

kring 30 pct. af bilerne til en bruttodetailavance på omkring 1.000 kr. For sådanne biler med en indkøbspris omkring 80.000 kr. vil forslaget medføre en afgiftstigning på omkring 5.400 kr. Endelig kan det skønnes, at der af de resterende 50 pct. af bilsalget vil være 10-20 pct., der sælges til almindelige listepreiser men med en avance på under 5 pct., og hvor forslaget i varierende grad vil medføre afgiftstigninger.

Det skal understreges, at der også efter gennemførelse af forslaget vil være mulighed for konkurrence på avancen. Nedsættelse af avancen til under 5 pct. vil imidlertid ikke herefter have nogen afgiftsmæssig konsekvens.

Det er vigtigt at fastholde en ægte, fri konkurrence for biler.

Forslaget vil endvidere gøre et andet kritikpunkt mod registreringsafgiften uaktuelt. Biludlejernes organisation har kritiseret de nuværende afgiftsregler for at medføre, at der opstod situationer, hvor afgiften af en nyere brugt bil fastsat på baggrund af vurdering kunne blive større end afgiften af en tilsvarende helt ny bil. En af grundene til at en sådan situation kunne opstå var, at den nye bil kunne være solgt med en kunstig lav avance (og højere på den i byttetagne brugte), mens den nyere brugte bil blev vurderet i forhold til biler med almindelig avance. Disse situationer vil ikke længere opstå.

### *B.2. Yderligere regulering af fradrag for sikkerhedspuder mv. (Ad forslag A.2-A.3)*

Ved L 158 foreslog regeringen at normalisere fradragene for sikkerhedspuder. I forhold til de nuværende regler, hvor der gives et fradrag i afgiftsbetalingen på 9.000 kr. pr. pude for personbiler, blev det foreslået at reducere fradraget til 7.200 kr. for personbiler med 2 puder og til 2.300 kr. pr. efterfølgende pude dog således, at der højst kunne ydes fradrag for 4 puder. Samtidig blev der foreslået et tillæg til afgiften for biler uden puder eller med kun 1 pude. Herved kunne incitamentet til at installere 2 puder pr. bil fastholdes i forhold til i dag.

Frdraget på de første 2 puder kunne for en typisk bil både dække merafgiften på grund af merprisen og selve merprisen for puderne. Afgiftsnedslaget gjorde med andre ord sikkerhedspuderne helt gratis for bilisterne, der selv primært får fordel af den øgede sikkerhed. Regeringen foreslog samtidig, at progressionsknækket i afgiften blev forhøjet fra 34.400 kr. til 48.800 kr. Det indebar, at biler med højst 2 puder og af værdi uden afgift over 48.800 kr. ikke fik ændret afgiften.

Hermed blev den betydelige udhuling af registreringsafgiftsprovenuet på henvend 2 mia. kr., der hav-

de fundet sted på grund af, at sikkerhedspudefradraget havde været fastsat alt for højt, konsolideret. Det har givet anledning til kritik, at regeringen hermed blot tog den stedfundne udvikling til efterretning. Især i en tid, hvor det af hensyn til faren for overophedning af økonomien er farligt at lempe på finanspolitikken, og hvor udviklingen i bilbestand og bilkørsel vanskeligt lader sig forene med regeringens miljøpolitik, må en sådan kritik tillægges vægt.

Regeringen har derfor fundet det hensigtsmæssigt at inddrage en vis del af den lempelse, der har været givet gennem for høje sikkerhedspudefradrag.

Det sker på to måder.

For det første foreslås det, at der alene vil blive givet sikkerhedsfradrag for de første 2 puder svarende til meromkostningerne ved puderne for en typisk bil. Hermed reduceres fradragene med 1.300 kr. pr. pude for de første 2 puder. Incitamentet til at installere 2 puder fastholdes imidlertid, idet den særlige afgift, der betales, hvis der ikke er puder, forhøjes med samme beløb.

Den praktiske konsekvens heraf er, at alle nye personbiler bliver 2.600 kr. dyrere i afgift, når forslaget træder i kraft.

For det andet foreslås det, at den foreslåede opregulering af registreringsafgiftsknækket fra 48.800 med udviklingen i inflationen tillagt 1 pct. ikke gennemføres første gang den skulle have fundet sted (1. januar 1998). Ved de seneste skøn over reguleringsprocenten tillagt 1 pct. skulle der have været reguleret med ca. 3,2 pct. svarende til et fald i registreringsafgiften på ca. 1.170 kr.

Det kan tilføjes, at der ved en fejl i det oprindelige forslag (L 158) ikke var foreslået givet fradrag for personbiler med en enkelt sikkerhedspude. Dette foreslås nu. Provenuvirkningen heraf er isoleret set 35 mill. kr., der dog allerede var indkalkuleret i de oprindelige provenubemærkninger.

### *C. Vare- og lastbiler (Ad forslag A.4-A.8)*

Der er tre overordnede hensyn der skal balanceres mod hinanden ved indretningen af afgiftstruktur og -niveau for bilerne: miljøincitamenterne, forvriddningerne og fordelingen.

Transportsektoren bør selv betale for de omkostninger, den påfører det øvrige samfund i form af udgifter til vejanlæg, ulykker og miljøbelastning. Omkostningerne hertil kan være vanskelige at gøre op og sætte i forhold til den enkelte bilist.

Omkostningerne til udbygning og vedligeholdelse af vejnet og til sygehuse og sundhedsomkostninger indebærer direkte omkostninger for det offentlige, mens miljøbelastning sjældent giver sig udtryk i direkte bogførbare udgifter. Miljøomkostningerne, der