

gens »nulpunkt« forøges med 1 km/l for hvert år. Det betyder, at det i 2008 skal være 16,1 km/l. Rykningen af grænsen kan eventuelt ske hyppigere for at undgå ophobning af salg lige før årsskiftet.

For personbiler, der bruger diesel, laves en tilsvarende ordning som foreslået for benzindrevne biler med et nulpunkt, der afspejler dieselbilernes brændstoføkonomi, men som også tager højde for bilernes udledning af partikler og NO_x. Vare- og lastbiler omfattes ikke.

Ordningen ville være provenuneutral, hvis folk valgte fortsat at købe de samme typer af biler som nu (altså ved uændret adfærd). Men der forventes at ske et skift i retning af mere energieffektive biler. Antages det f.eks., at bilerne i gennemsnit bliver 4 pct. mere energieffektive, vil der opstå et provenutab fra denne del af beslutningsforslaget på ca. 420 mio. kr.

Effekterne af omlægningen er afhængige af en række faktorer, som det ikke er muligt at forudsige præcist, men både vurderingerne af provenu og miljøeffekter skulle give et godt fingerpeg om konsekvenserne af reformen.

b) Væk med de gule plader

Der er lavere registreringsafgift for varevogne end for tilsvarende personbiler. Det kan også privatpersoner benytte sig af – ikke kun virksomheder. At privatpersoner har den mulighed, tjener ikke noget fornuftigt formål. Derfor skal privates mulighed for at indregistrere biler på gule plader afskaffes, da der er tale om en ordning, der favoriserer privatpersoner, som ikke har behov for så mange siddepladser i deres bil. Desuden tilskynder ordningen til at købe store forurenende firehjulstrækkere til skade for miljøet. Forslaget vil give et årligt merprovenu på ca. 800 mio. kr.

c) Brugsafgifter

SF ønsker som nævnt lavere afgifter på køb af biler, men vil til gengæld beskatte unødigt miljøbelastende brug af bilen. Derfor mener SF, at benzinafgiften bør være lidt højere end i dag. Til at finansiere omlægningen af registreringsafgiften foreslår SF en afgiftshøjelse på 15 øre pr. liter benzin. Dieselafgiften forhøjes parallelt. Det vil fuldt indfaset give et merprovenu på ca. 400 mio. kr. årligt. Dette svarer kun til en min-

dre del af den udhuling af benzinafgifterne, som skattestoppet har betydet.

Ud over de tiltag, der fremgår af dette forslag, ønsker SF, at et miks af roadpricing og bompenge skal gøre, at man tænker sig om en ekstra gang, inden man sætter sig bag rattet. Det skal også – sammen med bl.a. skærpede parkeringsregler i de store byer – være med til at modvirke, at den lettelse på registreringsafgiften, der ligger i forslaget, skal føre til en væsentlig større samlet bilpark. Men det indgår altså ikke i det foreliggende forslag.

Samlede økonomiske konsekvenser

En mere miljørigtig registreringsafgift	-20 mio. kr.
Ingen rabat for private for gule plader	+800 mio. kr.
Gradvis højere afgift på benzin og diesel.....	+400 mio. kr.
I alt.....	+780 mio. kr.

Provenugevinsten benyttes til forbedringer af den kollektive trafik.

Konsekvenser

- Benzin- og dieseløkonomiske biler vil blive mærkbart billigere. Dermed bliver det muligt for lavtlønnede, der er afhængig af en bil, rent faktisk at købe en ny og miljømæssigt bedre bil.
- Store og forurenende biler vil blive dyrere. Det vil give incitamentet til, at bilparken bliver mere miljøvenlig. Det vil afskaffelsen af gulpladeordningen også, fordi det alt andet lige vil mindske antallet af de store, tunge og dyre biler, der i dag ofte kører på gule plader.
- Det vil blive dyrere at køre i sin bil. Det skal få folk til at tænke sig om en ekstra gang, før de sætter sig bag rattet.
- For små og benzin- og dieseløkonomiske biler vil der være en meget klar positiv nettoeffekt. Kører man f.eks. 15.000 km om året i en benzinøkonomisk bil, vil den typiske samlede årlige besparelse være på næsten 3.000 kr.