

Skatteministeriet
Departementet
Den 2. juni 1993

Danmarks Automobilforhandler Forening opfordrer til uændret afgift for de store varebiler og en gradvis nedsættelse af 95-procent-afgiften for de små. Som alternativ hertil mener D.A.F., at der af hensyn til erhvervslivets omkostningsniveau bør indføres afgiftsfritagelse for varebiler til erhvervmæssig anvendelse.

Endvidere finder foreningen, at forventningerne som anført i »Ny kurs mod bedre tider« til en stigning i statens indtægter fra registreringsafgiften på 35,8 pct., fra 8,1 mia. kr. i 1993 til 11,0 mia. kr. i 1994, er urealistiske.

Hertil bemærkes, at en fastholdelse af afgiften af de større varebiler, samtidig med at afgiften af de mindre varebiler nedsættes, vil være forbundet med et betydeligt provenutab. Dels vil provenuet fra stykafgiftsforhøjelsen mangle, dels vil de mindre varebiler ikke alene blive mere interessante for købere af større varebiler, men også for købere af personbiler.

En friholdelse af varebiler til erhvervmæssig anvendelse vil ligeledes være forbundet med et betydeligt provenutab, jf. mine kommentarer til henvendelsen fra Toyota Forhandler Foreningen (bilag 4).

Med hensyn til indtægterne af registreringsafgiften skal jeg bemærke, at disse i 1993 forventes at blive 8,1 mia. kr. I 1994 forventes indtægterne at stige til 11 mia. kr. Af stigningen stammer ca. 0,5 mia. kr. fra de foreslåede forhøjelser af registreringsafgiften for varevogne m.v. og 2,4 mia. kr. fra større salg og lidt højere værdier.

Det er naturligvis forbundet med en ikke ubetydelig usikkerhed at skønne over salget af biler for 1994. Regeringens skøn for 1994 skal ses i lyset af den betydelige indsats, som udspillet »Ny kurs mod bedre tider« er udtryk for. Såvel den finanspolitiske lempelse som det lavere renteniveau og den markante forbedring for boligejerne vil give mange familier reelle økonomiske muligheder for at købe ny bil. Dette set i lyset af, at der givetvis er udskudt en række udskiftninger de seneste år, danner baggrund for de anførte provenuskøn for 1994.

Bortset fra de seneste år, hvor bilsalget har ligget stabilt på omkring 80.000 nye biler, har

det tidligere været helt sædvanligt, at det samlede salg har ændret sig med mere end 20.000 biler om året.

Spørgsmål 8:

»Ad henvendelse fra MC-Touring Club, jf. L 305 – bilag 39. Hvad er den saglige årsag til, at motorcykler ikke beskattes efter præcis samme regler som biler?«

Svar:

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget blev den særskilte afgiftsskala for motorcykler indført i 1977 for at undgå, at den samtidig gennemførte afgiftsforhøjelses relativt lempeligere beskatning af almindelige mindre biler også skulle få virkning for de dyreste motorcykler.

Dette er i mine øjne fortsat en god begrundelse.

Spørgsmål 9:

»Hvad ville det fiskale tab være, såfremt der skete fuld ligestilling?«

Svar:

Det fiskale tab ved en fuld ligestilling er af samme størrelsesorden som ved regeringens lovforslag.

Forskellene ligger i progressionen, hvor regeringens forslag fordeler afgiftslempelsen jævnt og dermed giver den relativt største lempelse for de billigere motorcykler. En fuld ligestilling vil give størst lempelse for motorcykler, der hidtil har kostet over ca. 87.000 kr. inkl. afgift, mens motorcykler, der hidtil har kostet op til 24.600 kr., vil blive belastet med en højere afgift.

Spørgsmål 10:

»Vil ministeren eventuelt ved en senere lejlighed være villig til at skabe en sådan ligestilling?«

Svar:

Nej, jf. svarene på spm. 8 og 9.