

Faldet i f.eks. CO<sub>2</sub>-udledninger fra bilbestanden vil derfor næppe udgøre mere end 0,06 pct., når forslaget er fuldt indfaset.

For de biler, der forulykker vil ca. 9.000 færre biler om året blive genopbygget. Selvom skrotningerne ikke netto vil falde helt så meget på længere sigt, jf. at de ældre biler, hvis de havde været repareret i alle tilfælde inden for en kortere årrække ville have været skrottet, vil der ske en fremskyndelse af skrotninger og dermed en foryngelse af bilparken. Foryngelsen af bilparken svarer til, at bilernes forventede gennemsnitlige levetid reduceres herved 1 år fra ca. 15 år til godt 14 år.

Biler der er ældre end ca. 10 år er sjældent udstyret med katalysator og udstødningerne af kulbrinter, kulilte og kvælstoffilter er derfor væsentlig større pr. km. end for biler udstyret med katalysator. Der gælder endvidere skærpede normer for helt nye biler i forhold til biler, der er mellem 1 og 9 år gamle.

En foryngelse af bilparken vil derfor ved uændret kørselsomfang medføre en reduktion i udledningerne af miljøskadelige stoffer. Denne reduktion fremrykkes som følge af, at de ældre biler på et tidligere tidspunkt skrotes.

### **Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi**

Omkostningerne ved bilhold stiger med forslaget. Stigningen i omkostningerne ved bilhold vil tendere mod mindre forbrug af biler. Samlet stiger omkostningerne ved bilhold med ca. 175 mill. kr. i 2000 og ca. 250 mill. kr. i 2001 og frem svarende til ca. 0,2 pct. i 2000 og ca. 0,3 pct. i 2001 og frem.

Under antagelse af, at bilbestanden falder med 1 pct., hvis omkostningerne ved bilhold stiger 1 pct., vil forslaget medføre et fald i bilbestanden på hved 0,3 pct. svarende til ca. 5.500 biler, når forslaget er fuldt indfaset. Som en følge heraf reduceres CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 0,3 pct.

### *Administrative konsekvenser*

Det skønnes, at forslaget vil medføre engangsudgifter for Told•Skat på 100.000 kr. til tilretning af edb-systemer og information. Derudover skønnes lovforslaget ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser.

### *Forholdet til EU-retten*

### **Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lav brændstofforbrug**

Denne del af forslaget skal notificeres Europa-Kommissionen i overensstemmelse med Europaparlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsprocedure direktivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.

### **Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger**

Denne del af forslaget skal notificeres for Europa-Kommissionen i overensstemmelse med Europaparlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF (informationsprocedure direktivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF.

### **Færdselsskadede køretøjer**

Denne del af ændringsforslaget indeholder ikke EU-retlige problemstillinger.

### **Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi**

I en sag anlagt af De Danske Bilimportører mod Skatteministeriet den 22. juni 1999 hævdes det bl.a., at registreringsafgiftslovens regel om indregning af mindst 7,5 pct. avance i den afgiftspligtige værdi strider mod EF-traktatens konkurrenceregler. Skatteministeriet deler ikke den opfattelse. Dette bygges bl.a. på, at det står forhandlerne frit for at tage en lavere avance end 7,5 pct. Det er alene muligheden for lade dette få indflydelse på afgiftsgrundlaget, der er begrænset.