

men de førnævnte effekter skønnes at være mere tungtvejende.

Endvidere foreslås vægt-, udlignings- og tillægsafgifterne indekseret, hvorved varebilbeskatningen ikke udhules i forhold til personbilbeskatningen.

For at fremskynde og forøge udskiftningen af varebilerne indføres endvidere en miljødifferentiering af vægtafgiften, der medfører rabatter til nye varebiler, som allerede nu kan opfylde de fremtidige miljøkrav.

#### Udviklingen i varebilbeskatningen i de seneste år

Hvorvidt tilgangen af varebiler og deres indbyrdes fordeling skyldes den generelle økonomiske udvikling eller ændringer i varebilbeskatningen kan ikke fastslås umiddelbart. Betragtes de seneste 10 års skattepolitikens betydning for varebilerne, kan der imidlertid konstateres et vist sammenfald med forskydninger i registreringer af varebiler.

#### Fordelingen af nyregistrerede varebiler på vægtklasser 1985-1995

År	Antal (%) varebiler i de enkelte vægtklasser tilladt totalvægt			Ialt
	under 2 ton	2-3 ton	3-4 ton	
1985	5.404 (18,4)	19.110 (65,0)	4.892 (16,6)	29.406
1986	5.371 (15,4)	24.283 (69,8)	5.146 (14,8)	34.800
1987	4.676 (15,7)	20.800 (70,0)	4.236 (14,3)	29.712
1988	3.284 (20,1)	10.232 (62,7)	2.805 (17,2)	16.321
1989	3.487 (21,3)	10.391 (63,4)	2.513 (15,3)	16.391
1990	3.206 (17,9)	12.286 (68,7)	2.395 (13,4)	17.887
1991	6.110 (27,8)	13.696 (62,4)	2.158 (9,8)	21.964
1992	3.103 (15,7)	13.786 (69,8)	2.850 (14,4)	19.739
1993	2.664 (14,1)	13.482 (71,1)	2.804 (14,8)	18.950
1994	3.443 (18,1)	5.958 (31,4)	9.595 (50,5)	18.996
1995	3.627 (15,2)	4.884 (20,5)	15.285 (64,2)	23.796
1995	3.810 (14,5)	5.350 (20,3)	17.132 (65,2)	26.292

Fra den 1. juli 1991 reduceredes erhvervenes mulighed for at få godtgjort dieselolieafgift, hvor erhvervene tidligere fik dieselolieafgiften fuldt refunderet. Dieselolieafgiften steg således for erhvervene fra 0 øre/l til 110 øre/l. Indtil reduktionen af godtgørelsen af dieselolieafgiften var en stadig stigende andel af varebilparken dieseldreven. Efter indførelse af den reducerede godtgørelse af dieselolien, og senere da godtgørelsen af dieselolieafgiften til erhvervene helt bortfaldt pr. 1. oktober 1992, har fordelingen af drivmidler for varebiler været nogenlunde konstant, når man ser på hele årgangen. Inden for de enkelte vægtkategorier er der dog sket en reduktion af dieselbilernes andel. Bortfaldet af godtgørelsen af dieselolieafgiften og indførelsen af CO<sub>2</sub>-afgift af olie betød, at erhvervenes omkostninger til dieselolien inden for lidt over et år steg med ca. 2 kr./l.

En væsentlig ændring i beskatningen af varebiler blev vedtaget i skattereformen af 1993. På daværende tidspunkt havde registreringsafgiften (stykafgift) for 2-3 tons og 3-4 tons varebiler været uændret siden 1977. Stykafgiften for de større varebiler var så-

ledes blevet udhulet i forhold til værdiafgiften af mindre varebiler.

Stykafgiften blev med skattereformen af 1993 forhøjet fra medio 1993 svarende til en prisstigning på 150% fra 1977. Afgiften steg fra 12.000 kr. til 30.000 kr. for 2-3 tons varebiler, og fra 7.500 kr. til 19.000 kr. for 3-4 tons varebiler. For varebiler fra 0-2 tons forblev værdibeskatningen uændret på 0 kr. af de første 6.100 kr. af den afgiftspligtige værdi og 95% af resten.

Indtil gennemførelsen af skattereformen, steg andelen af registreringer af varebiler over 2 ton, mens andelen af små varebiler forblev nogenlunde konstant. Udhulningen over tiden af stykafgiften for de store varebiler i forhold til de små varebiler, der værdibesattes, har sandsynligvis medvirket til, at andelen af store varebiler er vokset på bekostning af små varebiler.

Før skattereformen i 1993 udgjorde forskellen i afgift mellem 2-3 ton og 3-4 ton tilladt totalvægt 4.500 kr. Efter skattereformen steg forskellen til 11.000 kr. De 11.000 kr. svarede til den reale afgiftsforskel i