

nende skematiske regler. For varebiler indtil 3 ton, der udelukkende benyttes erhvervmæssigt, kan moms ved såvel anskaffelse som drift afløftes. Blandt benyttede varebiler kan ikke få afløftning for moms ved anskaffelse, men får derimod fuld afløftning for moms ved drift.

Det anses ikke for sandsynligt, at der vil blive spekuleret i momsregistrering for at undgå tillægsafgiften. Tidligere har dieslafgiften kunne afløftes for momsregistrerede virksomheder, i samme omfang som momsen i øvrigt. Der var her tale om beløb i samme størrelsesorden som de her foreslåede tillægsafgifter, men der var ikke problemer med afgiftsspekulation.

C.3. Indeksring af vægt- og udligningsafgift samt privatkørselstillæg for varebiler (Ad forslag A.6)

Det foreslås, at vægt- og udligningsafgiften samt tillægsafgiften for privatkørsel i varebiler fremover indeksreguleres samt årligt forhøjes med 1,5 pct. Dermed får de periodiske afgifter på varebilerne samme udviklingstakt som afgifterne på personbilerne. Man undgår således den relative forvridding mellem de periodiske afgifter på hhv. person- og varebilerne, som ellers ville have været resultatet af indeksreguleringen mm. af den nye grønne ejerafgift og vægtafgiften for den eksisterende bilpark.

Med indekseringen af de periodiske afgifter hindrer man således, at balancen mellem vare- og personbilbeskatningen igen forrykkes til varebilernes fordel.

C.4. Halvdelsreglen (Ad forslag A.7)

Det foreslås, at halvdelsreglen ophæves. Halvdelsreglen medfører, at varebiler med tilladt totalvægt mellem 2 og 4 tons, hvor længden af varerummet er mindre end halvdelen af køretøjets samlede længde, skal betale 95 pct. vær디아fgift i stedet for den ellers gældende stykafgift for varebiler mellem 2 og 4 tons.

Ved at ophæve halvdelsreglen skabes en mere forenklet afgiftsstruktur for beskatningen af varebiler ud fra et objektive kriterium, hvor det ikke er muligt at spekulere i, hvilken afgiftsklasse varebilen skal indplaceres ved at tilpasse varebilens indretning. Dette opnås ved at erstatte stykafgiften med en vær디아fgift samt ophæve halvdelsreglen. For at undgå privatkørsel i personbillignende varebiler til lav registreringsafgift indføres i stedet en tillægsafgift, der bla. skal modvirke faldet i registreringsafgift for varebiler, der med de nuværende regler falder ind under halvdelsreglen og således betale vær디아fgift på 95 pct., men som med de foreslåede regler vil få vær디아fgift på 30 pct.

Tillægget kan også ses som betaling for, at varebiler afgiftsberigtiget med stykafgift efter de nugældende regler ikke længere nødvendigvis skal opfylde halvdelsreglen.

C.5. Miljødifferentiering af vægtafgift for varebiler (Ad forslag A.8)

Det foreslås, at der indføres et nedslag i afgiften for nye varebiler, der opfylder de foreslåede skærpede udstødningsnormer. Nedslaget gives i vægtafgiften indtil udstødningsnormerne bliver obligatoriske.

Varebiler (indtil 3,5 ton tilladt totalvægt) skal i lighed med personbiler overholde EU's udstødningsnormer. Kommissionen har fremsat forslag om at skærpe udstødningsnormerne for såvel personbiler som varebiler i år 2000 og yderligere i år 2005.

For varebilerne vil de højst tilladte udstødningsmængder blive reduceret med 40-60 pct. for partikler, NO_x og kulbrinter i år 2000 i forhold til de nuværende normer. Også for kulilte er der forslag om væsentlige reduktioner.

Udbredelsen af biler, der allerede nu opfylder de foreslåede normer, kan fremmes ved anvendelse af økonomiske incitamenter. De økonomiske incitamenter bør stå i et rimeligt forhold til værdien af de miljøgevinster, der kan opnås. I bemærkningerne til den grønne ejerafgift tilkendegiver regeringen, at man arbejder for at give bilister et økonomisk incitament til køb af biler, der opfylder de nye normer. Da hele vægtafgiften for personbiler i forvejen er gjort CO₂-afhængig, er der ikke umiddelbart plads til at differentiere vægtafgiften for personbiler, og tilskyndelsen skal i givet fald komme gennem registreringsafgiften, hvilket kan være u hensigtsmæssigt. For varebiler, hvor det ikke kan lade sig gøre at CO₂-differentiere vægtafgiften, er der derimod umiddelbart plads til miljødifferentieringer

Når de foreslåede normer er gjort obligatoriske, vil der ikke længere kunne gives økonomiske incitamenter.

Det er meget vanskeligt at opgøre værdien af miljøforbedringer i form af renere udstødningsgas.

I Norge er der gjort forsøg på direkte at opgøre de forskellige omkostninger ved miljøska der på helbred, bygninger, skovdød etc.

En mere indirekte måde at opgøre på miljøomkostningerne er ved at undersøge, hvilke beløb der tidligere har været ofret for at nedbringe forureningen. Således har man i spildevandsafgiften og ved reguleringen af elværkerne været villige til at bruge 8 kr./kg NO_x/20 kr. pr. kg N til reduktion af kvælstof-forureningen.

Med stor usikkerhed er følgende skyggepriser udlødt og lagt til grund ved beregning af afgiftsnedsla-