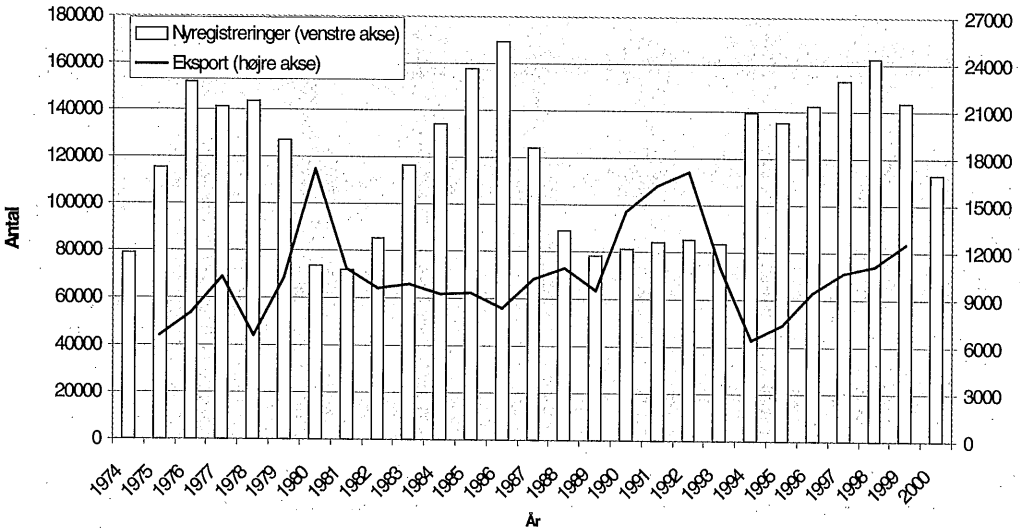


Figur 1: Eksport af nye biler og antal nyregistreringer, 1974-2000.

Antal nyregistreringer og eksport



Anm.: Tallet for bileksporten i 2000 foreligger endnu ikke.
 Kilde: De Danske Bilimportører, Vejtransport i tal og tekst, 2000.

Det fremgår af figuren, at der er tendens til at eksporten af nye biler stiger markant i perioder med et vigende nybilsalg og falder i perioder hvor bilsalget er opadgående. I perioder hvor den indenlandske efterspørgsel efter biler falder afsætter bilforhandlerne altså det overskydende udbud på udenlandske markeder i stedet for at opbygge betydelige lagre af nye biler. I perioder hvor bilsalget er opadgående opskrives den modsatte tendens – eksporten af nye biler falder idet det nu er muligt at afsætte flere biler på det indenlandske marked.

Det viser, at på trods af at bilfabrikkerne prøver at holde markederne adskilte for derved at kunne tage højere priser på de markeder der kan bære det (typisk hjemmemarkedet) så reagerer bilforhandlerne og forbrugerne på de generelle efterspørgsels- og udbudsmekanismer der normalt eksisterer på markeder med fri konkurrence. Forbrugerne kan, som følge af bilfabrikkerens forsøg på markedssegmentering, således opnå en prisfordel ved at shoppe rundt på forskellige markeder. Nøjagtigt som det er muligt ved køb af alle andre varer hvor udbyderne opererer med forskellige priser i forskellige markeder.

Dette fænomen er ikke enestående for Danmark og vore nabolande, men er et fænomen der

kan observeres mange steder i Europa. F.eks. omtaler artiklen en sag hvor Volkswagen blev idømt en bøde på 650 mio. kr. for at forhindre import af biler fra Italien. Bilfabrikkerne har således via deres delvise undtagelse fra de generelle konkurrenceregler kun lov til at prisdifferentiere mellem de forskellige markeder, og ikke til at forhindre forhandlerne i at sælge til udenlandske købere.

Tendensen i den stigende eksport kan således bl.a. forklares ved et fald i det indenlandske bilsalg som følge af at markedet formentlig er mættet kombineret med en forventning om en generel afmatning i økonomien. Differencen i afgifterne i de forskellige EU-lande er således kun en del af forklaringen til den observerede stigning i eksporten.

Mht. spørgsmålet om mulighed for at opretholde en registreringsafgift på et niveau, som ligger over hvad som gør sig gældende i de øvrige EU-lande vil jeg gerne understrege, at der i dag indenfor EU's regelsæt ikke er nogen form for harmonisering af bilafgifterne (med undtagelse af et enkelt direktiv vedr. midlertidig indførsel af biler – direktiv 83/182/EØF af 28. marts 1983.) – bilbeskatning er således fuldstændig national kompetence så længe denne beskatning ikke er i strid med EU-traktatens øvri-