

af biler, der er solgt, sandsynliggør at denne registreringsafgift ikke allerede er »betalt« af bilkøberen.

Spm. nr. S 135

Til skatteministeren (7/10 03) af:

Ole Stavad (S):

»Vil ministeren under henvisning til svarene på spørgsmål nr. S 4694 og nr. S 4695 (folketingsåret 2002-03) oplyse, hvor stort et provenutab Landskatterettens kendelse havde medført i et »normalår«, såfremt der ikke var vedtaget en loftsregel?«

Begrundelse

Som ministeren selv dokumenterer i besvarelsen af spørgsmål S 4694 (folketingsåret 2002-03) er benægtelsen i besvarelsen af spørgsmål S 4695 (folketingsåret 2002-03) direkte forkert, da Landskatterettens kendelse reelt betyder, at loftsreglen ingen betydning får i en længere periode. Det virker næsten som om, at skatteministeren har indført loftsreglen på et tidspunkt, hvor Landsskatterettens kendelse endnu ikke er nået at slå igennem på bilpriserne, men på et tidspunkt, hvor man har besluttet ikke at anke Landsskatterettens kendelse.

Svar (20/10 03)

Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Indledningsvis vil jeg gerne understrege, at det er forbundet med meget stor usikkerhed at skønne det isolerede provenutab ved de nævnte kendelser eller for den sags skyld andre faktorer, der kan påvirke priser og sammensætningen af efterspørgslen, når det gælder nye biler og de afledede effekter heraf. Nettopriserne for personbiler – dvs. priserne for personbiler uden afgifter – steg i 2. og 3. kvartal i år med 1,08 pct. mod 1,32 pct. i samme periode sidste år. Omregnet til helår svarer det til et fald på 0,5 pct.

Det forventes, at det danske prisniveau for nye biler over tiden vil tilpasse sig det noget højere niveau, der gælder i resten af Europa. Omvendt forventes det, at de omhandlede kendel-

ser fra Landskatteretten tenderer mod at presse prisstigningstakten på nye biler nedad.

Det kan ikke afgøres, hvordan disse modsatte tendenser er blandet i den ovennævnte forskel på 0,5 pct. på årsbasis, eller om også andre forhold spiller ind, men antages det, at avancen på nye biler i gennemsnit er 1 pct. lavere end uden kendelserne fra Landskatteretten, vil de afgiftspligtige værdier som følge heraf være faldet med ca. 1,1 pct. afhængigt af omfanget af afgiftsfrit trafikikkerhedsfremmende udstyr, der er installeret på den enkelte bil. Anslås et gennemsnitligt fald i afgiftsgrundlaget på 1,1 pct., vil den gennemsnitlige afgiftspligtige værdi være faldet med ca. 1.000 kr. fra hen ved 92.000 kr. i gennemsnit til hen ved 91.000 kr. svarende til et registreringsafgiftsbeløb på i gennemsnit ca. 1.635 kr. pr. bil, jf. at ca. 10 pct. af bilerne har en marginal afgiftssats på 105 pct.

Ved et bilsalg på 100.000 stk. svarer et registreringsafgiftsbeløb på 1.635 kr. pr. bil til et umiddelbart provenutab på ca. 164 mio. kr.

Det må imidlertid forventes, at et fald i registreringsafgiften vil medføre et øget forbrug af bl.a. biler. De 1.635 kr. pr. bil svarer til en nedsættelse af registreringsafgiften med ca. 1,5 pct. Da registreringsafgiften udgør ca. 20 pct. af omkostningerne ved at holde bil kan det med en antagelse om en elasticitet i bilforbruget på 1 skønnes, at en nedsættelse af registreringsafgiften med 1,5 pct. medfører en forøgelse af bilforbruget, og dermed på lidt længere sigt salget af biler, med 0,3 pct. De 0,3 pct. vil, ved et bilsalg 100.000 stk. svare til, at der bliver solgt 300 flere biler end ellers, hvilket igen svarer til et registreringsafgiftsbeløb på ca. 36 mio. kr. Efter korrektion for det øgede bilsalg bliver provenutabet fra registreringsafgiften således ca. 128 mio. kr. Disse 128 mio. kr. må antages at blive brugt på andre varer, der i modsætning til registreringsafgiften er pålagt moms, herunder momsen af de 300 flere bilers værdi ekskl. registreringsafgift.

Nedenfor er de foranstående provenumæssige ræsonnementer angivet i tabelform.

Provenuvirkning	mio. kr.
Registreringsafgift umiddelbart	-164
Registreringsafgift afledt	36
Moms biler afledt	5
Moms øvrigt	20
Provenuvirkning i alt	-103