

med stigende priser og kan anslås til at være en fjerdedel for den sidstnævnte gruppe.

*Spørgsmål 4:*

Kan der gives et skøn over nettovirkningen af en ophævelse af beløbsgrænsen på 40.000 kr.?

Nettovirkning = skatteprovenutab ÷ provenugevinst på registreringsafgift, benzinafgift og vægtafgift.

*Svar:*

Hvis det drejer sig om en personbil, der udelukkende benyttes erhvervmæssigt, og hvis en ophævelse af beløbsgrænsen bevirker, at en erhvervsdrivende vælger at anskaffe sig en bil til 60.000 kr. i stedet for en bil til 40.000 kr., vil det få følgende provenumæssige virkninger:

1. Afskrivningsmuligheden forøges med 20.000 kr. inden for bilens levetid, heraf med 6.000 kr. inden for det første år. Med en marginalskatteprocent på f. eks. 55 vil det betyde et provenutab for stat og kommune tilsammen på i alt 11.000 kr., heraf 3.300 kr. det første år. Hvis der gives adgang til ekstraordinær afskrivning på private personbiler, der udelukkende benyttes erhvervmæssigt, og anskaf-

felsen sker i 1976, vil afskrivningsmuligheden det første år blive endnu større, nemlig 30 pct. af merprisen på 20.000 kr. og 15 pct. af hele anskaffelsessummen på de 60.000 kr., i alt 15.000 kr. I så fald kan provenutabet det første år stige til 8.250 kr.

2. Statens indtægt ved registreringsafgift og moms vil forøges med ca. 13.000 kr. i alt.

Forøgelsen i vægtafgift bliver ubetydelig.

3. Det anslås rent skønsmæssigt, at benzinafgiften vil forøges med 200–300 kr. årlig.

Der er ikke noget holdepunkt for at anslå de samlede provenumæssige virkninger af en eventuel ophævelse af beløbsgrænsen, idet man ikke har erfaringer for, i hvilket omfang en ophævelse af 40.000 kr.'s grænsen vil bevirke, at der anskaffes dyrere personautomobiler.

*Spørgsmål 5:*

Findes der opgørelse over antal biler, der falder ind under afskrivningsbegrænsningen? Hvis ja: kan de opdeles på grupper (handelsrejsende, landbrugere, direktører m. v.)?

*Svar:*

Der findes ingen opgørelser, der gør det muligt at besvare det stillede spørgsmål.