

For de fleste bilkøbere står valget dog ikke mellem en stor bil og en lille bil, men mellem biler af nogenlunde samme størrelse og pris. I en given bilklasse (små biler, mindre mellemklasse, større mellemklasse, store biler) er der måske ikke afgørende forskelle i vægt, men bilerne kan have meget forskellig brændstoføkonomi. En bil af en given størrelse kan således være forsynet med en speciel brændstoføkonomisk motor. En sådan bil vil vinde markedsandele på bekostning af mærker, hvor motoren har en almindelig eller dårlig brændstoføkonomi. Den bedre brændstoføkonomi kan både skyldes en bedre teknologi, men også at motoren er mindre og bedre svarer til bilens vægt, givet et almindeligt kørselsmønster. Man kan forvente, at der i videre udstrækning end i dag vil blive markedsført de mest brændstoføkonomiske modeller inden for de forskellige bilklasser. Det er dog urealistisk at tro, at en særlig efterspørgsel fra det danske marked efter brændstoføkonomiske biler vil forårsage, at der udvikles sådanne specielt til det danske marked.

Overgang til afgift efter brændstofforbruget i stedet for efter vægten vil i almindelighed give bedre miljøincitamenter end i dag.

Den nuværende vægtafgift har været kritiseret for at bremse udbredelsen af biler med større sikkerhed. Den større sikkerhed kan f.eks. være opnået ved særlige forstærkninger af bilen, hvilket har øget vægten måske til en højere vægtafgiftsklasse. Ved den nye ejeravgift gives ikke sådanne forkerte incitamenter. Det bemærkes dog, at tungere biler som nævnt ofte har et større brændstofforbrug.

For ældre personbiler vil det ikke være muligt uden meget betydelige meromkostninger at opgøre benzinøkonomien efter de nye normer. I øvrigt ville det ikke have nogen nævneværdig miljøeffekt at gøre den periodiske afgift direkte afhængig af brændstof-

forbruget for de nyere årgange, hvor værdien fortsat er så høj, at skrotning ikke kommer på tale i ret mange tilfælde.

For ældre personbiler vil den periodiske afgift derfor fortsat være baseret på vægten som i dag.

Det er således kun de nye årgange, der foreslås omfattet af den nye grønne ejeravgift. Efterhånden som de nye årgange har erstattet de ældre, vil hele personbilbestanden dog blive omfattet af den nye grønne ejeravgift.

C.3. Diesebiler (ad forslag 1).

Hovedparten af de nye personbiler er benzindrevne. Der sælges dog også et større antal dieseldrevne køretøjer. Dieseldrevne køretøjer har typisk en bedre brændstoføkonomi udtrykt i km/liter end benzindrevne, men udledningen af CO₂ pr. liter er større.

Afgiften på benzin er større end afgiften af dieselolie.

Der er derfor lavet en særlig afgiftsskala for dieseldrevne køretøjer. I dag betales der via udligningsafgift også en højere vægtafgift af dieseldrevne biler. Afgiftsskalaen indebærer, at diesebiler med samme CO₂-udledning pr. km som benzinbiler skal betale det samme i afgift som benzinbiler. Hertil skal lægges et tillæg. Tillægget er fastsat således, at det svarer til forskellen i benzinafgift og dieselafgift inklusive moms heraf for en personbil, der kører 15.000 km årligt, og hvor energien i diesel udnyttes i samme omfang som i benzin. Den andel af forskellene i brændstofafgifterne, der udlignes, er uafhængig af bilernes CO₂-udledning pr. km givet kørslen pr. km. Hvis bilen har et større kørselsbehov, vil udligningen dog være for lille og omvendt. For en bil, der måtte køre 25.000 km, hvilket er mere typisk for en diesebil, svarer tillægget til ca. 60 pct. af den sparede afgift på brændstoffet.

Boks 1. Sammenhængen mellem skala for hhv. benzin og diesebiler.

	Benzinbil:	Diesebil
Årlig kørsel	15.000 km	15.000 km
Brændstoføkonomi	15 km/l	16,4 km/l
Årligt brændstofforbrug	1.000 liter	916 liter
Årligt brændstofforbrug	32,85 GJ	32,85 GJ
CO ₂ -udledning	2,40 ton	2,45 ton
Afgift af brændstof samt moms heraf	4,19 kr./l	2,86 kr./l
Årlig afgift af brændstof samt moms heraf	4.188 kr.	2.622 kr.
Årlig grøn ejeravgift	2.000 kr.	3.640 kr.
Årlig afgift i alt	<u>6.188 kr.</u>	<u>6.266 kr.</u>