

indtægter for en række bilproducenter i andre lande.

Under alle omstændigheder vil de foreslåede omlægninger kræve lovændringer. Jeg ser ingen grund til at tage initiativ til at ændre i beregningen af registreringsafgiften, før et tværministerielt udvalg under Skatteministeriets formandskab har afsluttet sit arbejde med at foreslå en konkret model til omlægning af registreringsafgiften.

### Spm. nr. S 1540

Til skatteministeren (2/4 02) af:

**Jens Peter Vernersen (S):**

»Vil ministeren oplyse, hvor meget knækket skal hæves for, at en stigning i indkøbsprisen på 25.000 kr. for en mellemklassebil ikke udløser en prisstigning for forbrugerne efter beregning af registreringsafgift og moms?«

### Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1539.

### Svar (16/4 02)

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Registreringsafgiften for en personbil beregnes som 105 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi, der er under 57.400 kr. og 180 pct. af den del af bilens afgiftspligtige værdi, der er over 57.400 kr.

En stigning i nettoimportprisen på 25.000 kr. vil føre til en stigning i den afgiftspligtige værdi på godt 34.000 kr., når forhandleravance og moms indregnes. For biler, hvor den afgiftspligtige værdi før prisstigningen er over progressionsknækket, vil det ved uændrede regler føre til en forøgelse af registreringsafgiften på ca. 61.000 kr., mens salgsprisen vil stige med ca. 95.000 kr.

Der gøres opmærksom på, at for en mellemklassebil til en salgspris på 200.000 kr. er en stigning i nettoimportprisen på 25.000 kr. en temmelig stor stigning. Af salgsprisen på 200.000 kr. udgør moms og afgift ca. 130.000 kr., mens nettoimportprisen er ca. 64.000 kr. En stigning fra i nettoimportprisen fra 64.000 til 89.000 kr. svarer til næsten 40 procent.

Det er ikke muligt ved en forøgelse af skalaknækket på 57.400 kr. at udligne stigningen i nettoimportprisen for en mellemklassebil, der ved det nuværende pris- og afgiftsniveau koster 200.000 kr. Et eksempel kan belyse dette:

| Kr.                 | Gældende regler og prisniveau, knæk på 57.400 kr. | Prisforhøjelse på 25.000 kr. og uændret skalaknæk på 57.400 kr. | Prisforhøjelse på 25.000 kr. samt forhøjelse af knækket til fx 125.000 kr. |
|---------------------|---|---|--|
| Nettoimportpris     | 64.000  | 89.000  | 89.000   |
| Forhandleravance    | 6.000   | 8.000   | 8.000  |
| Moms                | 17.000  | 24.000  | 24.000   |
| Registreringsafgift | 113.000   | 174.000   | 127.000  |
| <b>Salgspris</b>    | <b>200.000</b>                                    | <b>295.000</b>  | <b>248.000</b>   |

Ved gældende regler koster bilen 200.000 kr. Ved uændrede regler, men ved en forhøjelse af importprisen på 25.000 kr. vil salgsprisen stige til 295.000 kr. Ved en forhøjelse af skalaknækket, således at bilen kun skal betale registreringsafgift efter den lave sats, vil salgsprisen blive 248.000 kr., altså en stigning på 48.000 kr. i forhold til gældende regler og priser.

Årsagen til, at det ikke er muligt at kompensere for prisstigningen ved at forhøje skalaknækket er, at en forhøjelse af skalaknækket primært gavner dyre biler. Des dyrere bil, des større besparelse i registreringsafgiften. En bil til

200.000 kr. er i den forbindelse ikke dyr nok til at en forhøjelse af skalaknækket kan eliminere prisstigningen.

Det ses samtidig, at registreringsafgiften forøges trods forhøjelsen af skalaknækket.

Ovenstående eksempel gælder ikke generelt, men med udgangspunkt i en stigning i nettoimportprisen på 25.000 kr. for en bil, uanset bilens nuværende pris, kan følgende intervaller afgrænses:

– For biler med en nuværende salgspris under ca. 250.000 kr. vil stigningen på 25.000 kr. i importprisen føre til øget registreringsafgift