almindelige personvogne steg således fra juli kvartal 1971 til oktober kvartal 1971 kun med ca. 3,5 pct., hvilket nogenlunde svarer til stigningen i de senere år for de 2 kvartaler. Dette viser, at den midlertidige importafgift kun i beskedent omfang blev overvæltet på priserne i efteråret 1971, og at statskassen som følge heraf i tilsvarende ringe omfang har fået moms og registreringsafgift af importafgiften. Det siger sig selv, at lagerbeholdningerne til gammel pris har spillet ind i denne sammenhæng. Omvendt har det vist sig, at nedsættelsen af importafgiften til 7 pct. pr. 1. juli 1972 ikke hidtil har medført prisfald, idet der tværtimod i de seneste måneder er gennemført talrige prisstigninger på området. Dette kan tyde på, at man har ventet til efter den første nedtrapning af importafgiften med at føre detailpriserne à jour med de almindelige omkostningsstigninger i udlandet.

Det synes rimeligt at antage, at en tilsvarende tendens til udjævning af detailpriserne på personvogne vil blive fortsat, indtil importafgiften er bortfaldet pr. 1. april 1973, og der kan under disse forudsætninger ikke forventes noget fald i provenuet af motorafgifterne som følge af importafgiftens bortfald. Statskassen vil derimod som følge af en sådan prispolitik kun oppebære et begrænset merprovenu af registreringsafgiften som følge af importafgiftens gennemførelse og afvikling. Dette har været muligt, fordi importafgiftens nedtrapning over en kort periode var fastlagt allerede fra afgiftens gennemførelse.

Til belysning af prisudviklingen er i vedlagte oversigt anført prisændringerne for 10 af de mest solgte personbiler i tiden omkring importafgiftens gennemførelse den 21. oktober 1971 og nedtrapning den 1. juli 1972.