

fra de antagne 0,75-1 pct., vil der senere kunne ske justeringer i overensstemmelse med erfaringerne.

Forhøjelse af afgiftssatserne med 1,5 pct. årligt vil for den til enhver tid nyeste årgang kunne skønnes provenuneutral.

Det bør gælde, at biler med samme brændstoføkonomi bør belastes med samme afgift uanset i hvilket år de er indregistreret. Forhøjelsen af afgiftssatserne med 1,5 pct. årligt bør derfor ikke kun ske for den nyeste årgang. Forhøjelsen af den nye grønne ejerafgift med 1,5 pct. om året bør ikke stå alene. De ældre årgange, der fortsat vil skulle betale vægtafgift, bør også belastes med den ekstra årlige stigning på 1,5 pct.

Ved også at øge besiddelsesafgiften for de ældre årgange vil det samlede provenu fra den nye grønne ejerafgift/vægtafgift stige med henvend 1,5 pct. årligt i forhold til, at man var fortsat med vægtafgift. Provenuevinsten herved foreslås anvendt til årlige ekstraordinære forhøjelser af progressionsknækket i registreringsafgiften.

#### *C.6. Regulering af afgiften med lønudviklingen (ad forslag 2).*

Med henblik på at fastholde den reale virkning af den nye grønne ejerafgift er denne foreslået reguleret med udviklingen i lønningerne på samme måde som de forskellige skalatrin, fradrag sats mv. for indkomstskatten og pensioner mv. Denne regulering vil være ud over den foreslåede regulering som følge af produktivitetsfremgangene. Hvis reguleringsindekset således stiger med 2,5 pct. årligt vil den samlede regulering blive på 4 pct. pr. 1. januar 1998 (2,5 + 1,5 pct., jf. C.5.) og tilsvarende i årene herefter.

I øjeblikket bliver vægtafgiften ikke reguleret med pris- og lønudviklingerne og bliver hermed gradvist realt udhulet.

Forslaget om at regulere besiddelsesafgiften op vil derfor isoleret set medføre en provenuevinst.

Mens vægtafgiften bliver realt mindre tyngende med udviklingen i lønninger og priser, skærpes registreringsafgiften, da skalaknækket heller ikke reguleres.

Ved stigninger i lønninger og priser er der en tendens til, at registreringsafgiften realt stiger, idet afgiften vil udgøre en stadig større del af bilernes gennemsnitlige værdi. Det foreslås derfor at regulere skalaknækkene op med udviklingen i lønningerne tillagt 1 pct. Herved bliver den samlede provenuevirkning af regulering af registreringsafgift og den nye grønne ejerafgift/vægtafgift neutral for personbiler, og såvel registreringsafgiften som den nye grønne ejerafgifts reale virkning fastholdes.

Skalaknækket, der i dag er på 34.400 kr. for personbiler, foreslås samtidigt i et andet lovforslag (Forslag til Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv.) forhøjet til 48.800 kr., jf. punkt C.7. nedenfor. For en given personbil beskattes værdien inklusive moms under 48.800 kr. med 105 pct., mens der opkræves 180 pct. af resten af værdien. Ved en stigning i det almindelige prisniveau på 2,5 pct. vil den reale værdi af det foreslåede skalaknæk på 48.800 kr. blive reduceret med 1.200 kr. svarende til en realstigning i afgiften på 900 kr. årligt (180 pct. - 105 pct. gange 1.200 kr.)

Da omlægningen af bilafgifterne tilstræbes gennemført provenuneutralt, foreslås det også at regulere skalaknækket.

#### *C.7. Normalisering af afgiftsforholdene for sikkerhedspuder og forhøjelse af progressionsknæk for personbiler (Ad forslag 3).*

Det foreslås at normalisere det fradrag, der gives i registreringsafgiften for sikkerhedspuder i personbiler mv., således at fradraget for de to første puder dækker såvel merafgiften af meromkostningerne ved installation af sikkerhedspuder som selve meromkostningerne, mens fradraget for tredje og fjerde pude fastsættes som tilstræbt for de andre sikkerhedsfradrag, så det dækker merafgiften af meromkostningerne. Hermed reduceres fradraget i afgiften af personbiler fra 9.000 kr. pr. pude til 7.200 kr. i alt for biler med 2 puder og 2.300 kr. for eventuel pude nr. 3 og 4. Da hovedparten af personbilerne i dag er forsynet med 2 puder, og regeringen ikke finder det hensigtsmæssigt, at registreringsafgiften i almindelighed skal stige, foreslås det samtidig at forhøje progressionsknækkene i registreringsafgiften, således at afgiften og dermed priserne bliver uændrede for biler med 2 puder, hvis værdi overstiger 48.800 kr. inklusive moms eksklusive registreringsafgift.

For at sikre, at forslaget ikke reducerer incitamenterne til installation af sikkerhedsudstyr i forhold til i dag, foreslås det, at biler uden puder eller med 1 pude netto skal betale det samme som i dag gennem en ekstra afgift.

Forslaget er i sin helhed stort set provenuneutralt givet det aktuelle gennemsnitlige antal sikkerhedspuder i personbiler. mv. Hvis der ikke blev foretaget ændringer, ville provenuet fra registreringsafgiften imidlertid kunne forudses at blive eroderet yderligere ved installation af mere end 2 puder i typiske personbiler. Ved forslaget imødegås således en udhuling af provenuet på omkring 1 mia. kr. om blot få år.

Det nuværende fradrag blev indført med virkning