

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

A. Indledning

Forslaget har til hensigt at skærpe bilafgifternes miljøvirkning. Med forslaget udmøntes det i lovprogrammet bebudede initiativ for personbilafgifterne. Afgiftsoplægningen indebærer hverken en skærpe eller lempelse af bilbeskatningen. Inden for samme provenu gøres afgifterne på biler mere afhængige af miljøbelastningen. Bilafgifterne vil dermed i videre udstrækning end i dag bidrage til realisering af regeringens miljømålsætninger.

Initiativet består af:

1. *Grøn ejerafgift af nye personbiler (nærværende lovforslag og Forslag til Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv.)*

Det foreslås, at vægt- og udlningsafgift af nye personbiler afskaffes. I stedet betales en ny periodisk afgift afhængig af bilernes brændstofforbrug/CO₂-udledning. Der vil fortsat typisk skulle betales 2-3.000 kr. årligt i periodisk afgift, men de særligt brændstoføkonomiske personbiler vil falde i afgift og omvendt. Udlningsafgiften for nye dieseldrevne personbiler foreslås afskaffet. I stedet foreslås der et tillæg til den nye periodiske afgift for nye dieselbiler mv., som indarbejdes i afgiftsskalaen for dieselbiler. Omlægningen er provenuneutral. De ældre biler fortsætter med at betale vægt- og udlningsafgift.

2. *Indeksring af vægtafgift mv. for personbiler og progressionsgrænser i registreringsafgiften (Forslag til Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv.)*

Det foreslås, at den grønne ejerafgift for nye personbiler indeksreguleres sammen med vægtafgiften på de ældre personbiler. Afgifterne forhøjes herudover med 1,5 pct. årligt for at tage hensyn til produktivitet fremgang. Provenugevinsten herved foreslås anvendt til indeksregulering af progressionsgrænserne i registreringsafgiften for personbiler, der yderligere forhøjes med 1 pct. årligt. Herved fasthol-

des realværdien af de periodiske afgifter og registreringsafgiften for personbiler. Dette element er ligeledes provenuneutralt.

3. *Normalisering af afgiftsforholdene for sikkerhedspuder og forhøjelse af progressionsknæk for personbiler (Forslag til Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv.)*

Det foreslås, at fradraget i registreringsafgiften for sikkerhedspuder (airbags) fastsættes til værdien samt afgift af de to første sikkerhedspuder og til værdien af værdien for eventuelle yderligere sikkerhedspuder. Det foreslås at indføre en ekstraafgift af personbiler med under 2 sikkerhedspuder. Det foreslås at anvende provenugevinsten til forhøjelse af progressionsknækket i registreringsafgiften.

4. *Sikkerhedsfradrag for nyere brugte biler (valutaudlejningsbiler) (Forslag til Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv.)*

Det foreslås at indføre fradrag i registreringsafgiften for sikkerhedsudstyr i nyere brugte biler svarende til fradragene for nye biler.

B. Afgifterne på biler

Transportsektoren er nødvendig i et moderne velfærdssamfund, men giver også anledning til en belastning på blandt andet miljø- og sundhedsområdet. Det er regeringens mål at begrænse og reducere miljøbelastningen fra transportområdet i form af forurening med CO₂, kulbrinter, NO_x, kulilte, bly, svovl, benzen, partikler og støj m.v. Samtidig er det også et mål at reducere trafiktrængsel, behovet for at udvide vejnettet mv. og antallet og omfanget af trafikuheld.

Transportområdet er dels reguleret ved direkte gelstyring dels ved indirekte økonomiske styringsmidler i form af afgifter og subsidier.

Udover, at afgifterne påvirker forholdene på transportområdet, er afgifterne en vigtig finansieringskilde for det offentlige, og ved indretningen af