

kerhedsfradrag med det fradrag, der gives nye biler, således at den tilstræbte konkurrenceevneutralitet kan fastholdes.

Konkret sker det ved, at den afgiftspligtige værdi for brugte biler reduceres med 17 pct. af sikkerhedsfradraget, der ville have været givet, hvis bilen var ny.

Det kan være svært umiddelbart at gennemskue, at dette vil sikre neutralitet mellem nye og nyere brugte biler, men det kan illustreres ved et eksempel.

Installering af sikkerhedsudstyr til en værdi på 1.000 kr. uden afgift vil medføre, at bilen stiger 1.000 kr. i pris med afgift, hvis sikkerhedsfradraget udgør merafgiften af merprisen.

Hvis bilen afskrives med 15 pct. inden for det første år, vil bilen med sikkerhedsudstyr koste 850 kr. mere inklusive afgift svarende til, at værdien uden afgift vurderes til 304 kr. ekstra (303,6 kr. tillagt 180 pct. heraf udgør 850 kr.). Den afgiftspligtige værdi for den brugte bil skal således reduceres med 303,6 kr. for at skabe neutralitet. De 303,6 kr. svarer til herved 17 pct. af sikkerhedsfradraget for den nye bil på 1.800 kr. (17 pct. af 1.800 kr. er lig med 306 kr.).

#### *D. Provenumæssige konsekvenser.*

I disse provenubemærkninger er de provenumæssige konsekvenser af alle delene af afgiftsinitiativet vurderet.

#### *Ad 1. Omlægning til grøn ejerafgift for nye personbiler.*

Omlægningen til grøn ejerafgift for nye årgange af personbiler vurderes til at være provenuneutral. Der er taget udgangspunkt i fordelingen af salget i de første 8 måneder af 1996 på forskellige bilmodeller, hvor der både har foreligget oplysninger om vægt samt oplysninger om brændstofforbruget efter de nye normer. Langt hovedparten af det samlede bilsalg i denne periode har været repræsenteret. Beregningerne viser, at der af de i de første 8 måneder af 1996 solgte biler ville have været sket en stigning i den årlige afgift på ca. 4 pct. for benzinerne i gennemsnit, hvis de foreslåede regler havde været gældende fra 1. januar 1996.

Forslaget vil imidlertid først få virkning fra 1. juli 1997. Fra de første 8 måneder af 1996 til sidste del af 1997 kan der i lighed med tidligere forventes en vis produktivitetsfremgang i brændstofføkonomien. Ved en reduktion i brændstofforbruget pr. km med 1 pct. vil den nye afgift i gennemsnit falde 2 pct. Herudover kan det forventes, at omlægningen i sig selv vil medføre et skift henimod de bilmodeller, der har den bedste brændstofføkonomi, hvilket vil reducere pro-

venuet af den nye afgift. Modsat kan det ikke udelukkes, at de biler, der ikke har været repræsenteret i stikprøven på grund af manglende oplysninger om brændstofføkonomi i gennemsnit vil få en lidt større afgiftsstigning. Når man tager hensyn til den trendmæssige forbedring af brændstofføkonomien, forslagets virkning herpå samt den ikke helt repræsentative stikprøve, skønnes omlægningen at være provenuneutral.

For hver ny årgang vil den nye grønne ejerafgift ved et bilsalg på omkring 140.000 biler give et provenu på ca. 325 mill. kr. Vægtafgiften af personbiler vil give stort set samme provenu, men da vægten historisk er steget, mens brændstofføkonomien er blevet forbedret ville den årlige afgift af de nye årgange gradvist blive mindre i forhold til, at man var fortsat med vægtafgiften. Denne gradvise udhuling af den årlige afgift uden modgående forslag kan skønnes at medføre et tab på 1,5 pct. af årgangens afgift i 1998, 3 pct. i 1999, 4,5 pct. i år 2000 etc. Ved forslaget om ekstraordinær forhøjelse af afgiften med 1,5 pct. for de nye årgange kan der imidlertid sikres fuldstændig provenuneutralitet.

Fastsættelsen af de 1,5 pct. bygger på en række antagelser og historiske erfaringer, der ikke nødvendigvis vil blive opfyldt i fremtiden.

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

#### *Ad punkt 2. Indeksregulering af grøn ejerafgift og vægtafgift for personbiler samt progressionsknæk i registreringsafgiften.*

Ved også at øge besiddelsesafgiften for de ældre årgange, vil det samlede provenu fra den nye grønne ejerafgift/vægtafgift stige med herved 1,5 pct. årligt i forhold til, at man var fortsat med vægtafgift. Provenugevinsten herved vil udgøre ca. 55 mill. kr. i 1998, ca. 110 mill. kr. i 1999 og ca. 165 mill. kr. i år 2000 etc. Provenugevinsten herved skal ses i sammenhæng med provenuvirkningerne af at forhøje progressionsgrænserne i registreringsafgiften ekstraordinært med 1 pct. årligt.

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, satser 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.