

Større, tungere, mere motorstærke biler bruger mere brændstof og er normalt også dyrere end mindre biler.

De mindste og mest brændstoføkonomiske kører i dag omkring 20 km/l eller bruger med andre ord 5 l diesel pr. 100 km. Gennemsnits dieselbilen bruger omkring 6-7 l diesel pr. 100 km.

Med hensyn til benznbilerne sælges der også biler, der kan køre ca. 20 km/l (5 l/100 km). Gennemsnitsforbruget ligger på omkring 7 l/100 km.

EU-landene og Europa-Kommissionen har ønsket, at bilfabrikerne skal udnytte de teknologiske muligheder for at fremstille og markedsføre biler, der er væsentlig mere brændstoføkonomiske end de biler, der hidtil har været fremstillet og markedsført.

Et mål, der skulle kunne nås uden nye teknologiske opfindelser, har været fremstillingen af en bil, der brugte højst 3 l brændstof pr. 100 km. Et fjernere mål har været biler, der bruger højst 2 l brændstof pr. 100 km.

Bilfabrikerne har nu udviklet biler til kommerciel produktion, der kan opfylde de ambitiøse målsætninger, men prisen på disse ekstra brændstoføkonomiske biler forudses i det mindste inden for overskuelig tid at være noget over prisen for tilsvarende mindre biler. Der er flere årsager hertil.

For det første vil de særligt brændstoføkonomiske biler (d.v.s. biler, der kører meget langt på literen, eksempelvis biler, der kører 100 km på 3 liter) ofte være bygget i dyrere og nyere materialer end andre biler for at spare vægt og forbedre brændstoføkonomien. Prisen på bilen vil derfor også alt andet lige blive højere. For det andet må det forventes, at bilfabrikerne i dag har gode muligheder for at prissætte særligt brændstoføkonomiske biler højere end andre biler. Årsagen hertil er bl.a. at det på nuværende tidspunkt kun er meget få fabrikker, der udbyder sådanne bilmodeller på markedet. Bilfabrikerne vil derfor kunne indregne en del eller hele brændstofsbesparelsen i den pris de tager for bilen, hvorved udviklingsomkostningerne ved særligt brændstoføkonomiske biler kan tjenes ind. Dette medfører, at bilen bliver relativt dyrere end andre biler. Som en konsekvens heraf vil registreringsafgiften også stige til trods for, at brændstoføkonomien er relativt bedre i denne bil.

Som følge af de oven for nævnte faktorer er den gennemsnitlige sammenhæng mellem bilens pris og dens brændstofforbrug derfor brudt for de ekstraordinært brændstoføkonomiske biler i det mindste på kort sigt.

I takt med at bilisterne får tillid til, at den ekstraordinære brændstoføkonomi ikke opnås på bekostning

af køreegenskaber mv. og i takt med at flere bilfabrikanter måtte markedsføre ekstraordinært brændstoføkonomiske biler, hvorved konkurrencen stiger, må det forventes, at merprisen uden afgift vil falde. Bilerne vil derefter kunne blive mere udbredte og konkurrencedygtige i forhold til biler, der har knap så god brændstoføkonomi.

I praksis vil det dog alene være i små biler med lav vægt og dieselmotor, at man kan opnå det meget lave brændstofforbrug. Andelen af meget små og lette dieselbiler udgør i dag kun en mindre del af det samlede bilmarked.

Den grønne ejerafgift fremmer entydigt køb af brændstoføkonomiske biler. Den grønne ejerafgift afhænger af, hvor langt en bil kører pr. liter. Om skalaen gælder generelt, at jo længere på literen en bil kan køre jo lavere er den grønne ejerafgift. Da skalaen i sin tid blev indført valgte man imidlertid at lade den stoppe ved benznbiler, der kører mindst 20,0 km pr. liter og dieselbiler, der kører mindst 22,5 km pr. liter. Benzin- og dieselbiler, der kører længere end hhv. 20,0 og 22,5 km pr. liter betaler således i dag det samme i grøn ejerafgift som benznbiler, der kører 20,0 km pr. liter og dieselbiler, der kører 22,5 km pr. liter.

Selvom afgiftssystemets indretning på trods af disse forhold stadig generelt vil give incitament til at vælge brændstoføkonomiske biler, idet der generelt betales mindre i registreringsafgift og mindre i grøn ejerafgift og benzin/dieselafgift på en bil, der kører langt på literen, vil regeringen gerne give en ekstraordinær tilskyndelse til brugen af de særligt brændstoføkonomiske biler.

Regeringen foreslår derfor, at der gives et fradrag i registreringsafgiften til biler med særligt brændstoføkonomiske egenskaber. Regeringen foreslår ligeledes, at skalaen for den grønne ejerafgift for dieselbilerne udvides opad med 3 nye afgiftsklasser. Jf. det samtidig fremsatte forslag til lov om ændring af lov om afgift eller brændstofforbrug for visse personbiler og lov om ændring af lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

Regeringen foreslår, at fradraget i registreringsafgiften for de særligt brændstoføkonomiske biler varieres efter bilens brændstoføkonomi, således at fradraget stiger med forbedringer i bilens brændstoføkonomi. Regeringen foreslår ligeledes, at fradraget aftrappes over en årrække, således at der gives et større fradrag i perioden 2000-2005 end i perioden 2006-2010. Årsagen hertil er, at sigtet med fradraget derved kan bibeholdes således, at det også i fremtiden alene vil være biler med et særligt lavt brændstofforbrug, der