

afgifterne bør der også tages hensyn til en rimelig fordeling blandt de afgiftsbelastede, grænsehandel og det offentlige finansieringsbehov. Det er ikke regeringens mål at reducere bilbeskatningen, da dette alt andet lige vil øge skattebelastningen af virksomhederne eller husholdningernes indkomst fra arbejde.

Det er derimod regeringens hensigt med dette forslag at foretage sådanne ændringer i sammensætning og indretning af bilbeskatningen, at afgifterne endnu bedre end i dag vil bidrage til realisering af miljømålsætningerne uden, at det går ud over de ovennævnte hensyn.

Den samlede beskatning på bilområdet består af afgifter på brugen af biler (afgifter af benzin, autogas, smøreljer, dieselolie herunder CO₂-afgift samt svovlafgift og vejbenyttelsesafgift), besiddelsen af biler (vægt- og udligningsafgift og afgift af ansvarsforsikring) og anskaffelsen af biler (registreringsafgift). Det samlede provenu af disse afgifter skønnes at udgøre henved 35 mia. kr. i 1997. Blandt afgifterne anses afgifterne på brugen (brændstofafgifterne) normalt for bedst at kunne reducere transportsektorens miljøbelastning, da de både giver incitament til anskaffelse af mere brændstoføkonomiske køretøjer og begrænser den eksisterende bilbestands kørsel. Her til kommer, at brændstofafgifterne er gode til at afspejle princippet om, at forureneren skal betale.

Hensynet til grænsehandelen begrænser dog mulighederne for at øge brændstofafgifterne ud over det nuværende niveau. Ved skattereformen er afgifterne på benzin og dieselolie blevet knyttet til afgifterne i Tyskland. Forhøjelse af afgifterne ud over det tyske niveau vil give tab på grænsehandelen. Regeringen arbejder på at få EU's minimumsafgifter forhøjet, hvilket sandsynligvis vil medføre forhøjelser af afgifterne i en række EU-lande, herunder Tyskland.

Afgifterne på anskaffelse og besiddelse af biler begrænser også miljøbelastningen ved at begrænse bestanden. Disse afgifter giver i praksis også i vidt omfang incitament til anskaffelse af brændstoføkonomiske køretøjer, da der normalt er en sammenhæng mellem bilernes vægt og brændstofforbrug og bilernes værdi og brændstofforbrug. Disse afgifter giver dog ikke samme incitament til begrænsning af kørslen som de egentlige brændstofafgifter givet, at bilerne er anskaffet.

C. Personbiler mv.

C.1. Miljøincitament ved den nye grønne ejerafgift og vægtafgiften (ad forslag 1)

Sammenhængen mellem bilernes vægt og brændstoføkonomi er dog ikke helt entydig. Der er tilfælde, hvor en bilkøber kan vælge mellem en tungere eller lettere bil, hvor den tungere bil er mere brændstoføkonomisk, men alligevel belastes med højere afgift. I det omfang vægtafgiften her indgår i købers overvejelser, vil vægtafgiften i dette tilfælde give det forkerte signal til køberen. Den årlige afgift af besiddelse af køretøjer kan derfor indrettes, så den giver bedre miljøvirkninger end i dag ved direkte at lade afgiften afhænge af brændstoføkonomien. Hidtil har der imidlertid været tekniske vanskeligheder ved præcist at opgøre køretøjernes brændstoføkonomi. Fra 1997 vil der for nye personbiler imidlertid skulle oplyses brændstoføkonomi opgjort efter en ensartet metode, således at brændstoføkonomien vil være så præcis og sammenlignelig opgjort, at den vil kunne lægges til grund ved udformningen af bilbeskatningen.

Regeringen vil benytte sig af de nye muligheder ved at foreslå vægtafgiften afskaffet af nye personbiler, der i stedet skal betale afgift efter brændstoføkonomien. Dette må også anses for mere retfærdigt.

Hidtidige årlige vægt- og udligningsafgifter for benzin- og dieseldrevne personbiler

Vægtklasser	Samlet afgift for benzin- og dieseldrevne personbiler, kr.	
	Benzinbil	Dieselbil
	Årlig vægtafgift	Årlig vægt- og udligningsafgift
Egenvægt indtil 600 kg	1.356,00	2.080,00
601-800 kg	1.657,20	2.541,20
801-1.100 kg	2.260,00	3.472,00
1.101-1.300 kg	3.013,20	4.625,20
1.301-1.500 kg	3.917,20	6.013,20
1.501-2.000 kg	5.423,80	8.327,80
Egenvægt over 2.000 kg	301,40 pr. 100 kg	457,40 pr. 100 kg