

Tillægget til dieslbiler er i gennemsnit i samme størrelsesorden som gældende i dag, dog således at tillægget er mindre for de meget brændstoføkonomiske biler med en vægt omkring eller lidt over normalen og omvendt.

1 liter dieselolie indeholder ca. 10 pct. mere energi end 1 liter benzin. Der er imidlertid ca. 2,5 pct. større CO<sub>2</sub>-udledning pr. energienhed diesel end pr. energienhed benzin. Grænserne for brændstoføkonomien i afgiftskalaen for dieslbiler udtrykt i km/liter er derfor forhøjet med 12,5 pct. afspejlende de større CO<sub>2</sub>-udledninger.

Det ses af eksemplet i boksen, at tillægget på 1.640 kr. svarer til besparelsen i brændstofafgift tillagt moms ved at anvende dieselolie i stedet for benzin forudsat, at energien i dieselolien udnyttes lige så godt som energien i benzinen, og kørselsomfanget er 15.000 km årligt. Afvigelsen i eksemplet på 88 kr. skyldes, at udligningen er beregnet ved det nedre brændstofforbrug i afgiftsklasserne, men afviger når man er midt i et afgiftsinterval.

Da der ved fastsættelsen af intervalgrænserne i dieselskalaen er taget hensyn til den lidt større CO<sub>2</sub>-udledning, er intervalgrænserne hævet tilsvarende mere end forskellen i energiindhold kan forklare, hvorfor eksempler tæt på intervalgrænserne vil kunne udvise en større afvigelse.

I dag betaler en diesebil og en benzinbil med samme vægt den samme vægtafgift. Hvis energien udnyttes lige godt i benzinudgaven og i dieseludgaven, vil de to biler også skulle betale det samme i grundafgift før tillæg. Hvis energiindholdet udnyttes bedre i dieseludgaven end i benzinudgaven, vil grundafgiften blive mindre for diesebilen end for benzinbilen og omvendt. Ofte antages energiudnyttelsen fra dieselolie at være noget højere end fra benzin, hvorfor ændringen kan indebære et vist beskedent provenutab i forhold til uændrede regler. Det er således ikke unormalt, at man vil kunne køre 25 pct. længere pr. liter diesel end pr. liter benzin. For sådanne biler vil afgiftsbelastningen falde i forhold til i dag. Det er dog også rimeligt, eftersom bilernes miljøbelastning med CO<sub>2</sub> er tilsvarende mindre. For ikke specielt brændstoføkonomiske biler af mindre vægt vil der modsat ske afgiftstigninger i forhold til i dag.

Grundsats plus tillæg stiger kraftigere ved dårligere brændstoføkonomi for dieslbiler end for benzinbiler. Den nye grønne ejeravgift vil give et incitament til anskaffelse af brændstoføkonomiske biler givet et kørselsbehov på ca. 15.000 km svarende til en forhøjelse af dieselprisen med 7-8 kr./liter. Prisen på dieselolie er i dag omkring 5 kr./l. En forhøjelse af di-

eselprisen vil dog give større miljøeffekt, da det også vil begrænse kørselsomfanget.

#### C. 4. Biler for hvilke brændstoføkonomien ikke er oplyst (Ad forslag 1).

For biler, der måtte bruge gas som drivmiddel, er der ikke efter de nye EU regler krav om, at brændstoføkonomien skal opgøres efter de nye normer. Der sælges i øvrigt meget få gasdrevne biler. Det skyldes blandt andet vanskeligheder ved at opfylde udstødningsnormerne. Måtte der blive indregistreret nye gasbiler, vil de blive indplaceret på skalaen for dieslbilerne ved en omregning fra bilernes vægt ud fra en i loven fastsat formel, der er udarbejdet på baggrund af dagens erfaringer for sammenhæng mellem vægt og brændstofforbrug. Afgiften af gas og dieselolie er sammenlignelig.

For elbilerne vil der tilsvarende kunne ske en omregning fra vægt til fiktivt brændstofforbrug. Der er af gode grunde ikke fastsat nye normer for opgørelse af udstødning fra eldrevne biler, da luftforureningen er indirekte fra elfremstillingen. I øjeblikket sælges der kun ganske få eldrevne biler, men der er forventninger om, at eldrevne biler fremover vil kunne få et større salg. Der er således ved at blive markedsført mere almindelige bilmodeller, der drives med el, der i det mindste ved bykørsel har omtrent samme egenskaber for bilisten som almindelige benzindrevne biler. De nye elbiler vil sandsynligvis være mere konkurrencedygtige end de hidtil fremstillede. Blandt andet har anvendelsen af nikkel-cadmium batterier i stedet for blybatterier givet nye muligheder og egenskaber.

Elbilerne giver ubetinget miljøfordele i nærmiljøet, da der i sagens natur ikke er direkte udstødning.

Der hersker dog stor usikkerhed om hvor mange elbiler og af hvilke typer, der vil blive markedsført, og på grund af forskellene er det ikke umiddelbart muligt at indplacere bilerne i de generelle afgiftsskalaer. Elbilerne er netop blevet fritaget for registreringsafgift i yderligere 3 år.

Når der er større klarhed over hvilke typer elbiler, der i praksis vil blive markedsført og deres egenskaber, brug etc., vil der kunne tages mere permanent stilling til de fremtidige afgiftsforhold. Herunder vil der blive taget hensyn til de særlige miljøfordele, elbilerne i praksis måtte have. Indtil da vil elbilerne blive indplaceret på benzinafgiftskalaen ved omregning fra vægten. Elbilerne vil hermed typisk falde i afgift i forhold til i dag, hvor der opkræves såvel vægt- som udligningsafgift, og der vil ikke blive diskrimineret mod bilerne i en overgangstid, indtil mere permanente afgiftsregler bliver fastlagt.