

Svar (19/4 02)

Indenrigs- og sundhedsministeren (Lars Løkke Rasmussen):

Som nævnt i besvarelsen på spørgsmål nr. S 1552 er der i finansloven forudsat et mindreforbrug på 1 mia. kr. i den samlede kommunale sektor i forhold til de vedtagne kommunale og amtskommunale budgetter for 2002. I den forbindelse har regeringen og Amtsrådsforeningen med fællesbrev af 7. januar 2002 henstillet til amtskommunerne, at serviceudgifterne i budgetterne for 2002 revurderes med henblik på at realisere det udgiftsniveau, der var forudsat i økonomiaftalen for 2002. I brevet er det angivet, at dette indebærer, at de samlede serviceudgifter reduceres med ca. 0,5 mia. kr. i forhold til det oprindeligt budgetterede niveau.

Hver enkelt amtskommune har efterfølgende indsendt konkrete tilbagemeldinger til Indenrigs- og Sundhedsministeriet med størrelsen på det beløb, hvormed det oprindelige budget for 2002 vil blive reduceret. Den samlede reduktion udgør ca. 360 mio. kr. Flere amter angiver dog ved denne tilbagemelding, at reduktionen af budgettet vil ske i forbindelse med konkrete bevillingsændringer, der i løbet af 2002 vil blive besluttet i amtsrådet.

Spm. nr. S 1539

Til skatteministeren (2/4 02) af:

Jens Peter Vernersen (S):

»Vil ministeren tage initiativ til, inden for en provenuneutral ramme at hæve knækket for beregning af registreringsafgift, såfremt bilforhandlerens indkøbspris for en mellemklassebil stiger med 25.000 kr., eller vil ministeren undlade at opkræve registreringsafgift af den forøgede indkøbspris?«

Begrundelse

Med baggrund i de høje danske bilpriser vil det ikke være rimeligt, at forbrugerne skal betale yderligere 75.000 kr. for en mellemklassebil, såfremt indkøbsprisen på en bil stiger med 25.000 kr.

Svar (19/4 02)

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Det er muligt, at en harmonisering af bilpriserne i Europa fører til højere importpriser i Danmark. Det er dog ikke givet, at priserne stiger så meget, som det har været antydnet i den senere tids debat. Det skyldes flere grunde. For det første vil en harmonisering føre til at priserne i nogle lande falder, mens de i andre lande stiger. Der vil næppe udelukkende blive tale om priser på niveau med de lande, hvor nettopriserne i dag er højest. For det andet vil en liberalisering formentlig også føre til skærpet konkurrence, hvilket vil presse priserne nedad.

Dertil kommer, at en prisharmonisering må formodes at ske gradvis og over en længere årrække.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at en stigning i importprisen på 25.000 kr. for en mellemklassebil er temmelig meget. For en bil til 200.000 kr. vil det svare til en stigning i importprisen på ca. 40 pct., jf. også svaret på spørgsmål S 1540. Tillægges forhandleravance, moms og registreringsafgift vil salgsprisen stige fra 200.000 kr. til 295.000 kr.

Såfremt bilpriserne stiger vil en forøgelse af skalaknækket som eneste ændring af registreringsafgiftsberegningen næppe være et hensigtsmæssigt middel til at sikre både et uændret provenu og uændrede bilpriser. Det skyldes hovedsageligt, at en forhøjelse af skalaknækket primært vil gavne de dyre biler, mens mellemklassebiler og små biler ikke vil blive billigere. Tværtimod vil både registreringsafgiften og salgsprisen stige for disse biler.

Dertil kommer, at des større prisstigninger, des større forhøjelse af progressionsknækket skal der til, hvis provenuneutraliteten skal sikres. Dermed forstærkes den fordel, de dyre biler vil få ved en forøgelse af knækket.

Der forekommer umiddelbart at være en række problemstillinger forbundet med den anden mulighed, der nævnes i spørgsmålet, nemlig at undlade at opkræve registreringsafgift af den forøget indkøbspris. Det drejer sig bl.a. om at opgøre det grundlag, som en prisstigning skal opgøres ud fra.

Det er i øvrigt min opfattelse, at en afgiftsreduktion umiddelbart vil blive spist op af højere avancer hos de udenlandske bilimportører. Jeg ser ingen grund til umiddelbart at foreslå en afgiftsreduktion, der ikke gavner de danske forbrugere, men hovedsageligt vil betyde større