

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

Forslaget om at regulere besiddelsesafgiften (såvel den eksisterende vægtafgift som den nye grønne ejerafgift) op med udviklingen i lønningerne vil derfor isoleret set medføre en provenugevinst. Ved en årlig regulering med 2,5 pct. fra 1998 vil provenugevinsten i 1998 være på ca. 100 mill. kr., i 1999 på ca. 200 mill. kr. i år 2000 ca. 300 mill. kr. etc., jf. at de årlige afgifter af personbiler udgør ca. 4 mia. kr.

Mens vægtafgiften bliver reelt 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 reelt 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.

Provenuvirkningen af den ekstra regulering på 1 pct. vil være et provenutab på ca. 45 mill. kr. i 1998, ca. 90 mill. kr. i 1999, ca. 135 mill. kr. i år 2000 etc., idet et årligt bilsalg på 120.000 biler til værdi uden afgift på over 48.800 kr. årligt er lagt til grund.

Forslaget om inflationsregulering af skalaknækket for personbiler vil under antagelse af en årlig regulering på 2,5 pct. kunne skønnes at medføre et provenutab på 110 mill. kr. i 1998, 220 mill. kr. i 1999, 330 mill. kr. i år 2000 etc.

Den samlede effekt af de forskellige foreslåede årlige reguleringer af afgifterne vil således være neu-

tral under forudsætning af det nuværende nyvognsalg fortsætter på samme niveau og en årlig regulering som følge af inflation med 2,5 pct. Nettoprovenuneutraliteten er forholdsvis robust i forhold til større eller mindre inflation, og et nyvognsalg på 120.000 biler til en værdi uden afgift over 48.800 er konsistent med en løbende udskiftning og vækst i bilbestanden.

Ad punkt 3. Normalisering af fradrag for sikkerhedspuder.

Med det aktuelle gennemsnitlige antal sikkerhedspuder pr. bil og med de forudsatte meromkostninger for installation af sikkerhedspuder er forslaget på personbilområdet i det store og hele provenuneutralt, men sigter på at forhindre et fremtidigt provenutab.

Der må forventes en vis provenugevinst i 1997, men faldende herefter som følge af, at der vil være et vist antal personbiler med under 2 sikkerhedspuder, og hvor værdien af bilerne er så lav, at de ikke får fuld fordel af forhøjelsen af skalaknækket. Provenugevinsten fra omlægningerne i afgiftsforholdene for sikkerhedspuder kan med stor usikkerhed skønnes til 20 mill. kr. i 1997, 30 mill. kr. i 1998 og herefter faldende med omkring 10 mill. kr. årligt.

Ad punkt 4. Sikkerhedsfradrag for nyere brugte biler.

Forslaget om fradrag for trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger i nyere brugte køretøjer vil medføre et provenutab på 10 mill. kr. i 1997 og 15 mill. kr. årligt for 1998 og frem.

I følgende tabel vises en samlet oversigt over forslagernes provenuvirkninger (mill. kr.) :

Samlet provenuoversigt	1997	1998	1999	2000
Punkt 1. Ny grøn ejerafgift	75	400	725	1050
Afskaffelse af vægt- og udligningsafgift for nye årgange personbiler	-75	-405	-735	-1065
Opregulering af satser for ny årgang med 1,5 pct. årligt	0	5	10	15
netto omlægning til grøn ejerafgift.	0	0	0	0
Punkt 2 Indeksregulering af vægt og ejerafgift samt progressionsknæk mv.				
Opregulering af ejerafgift og vægtafgift af tidligere årgange	0	55	110	165
Årlig inflationsregulering med antaget 2,5 pct. af vægtafgift/grøn ejerafgift	0	100	200	300