

personbil er en stigning i prisen på ca. 5.775 kr. som følge af den ændrede kredit for registreringsafgiften og godt 400 kr som følge af den ændrede momskredit i alt ca. 6.175 kr., vil virkningen være større for dyrere biler og mindre for billigere biler.

Under forudsætning om fuld overvæltning vil virkningen for en bil til ca. 500.000 kr, hvoraf afgiften udgør ca. 300.000 kr og momsen ca. 40.000 kr være en prisstigning på ca. 15.750 kr på grund af den mindre kredit med registreringsafgiften og ca. 900 kr på grund af den mindre momskredit. Modsat vil prisvirkningen være mindre for en billigere bil. For en bil til 90.000 kr med 2 airbag og blokeringsfrie bremsere udgør registreringsafgiften ca. 42.000 kr og momsen henved 10.000 kr. Prisstigningen for en sådan bil vil udgøre omkring 1.615 kr for så vidt angår nedsættelsen af afgiftskreditten og ca. 160 kr vedrørende nedsættelse af momskreditten. Prisvirkningen er mindre, fordi afgiften er lavere og ikke mindst fordi de billigste biler alene belastes med en marginalafgift på 105 pct.

For varebiler med tilladt totalvægt over 2 ton vil prisvirkningerne være mere beskedne. For en varebil til 200.000 kr inklusive moms og afgift vil den samlede virkning af ændringen i moms- og registreringsafgiftskreditten under forudsætning af fuld overvæltning være på ca. 1.300 kr eller 0,65 pct. af prisen med afgift, heraf 950 kr som følge af ændringen af kredittiden for registreringsafgiften.

4. Ved ændringen af reglerne for registreringsafgiften, der blev gennemført i forsommeren 1997 blev fradragene i registreringsafgiften for sikkerhedspuder normaliseret med udgangspunkt i, at prisen for en sikkerhedspude udgør ca. 1.300 kr med moms. Der skete herved en kraftig reduktion af fradragene, der dog for hovedparten blev neutraliseret ved, at progressionsknækket i registreringsafgiften blev forhøjet fra 34.400 kr til 48.800 kr. For biler, hvis afgiftspligtige værdi overstiger det nye knæk, svarede forhøjelsen af knækket til en lettelse på 10.800 kr. Set i forhold til afgiften og prisen umiddelbart før ændringen i 1997, steg afgiften for en bil med 2 puder med ca. 2.600 kr. Sammenligner man derimod registreringsafgiften fra før sikkerhedspudefradraget blev indført eller sikkerhedspuderne blev videre udbredt med afgiften i dag, er der sket et fald i afgiften på nævnte ca. 11.000 kr.

Denne registreringsafgiftsindhuling gennem de store fradrag har bevirket, at priserne for nye biler er steget mindre end priserne i almindelighed opgjort som den samlede stigning i forbrugerprisindexet. I de seneste 5 år er prisen på nye biler steget med 5 pct., mens priserne i almindelighed er steget med 11 pct.

Forskellen på ca. 6 pct. svarer nogenlunde til det registreringsafgiftsfald, der udviklede sig på grund af de overdrevne fradrag for sikkerhedspuder. Ved dette forslag vindes omkring halvdelen af udhulingen ind igen for den gennemsnitlige bil. For de dyrere biler vil afgiften netto være strammet, når man sammenligner efter forslagets vedtagelse med før 1993, mens de billigste personbiler netto fortsat vil have kunnet beholde hovedparten af afgiftsfaldet.

Ved ændringerne i bilafgifterne i foråret 1997 blev der indsat en værnregel imod, at avancen fra salg af nye biler, hvoraf der betales registreringsafgift, kunne flyttes over på f.eks. den bil, der blev taget i bytte. Værnsreglen bestod i, at afgiftsberegningen skulle tage udgangspunkt i, at der havde været en avance på mindst 5 pct. hos bilforhandleren. Den faktiske detailavance måtte gerne være mindre end de 5 pct..

Da bilforhandlerens avance udover forskellen mellem salgs- og købsprisen for den nye bil også består i afgiftskreditfordelen, bør den beregningsmæssige avanceprocent sættes op samtidig med, at afgiftskreditfordelen reduceres. For den gennemsnitlige personbil til ca. 200.000 kr svarer tabet i kreditfordel til ca. 2,5 pct. af forhandlerens indkøbspris. Den beregningsmæssige avanceprocent foreslås derfor også sat op med i alt 2,5 pct., heraf med 1,7 pct. fra 1. juli 1998.

Da afgiften udgør en stigende andel af bilens værdi ved højere priser, vil kreditfordelen i forhold til bilens værdi uden afgift være højere, jo dyrere bilen er. For meget dyre biler svarer reduktionen i afgiftskreditten til ca. 3 pct. Modsat udgør værdien af den mindre afgiftskredit mindre end 2,5 pct. for billigere personbiler og biler med forholdsmæssig mindre afgift så som f.eks. varebiler.

Mens forhøjelsen af værnregelens 5 pct. til 7,5 pct. ikke indebærer nogen skærpelse for den gennemsnitlige personbil, vil der være tale om en vis skærpelse for de billigere personbiler og for varebiler mv. og omvendt en mindre lempelse for de dyrere biler.

Provenumæssige konsekvenser.

Provenuet af registreringsafgiften er på finansloven for 1998 skønnet at indbringe 17,8 mia. kr. Næsten hele provenuet indbetales af bilforhandlere, der har mulighed for henstand. Ved forslaget reduceres kredittiden med 90 dage. Statens gennemsnitlige likviditet forbedres herved med 4,45 mia. kr. engang for alle ved uændret bilsalg. Med samme beløb forbedres statens betalingsregnskab en gang for alle. Derimod har forslaget ikke direkte nogen virkning på statens afgiftsindtægter, idet registreringsafgiften indtægtesfø-