

afgiften, 10 år efter svares 40 pct., 12 år efter første indregistrering svares 20 pct. af den oprindelige afgift.

3. Afgiften af vare- og lastmotorkøretøjer med en tilladt totalvægt på over 3.000 kg omlægges til en afgift beregnet på grundlag af det antal kilometer, som køretøjet har kørt i afgiftsperioden. Afgiftssatsen gradueres efter motorkøretøjets vægt.«

Forslaget blev fremsat sammen med *forslag til lov om afgift af mineralske olier og olieprodukter* (se A. II. nr. 85), *forslag til lov om afgift af papirmasse og varer heraf* (se A. II. nr. 86), *forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v.* (se A. II. nr. 82), *forslag til folketingsbeslutning om periodiske syn af motorkøretøjer m. v.* (se B. II. nr. 40) og *forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af en energi- og ressourcefond samt et energi- og ressourceråd* (se B. II. nr. 27).

I den skriftlige fremsættelse oplystes om baggrunden bl. a. følgende:

»Forslagene lægges . . . frem for at starte en debat om et nyt og utraditionelt element i den samlede skattepolitik, nemlig sammenhængen imellem skattepolitik og vækst- og ressourceproblematikken.«

Nærværende forslag må altså ses i sammenhæng med de øvrige forslag, sigtende mod en sammenhængende skatte-, vækst- og ressourcepolitik.

I bemærkningerne til det foreliggende forslag til folketingsbeslutning anføres i øvrigt følgende:

*»ad punkt 1.*

Den nuværende udligningsafgift rammer køretøjer, der er såvel mere ressourcebesparende som mere miljøvenlige end benzindrevne køretøjer. Hensigten med forslaget er derfor at fremme anvendelsen af bl. a. dieseldrevne motorkøretøjer, også til privat persontransport.

*ad punkt 2.*

Hensigten med en aftrapning af vægtafgiften er at gøre det mere attraktivt at undlade udskiftning af køretøjer og i stedet vedligeholde de ældre køretøjer.

Forslaget vil derfor medvirke til at begrænse importen af nye køretøjer og vil betyde øget beskæftigelse i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af motorkøretøjerne.