

For det første vil det næppe være muligt at finde frem til en udformning, som kan siges at være administrativt hensigtsmæssig.

Hvis afgiften efter brændstofforbruget (CO₂-udslippet) skal beregnes for det enkelte køretøj, vil det kræve et uendeligt antal fradrag og tillæg og dermed en væsentlig forøgelse af den daglige administration. Skal antallet af fradrag/tillæg bringes ned på et rimeligt niveau, og skal ændringen have effekt, vil det imidlertid resultere i store spring i afgiften. Sådanne store spring vil give en stærk interesse for at opnå en »god« klassifikation, og dermed vil der opstå administrative problemer omkring de nye »knæk« i afgiften.

Prisen for en bil er i langt de fleste tilfælde en fællesnævner for både motorydelse og størrelse. Det medfører, at afgiften allerede i dag stiger progressivt med et stigende brændstofforbrug.

I øvrigt vil motorudskiftning med ændret brændstofforbrug og ændret forureningsgrad til følge forrykke grundlaget for afgiftsberegningen og dermed skabe nogle særdeles alvorlige efterfølgende kontrolproblemer for at ramme omgælder.

For det andet vil ordningen ikke kunne gøres provenuneutral. Hvis en gennemførelse af de foreslåede regler får den tilsigtede virkning, vil konsekvensen være, at provenuet af registreringsafgiften vil falde. Dette vil først efterføl-

gende kunne konstateres, og der vil derfor jævnligt skulle ske ændringer af loven med henblik på at sikre provenuet.

For det tredje vil en introduktion af et specifikt element, der ikke nedskrives med bilens alder, antagelig ikke være i overensstemmelse med den dom, som EF-Domstolen har afsagt om de brugte biler.

Det kan tilføjes, at den relativt hårde værdibeskatning af personbiler sammen med bl.a. vægtafgiften har medført, at den danske bilpark består af forholdsvis små, lettere og dermed meget benzinøkonomiske biler.

Et mindretal inden for mindretallet (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) ønsker derudover at gøre opmærksom på det ødelæggende over for den danske bilbranche i at fremkomme med sådanne forslag.

Hvis forslaget blev vedtaget, ville det medføre stop for salget af gode »mellemlassebiler«, der både økonomisk og sikkerhedsmæssigt er i topklasse, og i stedet ville salget af billige mindre biler stige.

Det ville være u hensigtsmæssigt at »tvinge« befolkningen til at køre i biler, der ikke har det sikkerhedsudstyr, som mellemklasse- og større biler har.

Fremskridtspartiet advarer imod at udsende negative signaler til en i forvejen hårdt ramt branche.

P.u.v.

PIA GJELLERUP
formand