

Ved overgang fra den degressive stykafgift til værdiafgift må det forventes, at skiftet i vægtklasse vil ophøre, således at man vender tilbage til den gamle fordeling. Hertil vil den mindre periodiske afgift på de mindre varebiler hjælpe.

Afskaffelsen af stykafgiften vil medføre et tab på ca. 22.000 kr. pr. varebil i registreringsafgift i gennemsnit og i gennemsnit et tab i den periodiske afgift på 2-3.000 kr. over hele varebilens levetid, fordi omlægningen i registreringsafgiften sandsynligvis vil medføre en reduktion af den anmeldte tilladte totalvægt mindst til samme fordeling af totalvægte for varebiler som tidligere. Ved det nuværende omfang af bilsalget vil forslaget om afskaffelse af stykafgiften af store varebiler således medføre et provenutab på ca. 500 mill. kr. årligt.

I 1995 var den gennemsnitlige værdi af varebiler på godt 160.000 kr. inklusive moms. Værdien er siden steget med den almindelige prisudvikling til omkring 165.000 kr. pr. bil. Denne værdi omfatter i en række tilfælde også installering af særligt udstyr og særlig indretning og bemaling, der vil kunne holdes uden for værdiafgiften, hvis indretning og bemaling gennemføres efter at bilen er indregistreret. Korrigeres der herfor og for de forventede fradrag for særligt sikkerhedsudstyr, vil værdiafgiften på 30 pct. af værdien inklusive moms men eksklusive afgift udover 30.000 kr. udgøre henved 35.000 kr. i gennemsnit eller i gennemsnit godt 10.000 kr. mere end ved de nuværende afgiftsregler. I forhold til den antagne fordeling før seneste ændring af registreringsafgiften i forbindelse med skattereformen, hvor 80 pct. af stykafgiftsbilerne blev antaget at skulle betale 30.000 kr i afgift og 20 pct. af bilerne skønnedes at skulle belastes med 19.000 kr., er der dog ikke tale om en helt så stor afgiftstigning. Provenuet af den nye værdiafgift skønnes at ville udgøre ca. 775 mill. kr. eller ca. 275 mill. kr. mere end i dag.

Virkingen på den årlige vægtafgift af, at bestanden af de store varebiler over 3 ton ikke længere kan antages at stige, kan skønnes til at udgøre et tab på 5 mill. kr. i 1998 gradvist stigende til 50-60 mill. kr. om godt 10 år.

Stykafgifterne udhules gradvist realt af den almindelige prisudvikling, mens værdiafgiften automatisk fastholder sin realværdi, når også som foreslået skalkulækken reguleres.

Ved en prisudvikling på 2,5 pct. årligt svarer det til en forbedring af finanserne med ca. 15 mill. kr. i det første år, ca. 25 mill. kr. i det følgende år etc..

Fordelingen af bestanden af varebiler på erhverv/privat anvendelse er usikker. Det er lagt til grund, at 50-60 pct. udelukkende anvendes erhvervsmæssigt, ca. 25-30 pct. anvendes til blandet erhverv- og pri-

vatkørsel og 15-20 pct. anvendes til ren privatkørsel i husholdningerne. Det er endvidere antaget, at de varebiler der anvendes til blandet kørsel anvendes lige meget til privatkørsel og erhvervskørsel. Under disse forudsætninger vil den nye tillægsafgift, der kan godtgøres momsregistrerede erhverv alt i alt brutto udgøre omkring 1.200 mill. kr., hvoraf ca. 870 mill. kr. vil blive godtgjort til erhverv igen, således at netprovenuet bliver på ca. 330 mill. kr. Det skal bemærkes, at omkring 25 mill. kr. hidrører fra offentligt ejede varebiler, der ikke vil få godtgjort tillægsafgiften ikke er medregnet heri.

Da godtgørelsen af tillægsafgiften vil være forsinket i forhold til opkrævningen, vil omlægningen dog i 1998 give en engangsindebet på ca. 210 mill. kr.

Vægt- og udligningsafgifterne samt tillægsafgiften for varebiler foreslås pristalsreguleret med reguleringstallet efter personskattelovens § 20. Ved en stigning i reguleringstallet med 2,5 pct. tillagt 1,5 pct. årligt som for besiddelsesafgifterne på personbiler vil provenuvirkningen af at pristalsregulere være på ca. 40 mill. kr. i 1998, 80 mill. kr. i 1999, 120 mill. kr. i år 2000 etc.

E. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Personbiler

Forslaget om ændring af fastsættelse af afgiftsgrundlaget for personbiler (afgift mindst af indkøbspris tillagt 5 pct.), der skønnes at indbringe henved 500 mill. kr. vil berøre erhvervenes omkostninger til køb af personbiler. Erhvervene står for en meget stor del af nyvognskøbet, men beholder typisk bilerne i få år. Erhvervsbelastningen af registreringsafgiften er alene den afskrivning, der sker af afgiftselementet i bilpriserne i de år, de nye biler er i erhverv gange med det samlede erhvervsindkøb. Erhvervenes andel af personbilbestanden, der bruges erhvervsmæssigt i erhvervene, er på vel under 10 pct. Da afskrivningerne dog er forholdsvis store i de første år, kan det skønnes, at den erhvervsmæssige del af de ekstra 500 mill. kr. vil udgøre henved 100 mill. kr. Resten af belastningen vil vedrøre husholdningerne direkte og indirekte via firmabilhold.

De ændrede fradrag for sikkerhedspuder og opgivelse af regulering af afgiftsknæk pr. 1. januar 1998 vil belaste erhvervene med omkring 50 mill. kr.

Varebiler

Forslaget om indførelse af et tillæg til vægtafgiften for privat anvendelse af varebiler vil ikke belaste erhvervenes omkostninger. Forslaget om omlægning af registreringsafgiften for varebiler kan med betyde-