

lige kørselsomfang for personbiler. For biler, der kører længere, vil fordelene ved dieselskørsel i forhold til benzinskørsel stige og omvendt.

For de køretøjstyper, hvor der ikke er noget reelt alternativ til diesel - større lastbiler og busser - foreslås udligningsafgiften forhøjet mindre af hensyn til konkurrenceevnen. Modsat bør der ikke være incitamenter til at vælge større køretøjer end nødvendigt, fordi udligningsafgiften er mindre for sådanne.

Det er derfor foreslået, at de store køretøjer stiger i udligningsafgift til samme niveau som foreslået for store varebiler/mindre busser.

Personbiler

De nyere personbiler betaler grøn ejerafgift. Den grønne ejerafgift afhænger af, hvor langt bilerne kører på en liter benzin. For dieslbilerne er der fastsat en særskilt skala. Afgiftsatsen er beregnet ud fra to komponenter. Grundkomponenten er identisk med belastningen for benzinbilen, idet der er korrigeret for forskelle i energiindhold og CO₂-udledning pr. liter brændstof. Hertil kommer et supplement, der er beregnet således, at det svarer til forskellen i afgift for benzin og diesel ved et kørselsomfang på ca. 16.000 km årligt. Ved god brændstoføkonomi (mange km pr. liter) er forskellen i afgift på brændstof mindre og supplementet tilsvarende mindre og omvendt.

For de nyere personbiler, der betaler grøn ejerafgift, foreslås skalaen for dieslbiler delt op i to elementer: Det omtalte grundkomponent og et udligningselement.

Det foreslåede udligningselement vil bestå i det for 1998 gældende supplement for dieslbilerne tillagt afgiftstigningen for benzin ved en given kørsel.

For en benzinbil, der måtte køre 16.000 km årligt og har en brændstoføkonomi på 10 km/l, vil det årlige forbrug udgøre 1.600 liter benzin. Hvis energien i die-

sel udnyttes lige så godt som i benzin, vil en tilsvarende diesebil køre ca. 10,9 km/l. I praksis udnyttes energiindholdet i diesel bedre end i benzin. Udligningsafgiften foreslås derfor for dieslbiler med en brændstoføkonomi på mellem 11,3 og 11,9 km/l sat op med 800 kr. i 1999 og 3 x 200 kr. årligt i de næste tre år eller i alt 1.400 kr. årligt for sådanne dieslbiler, der kører mellem 11,3 og 11,9 km/l, jf. at benzinafgiftstigningen med moms i 1999, 2000, 2001 og 2002 udgør henholdsvis 50 øre/l og 3 gange 12,5 øre/l.

Tilsvarende for biler med anden brændstoføkonomi.

Efter de gældende regler reguleres satserne med udviklingen i reguleringstallet tillagt 1,5 pct. Såvel grundelementet som udligningselementet reguleres. Det betyder, at udligningselementet, der i 1998 udgør 2.440 kr./år for en diesebil, der kører 11,3-11,9 km/l, ville være steget med 500 kr./år til 2.940 kr./år i år 2002 under forudsætning af, at reguleringstallet var steget med 3,1 pct. i 1999, 4,0 pct. i år 2000, 3,8 pct. i år 2001 og 3,6 pct. i år 2002.

Netto stiger udligningen ved forslaget således alene med 900 kr./år.

For udligningsafgiften, der gælder for ældre personbiler er det tilsvarende tilstræbt, at udligningsafgiften forhøjes, så den neutraliserer benzinførhøjelsen svarende til et årligt kørselsomfang på 16.000 km.

I nedenstående tabel er for dieslbiler vist den nuværende (1998) forskel i den halvårige afgift i forhold til benzinbiler med tilsvarende CO₂-udslip givet brændstoføkonomien. Der er endvidere under gældende lovgivning vist det forventede udligningselement i år 2002 under forudsætning af en stigning i reguleringstallet på henholdsvis 3,1, 4,0, 3,8 og 3,6 pct. for årene 1999, 2000, 2001 og 2002. Endelig er vist de foreslåede satser.