

*Provenumæssige virkninger.***Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lavt brændstofforbrug**

Det skønnes at forslaget stort set vil være provenuneutralt. Årsagen er, at registreringsafgiften på de særligt brændstofsøkonomiske biler efter nedslaget vil være på niveau med andre dieslbiler, der ikke vejer mere end 1.000 kg. Den nuværende registreringsafgift ville have gjort de nye brændstofsøkonomiske biler så dyre, at salget ville være blevet helt ubetydeligt. Ved skift fra almindelige dieslbiler under 1000 kg til særligt brændstofsøkonomiske biler vil statens indtægter fra registreringsafgiften efter de nye regler for de brændstofsøkonomiske biler være på niveau med de nuværende indtægter.

Som tidligere nævnt mener regeringen, at det er fornuftigt at tilskynde bilisterne til at købe miljørigtige biler lige så vel som regeringen mener, at det er fornuftigt at tilskynde bilisterne til at købe sikre biler. Tilskyndelsen kan f.eks. ske ved at give fradrag i registreringsafgiften, hvis en bil eksempelvis har særlige brændstofsøkonomiske egenskaber, og der for udvikling og produktion af en sådan bil affødes en merpris, som gør den dyrere end tilsvarende mindre miljøskånsomme biler. Regeringen mener dog, at en tilskyndelse, d.v.s. et nedslag i registreringsafgiften, må afvikles i det øjeblik den brændstofsøkonomiske bil ikke længere er dyrere end tilsvarende biler, der har et højere brændstofforbrug. Her vil den lave grønne ejeravgift og besparelsen på brændstofforbruget medføre er klar konkurrencemæssig fordel for den brændstofsøkonomisk mest fordelagtige bil.

Fortsætter man i den situation med også at yde store fradrag i den almindelige registreringsafgift for disse biler, bliver miljøfordelene tvivlsomme, da en generel nedsættelse af omkostningerne ved at holde bil kan medføre en stigning i antallet af biler og dermed øget kørsel.

På denne baggrund skønnes registreringsafgifts-nedsættelsen for de særligt brændstofsøkonomiske biler ikke at give et provenutab.

Der sælges ca. 7.000 dieslbiler om året. Hver gang der sælges 100 dieslbiler, der kan køre længere end 25 km pr. liter skønnes indførelsen af de 3 ekstra trin i skalaen for den grønne ejeravgift at give et provenutab på ca. 250.000 kr.

Det skønnes, at salget af disse særligt brændstofsøkonomiske biler vil være beskeden i de først kommende år. På kort sigt skønnes provenutabet ved ordningen at være på næppe over 1 mill. kr. om året.

På længere sigt må der forventes en stigning i salget. I dag sælges der ca. 400-500 dieslbiler om året på under 1000 kg. Da de særligt brændstofsøkonomiske biler i praksis skal være små, vil provenuvirkningen på længere sigt næppe overstige ca. 5 mill. kr. om året. Hertil må man lægge det løbende tab, der vil komme fra den grønne ejeravgift som følge af, at levetiden for en bil er længere end 1 år. Hermed skal forstås, at der dels vil komme et provenutab fra den grønne ejeravgift i det år, bilen sælges, dels et provenutab i alle de resterende år af bilens levetid. Forudsættes det, at levetiden for en person bil er 13,5 år vil et rundt tal for provenutabet pr. bil være ca. 25.000 kr.

Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger

Som følge af at fradraget for bagsædeseler og højt monteret stoplygte fjernes, vil prisen på en personbil stige med 2.400 kr. Provenuvirkningen som følge af at fradraget for rullesele og stoplygte i personbiler afskaffes vil være på ca. 340 mill. kr. ved et bilsalg på ca. 141.000 biler. Finansårsvirkningen vil i år 2001 være på 340 mill. kr., mens den i år 2000 vil være på 310 mill. kr.

Færdselsskadede køretøjer

Det er på det foreliggende grundlag meget usikkert at skønne over provenuvirkningerne af forslaget.

Det foreligger oplyst, at der årligt er omkring 600.000 erstatningssager vedrørende biler, og at erstatningerne udgør ca. 10.000 kr. i gennemsnit pr. skade. Langt hovedparten af de 600.000 erstatninger er forholdsvis små beløb på 2.500 kr. - 10.000 kr., mens der er forholdsvis færre af de beløbsmæssigt store erstatninger, hvor de nye regler eventuelt vil kunne blive bragt i anvendelse.

Det kan med en vis usikkerhed skønnes, at der af de ca. 600.000 skader er ca. 100.000 skader, hvor udgifterne til genopbygning eller reparation udgør mere end 15.000 kr. På disse biler udgør erstatninger for materielle skader i gennemsnit omkring 25.000 kr.

Ud af de ca. 100.000 skader, hvor erstatningen er over 15.000 kr. vil det for henvend 20-25.000 af skaderne gælde, at erstatningen/reparationen udgør mere end 50 pct. af bilens værdi før skaden. For disse biler udgør skaden henvend 30.000 kr. Tilsvarende vil det for godt 15.000 biler gælde, at skaden udgør mere end 60 pct. af bilens værdi, mens det for henvend 10.000 biler gælder, at skaden udgør mere end 75 pct. af bilens værdi.

Hvis reparationerne fortsatte i uændret omfang efter at de foreslåede afgiftsregler er trådt i kraft, ville