

Jeg har derfor besluttet, at selskabernes anvendelse af regelsættet skal følges nøje med henblik på at vurdere om der er behov for ændringer.

### Spm. nr. S 3709

Til skatteministeren (20/6 03) af:

**Jacob Buksti (S):**

»Vil ministeren redegøre for, hvad nybilprisen for en række udvalgte bilmærker – billige, mellemklasse og dyre – ville have været i dag sammenlignet med den aktuelle nybilpris efter afgift, hvis den tidligere ekstraregulering af registreringsafgiftens skalaknæk var blevet opretholdt og ikke var blevet ophævet som led i regeringens skattestop for bilafgifterne?«

### Svar (8/7 03)

**Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):**

Vægtafgiften, brændstofforbrugsafgiften og skalaknækkene for registreringsafgiften er alle angivet som kronebeløb, der forud for skattestoppet blev reguleret årligt med satsreguleringsprocenten plus et tillæg.

For vægtafgiften af motorcykler, almindelige personbiler og varebiler indtil 4 ton tilladt totalvægt og for brændstofforbrugsafgiften var reguleringen fastsat til reguleringsprocenten tillagt 1,5 pct. pr. finansår.

For registreringsafgiften reguleres det afgiftsfri beløb og grænserne mellem den del af den afgiftspligtig værdi, hvoraf der skal betales henholdsvis 105 og 180 pct. registreringsafgift for nye og brugte motorcykler, grænserne mellem den del af den afgiftspligtig værdi, hvoraf der skal betales henholdsvis 105 og 180 pct. registreringsafgift for nye og brugte personbiler. Denne regulering var tidligere fastsat til reguleringsprocenten tillagt 1 pct. pr. finansår.

Skattestoppet for motorafgifterne gik ud på, at satserne for vægtafgift og brændstofforbrugsafgift blev låst fast. Til gengæld blev den hidtidige 1 procentpoint tillægsregulering for registreringsafgiften afskaffet.

For personbiler har ophævelsen af den tidligere tillægsregulering af registreringsafgiftens skalaknæk har kun betydning for biler, der har en afgiftspligtig værdi over 59.500 kr. som er det

nuværende skalaknæk. For en almindelig personbil med 4 airbags og ABS-bremser svarer dette til en pris på gaden på godt 131.000 kr.

Pr. 1 januar 2003 benyttedes den nye reguleringsordning for første gang. Herved blev skalaknækket for personbiler reguleret med 2.100 kr. svarende til en afgiftslempelse på 1.575 kr. for personbiler med en pris på gaden over de nævnte 131.000 kr. Havde den tidligere ekstraregulering af registreringsafgiftens skalaknæk stadig været i kraft havde reguleringen været 300 kr. højere, svarende til en yderligere afgiftslempelse på 225 kr. eller med andre ord; alle personbiler med en pris på gaden over godt 131.000 kr. ville alt andet lige have været ca. 225 kr. billigere i anskaffelse, hvis den tidligere ekstraregulering af registreringsafgiftens skalaknæk var blevet opretholdt. Ved et årligt nybilsalg på 120.000 stk. svarer dette til et merprovenu for statskassen på ca. 25 mio. kr.

Det bemærkes i den forbindelse, at skattestoppet for vægtafgiften og brændstofforbrugsafgiften giver en afgiftsbesparelse på i gennemsnit ca. 130 kr. pr. bil eller i alt ca. 300 mio. kr. allerede i år.

Afgiftsbesparselsen vokser år for år og allerede efter 1½ år overstiger nybilkøberens besparelse de godt 200 kr. i ekstra registreringsafgift. Herefter har nybilkøberen lige som de øvrige bilister en stor og voksende afgiftsbesparelse sammenholdt med de tidligere regler.

Brændstofforbrugsafgiften af en almindelig personbil, der kører 14 km pr. liter benzin var 3.020 kr. i 2002. Efter de tidligere regler skulle denne sats være forhøjet med 140 kr. til 3.160 kr. i 2003.

Forudsættes det, at reguleringsprocenten fremover bliver 3,5 som for 2003, ville brændstofforbrugsafgiften af den nævnte personbil efter de tidligere regler være 280 kr. højere i 2004, 420 kr. højere i 2005, 580 kr. højere i 2006 osv. osv.

Skattestoppet letter virkelig afgiftsbyrden for bilejerne.

### Spm. nr. S 3747

Til kirkeministeren (25/6 03) af:

**Jacob Buksti (S):**

»Hvordan mener ministeren, at ministerens udtalelser til Politiken den 25. juni 2003 om, at »det er et levn fra enevældet, at en minister har mu-