

F. t. l. om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler

Årlig inflationsregulering med antaget 2,5 pct. af knæk i registreringsafgift	0	-110	-220	-330
Årlig ekstra regulering af knæk i registreringsafgiften	0	-45	-90	-135
Netto Indeksregulering mv. personbiler	0	0	0	0
Punkt 3 Normalisering af pudefradrag	20	30	20	10
Punkt 4. Sikkerhedsfradrag nyere brugte køretøjer	-10	-15	-15	-15
Alt i alt	10	15	5	-5

Forslagene er således samlet provenuneutrale.

Fordelt på de tre lovforslag er provenuvirkningen:

Forslag	1997	1998	1999	2000
Dette forslag	75	400	725	1050
Konsekvensændringer	-65	-385	-720	-1055
I alt	10	15	5	-5

E. Miljømæssige konsekvenser.

De procedurer for måling af brændstofforbruget, der foreslås som grundlag for afgiftsopkrævningen, har ikke hidtil dannet grundlag for fabrikantoplysninger om bilernes brændstoføkonomi. Det har derfor ikke været muligt at foretage beregninger af afgiftens indvirkning på CO₂-udledningen.

Danmarks Miljøundersøgelser har imidlertid foretaget beregninger på grundlag af den tilsvarende svenske måleprocedure og et udvalg af biler, hvor brændstoføkonomien er angivet efter denne samt en afgiftsskala, der ligesom den foreslåede ligger så tæt op af vægtafgiftsskalaen som muligt. Disse beregninger udviste en effekt på CO₂-udledningen fra bilparken i størrelsesordenen $\pm 0,6 - \pm 0,8$ pct. Den beskudne effekt skal ses i sammenhæng med, at egenvægten, som danner grundlag for vægtafgiften i dag, som nævnt har stor betydning for brændstofforbruget.

F. Opkrævningsmodel.

Under hensyn til at loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 1997, sammenholdt med de edb-tekniske muligheder, foreslås at afgiften forløbig opkræves på lige fod med vægtafgiften, men med angivelse af, at der opkræves vægtafgift/brændstofforbrugsafhængig afgift. Regnskabsmæssigt vil de to afgifter optræde som et tal. Løsningen forhindrer imidlertid ikke, at der til enhver tid kan laves opgørelser over de pro-

venumæssige konsekvenser af begge afgifter, idet de berørte køretøjer altid kan udtrækkes af motorregistret.

G. Forholdet til EU-retten.

I henhold til artikel 8.1 i Rådets direktiv af 28. marts 1983 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter skal en differentiering af afgiftssatserne efter brændstoføkonomien notificeres i EU.

H. Administrative konsekvenser.

For Rigspolitiet anslås engangsudgifterne til den nødvendige edb-systemudvikling til 600.000 kr. For Færdselsstyrelsen anslås engangsudgifterne til udarbejdelse af administrative retningslinier, tilpasning af typeattester m.v. til 160.000 kr.

I. Bilag.

De fleste af forslaget bestemmelser svarer til bestemmelser i vægtafgiftsloven. Denne er derfor medtaget som bilag til forslaget.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås, at afgiften skal betales for biler, der er indrettet til befordring af højst 9 personer føreren