

For at fremme elbilerne foreslås det dog, at de nuværende vægt- og udligningsafgifter og den nye grønne ejeravgift for elbilerne suspenderes indtil udgangen af år 2000, hvor også den midlertidige fritagelse for registreringsafgiften udløber.

Der vil være et mindre antal benzin- og dieseldrevne køretøjer, for hvilke Færdselsstyrelsen vil dispensere fra, at der skal være opgjort et brændstofforbrug efter den nye norm. Disse få biler vil også blive indplaceret efter en omregning fra vægten.

#### *Fritagelser mv.*

I lighed med fritagelsesreglerne for vægtafgiften vil den nye ejeravgift indeholde fritagelser og lempelser. Der foreslås således fritagelse for ejeravgiften af biler, der tilhører medlemmerne af kongehuset, forsvaret og det statslige regionale redningsberedskab. Endvidere foreslås fritaget biler, der er specielt indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved udrykning, og af beredskabskommissioner, såfremt de ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende. Endelig fritages ambulancer, benzindrevne hyrevogne og sygetransportbiler, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befordring af siddende patienter.

Det foreslås, at dieseldrevne hyrevogne og dieseldrevne sygetransporter, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befordring af siddende patienter, betaler 35% af afgiftsbeløbene for dieseldrevne biler.

Det foreslås endvidere, at 35 år fra en bils 1. registrering, skal der fra den følgende afgiftsperiode kun betales afgift med 1/4 af sædvanlig afgift. Det er en betingelse, at bilen fremtræder som ved 1. registrering. Derudover foreslås det, at skatteministeren for at opfylde traktatmæssige forpligtigelser kan fastsætte regler om afgiftsfrihed for biler, som tilhører fremmede staters herværende diplomatiske og konsulære repræsentationer og internationale organisationer og institutioner, som Danmark er medlem af.

Invaliderede personer, som efter lov om social bistand kan opnå støtte til erhvervelse af en bil, foreslås fritaget for afgiften, hvis bilen er benzindreven. Er bilen dieseldreven, foreslås afgiften nedsat til 35% af afgiftsbeløbene for dieselsbiler.

Skatteministeren foreslås endvidere at få mulighed for at indrømme afgiftsfritagelser for biler, som benyttes til kørsel uden for offentlige veje og i særlige tilfælde for biler, som bruges på ubetydelige strækninger af offentlige veje.

Som nævnt er de foreslåede fritagelser og lempelser parallelle med reglerne i den nuværende vægtafgift.

Ved de nuværende periodiske afgifter for personbiler er der mulighed for kvartalvis indbetaling af vægt- og udligningsafgift for personbiler med en egenvægt fra 1.301 kg. til over 2.000 kg. I forslaget bortfalder muligheden for den kvartalvise indbetaling for de tunge personbiler, således at ejeravgift og tillægsafgift skal indbetales halvårligt på lige fod med de øvrige personbiler.

#### *C.5. Regulering af afgift som følge af produktivitetsudvikling (ad forslag 2).*

Ved forslaget tilstræbes, at de nye årgange hverken belastes med højere eller lavere afgift i gennemsnit i forhold til, at der fortsat opkræves afgift på basis af vægten. Afgiftsskala og afgiftssatsernes højde er fastsat ud fra oplysninger om vægt og brændstofføkonomi for de mest solgte bilm modeller i de første 9 måneder af 1996, således at den gennemsnitlige afgiftsbelastning bliver den samme, når man tager hensyn til den forventede udvikling i vægt og brændstofføkonomi.

Igennem de seneste 15 år er vægten af personbilerne steget. Bilbestandens gennemsnitsvægt er således steget med ca. 1/2 pct. om året igennem denne periode. Væksten er tillige stigende. Hvis man havde fortsat med vægtafgiften, ville man således forvente et fortsat stigende provenu fra vægtafgiften med måske godt 1/2 pct. om året.

Mens vægten har været stigende, har der modsat været en tendens til, at brændstofføkonomien givet vægten er blevet bedre. Den nye grønne ejeravgift vil givetvis forstærke denne tendens.

Ved en fremgang i brændstofføkonomien med f.eks. 0,75 pct., givet bilernes vægt, vil belastningen af en ny årgang som følge af afgiftsskalaens indretning automatisk gennemsnitlig falde med 1,5 pct. Da vægten fortsat vil stige med måske 1/2 pct. om året, vil afgiftsbelastningen dog alene falde med ca. 1 pct. Det skal dog sammenlignes med, at afgiftsbelastningen ellers i gennemsnit kunne forventes at stige med godt 1/2 pct.

Hvis man fastholdt de satser, der ved 1996 salgets fordeling ville give provenuneutralitet, ville den nye grønne ejeravgift medføre et mindre provenu i forhold til, at man havde fastholdt den gamle vægtafgift. Reduktionen i provenuet af de nye årgange ville blive på ca. 1 1/2 pct. for hvert år.

Det er regeringens hensigt at fastholde afgiftstrykket af de nye årgange biler. Det er derfor foreslået, at satserne forhøjes med 1,5 pct. årligt. Der knytter sig selvfølgelig stor usikkerhed til skøn over udviklingen i brændstofføkonomien. Hvis det måtte vise sig, at produktivitetsfremgangene måtte afvige væsentligt