

3.725 kr. for biler med én sikkerhedspude. Forhøjelsen svarer til værdien af tillæggene. Således forhøjes den afgiftspligtige værdi i dag med 7.450 kr. for nye person- og varebiler, der ikke er forsynet med sikkerhedspuder. Ligeledes forhøjes den afgiftspligtige værdi med 3.725 kr. for nye person- og varebiler, der kun har én sikkerhedspude. For brugte biler, der importeres uden sikkerhedspuder eller med én sikkerhedspude, opnås således en lempelse, selvom de ikke har været belastet af meromkostningen til sikkerhedspuder.

Af en varebil, der er mere end 6 år gammel, vil der skulle betales op imod ca. 12.900 kr. mere i afgift i forhold til i dag, hvis den afgiftspligtige værdi forhøjes med 6.100 kr., hvis den ikke opfylder luftforureningskravene pr. 1. oktober 1990 og med 7.450 kr., hvis den ikke har sikkerhedspuder. Hertil må man lægge forhøjelsen som følge af, at skalaen for varebiler tilpasses skalaen for personbiler.

Provenumæssige konsekvenser

Ved det nuværende årlige salg på omkring 4.000 varebiler, der er mere end 6 år gamle til en gennemsnitlig afgiftspligtig værdi på 15.000 kr. pr. stk., vil det samlede provenu ved uændret adfærd efter ændringen være på ca. 25 mill. kr. Som følge af, at de danske brugtprispriser før eller siden vil stige ved mindre udbud af billige importerede biler, vil provenuet ved uændret adfærd dog i realiteten være højere. Provenuet ved uændret adfærd skønnes derfor at være på ca. 30 mill. kr.

Det er imidlertid ikke realistisk, at adfærden ikke vil ændre sig, når det bliver dyrere at holde bil. Således vil der ud af de 4.000 potentielle varebilsejere være nogle, som helt vil fravælge at have bil. Ligeledes må det forventes, at en meget stor del af de ældre udenlandske varebiler fremover vil blive erstattet med danske personbiler og/eller varebiler. Dette vil føre til en afledt provenugevinst fra registreringsafgiften. Som følge af, at forslaget bevirker, at det alene er de meget gamle og billige varebiler, der bliver dyrere i forhold til i dag, må det dog forventes, at de bliver erstattet af billige nye biler. Registreringsafgiften på den billigste varebil udgør ca. 40.000 kr. Registreringsafgiften på en billig personbil udgør ca. 60.000 kr.

Under antagelse af at de nye registreringsafgiftsregler giver et øget nyvognssalg på ca. 1.500 personbiler og ca. 1.500 varebiler, vil et forholdsvis forsigtigt og rundt overslag over provenuvirkningen af forslaget være på ca. 50 mill. kr. i gennemsnit set over en årrække. Det skal dog understreges, at der er usikkerhed ved opgørelsen af provenuvirkningen, og at der på kort sigt kan være en større provenugevinst.

Omlægningen af registreringsafgiftsreglerne for brugte personbiler således, at der fremover skal betales afgift, hvis en personbil ikke har sikkerhedspuder, katalysator eller en tilsvarende foranstaltning, skønnes ikke at give en provenuvirkning. Årsagen er dels at personbilsimporten i modsætning til varebilsimporten har været på et stabilt niveau, og dels at det allerede i dag - som tidligere nævnt - er relativt dyrere at importere personbiler end varebiler.

Erhvervsøkonomiske virkninger

Forslaget skønnes at berøre erhvervene marginalt, idet det kun vil være en meget lille andel af de brugte importerede varebiler, som sælges til erhvervene. Det skønnes, at de erhvervsøkonomiske konsekvenser næppe vil være større end i gennemsnit 5 mill. kr. på helårsbasis.

Miljømæssige konsekvenser

Forslaget vil medføre en kraftig nedgang i importen af ældre biler, der ikke opfylder de gældende miljøkrav til nye biler.

Katalysatoren reducerer mængden af miljøskelelige gasser til i gennemsnit 25 pct. af udslippet fra biler uden katalysator. Under forudsætning af det samme kørselsomfang vil Nox- og HC-udslippet være fire gange større, når der importeres en brugt bil uden katalysator end fra en ny bil med katalysator.

Da forslaget vil resultere i, at gamle biler uden katalysator udskiftes med nye biler med katalysator vil Nox- og HC-udslippet falde. På et usikkert grundlag skønnes effekten heraf på kort sigt at føre til et årligt fald i HC-udledningen på ca. 45 ton og i Nox-udledningen på ca. 75 ton.

Endvidere stiger omkostningerne ved bilhold med forslaget. Stigningen i omkostningerne ved bilhold vil tendere mod mindre forbrug af biler. Samlet stiger omkostningerne ved bilhold med i gennemsnit ca. 50 mill. kr. om året, svarende til ca. 0,05 procent.

Under antagelse af at bilbestanden falder med 1 pct., hvis omkostningerne ved bilhold stiger 1 pct., vil forslaget på længere sigt medføre et fald i bilbestanden på ca. 0,05 pct. svarende til ca. 900 biler. Da faldet i bilhold fortrinsvis vil ske hos de bilister, der har et mindre kørselsbehov, vil CO₂-udledningen næppe blive reduceret med mere end knap 0,03 pct.

Herudover reduceres Nox og HC-udledning som følge af bilbestanden bliver reduceret. Det skønnes at Nox-udledningen som følge af dette på kort sigt årligt vil blive reduceret med knap 30 ton og at HC-udledningen på det kort sigt årligt vil blive reduceret med 20 ton.