

Ved den foreslåede differentiering vil forslaget give en vis provenugevinst, når andelen af benzin fra stationer med dampretur er under $\frac{2}{3}$ og provenutab, når andelen er over $\frac{2}{3}$. For 1995 vil provenugevinsten kunne anslås til ca. 10 mill. kr. uden moms, for 1996 vil der være tale om en provenugevinst på ca. 5 mill. kr. uden moms. I 1997 vil der komme et provenutab på ca. 5 mill. kr. uden moms, der stiger til et provenutab på ca. 10 mill. kr. uden moms i 1998 og herved 20 mill. kr. uden moms i 1999.

For årene 1995–1998 set under ét er forslaget således provenuneutralt.

Efter år 2000 fås et årligt provenutab på ca. 20 mill. kr. årligt uden moms. Senest på dette tidspunkt vil det være rimeligt at vurdere den danske benzinafgift i relation til den tyske benzinafgift.

Afgiftsgodtgørelse af hydraulikolier m.v.

Med stor usikkerhed skønnes forslaget at medføre et provenutab på ca. 1 mill. kr. før moms.

Administrative konsekvenser

Lovforslaget skønnes ikke at være forbundet med nævneværdige administrative konsekvenser.

Miljømæssige konsekvenser

Forhøjelse af benzinafgiften

En forhøjelse af benzinafgiften giver på kort sigt et incitament til at nedsætte benzinformbruget og dermed bilkørselen. På længere sigt vil benzinafgiftsforhøjelsen give incitament til anskaffelse af mere brændstoføkonomiske biler. Det er vanskeligt at skønne over virkningen. Forslaget vil medføre, at benzinprisen stiger med godt 2 pct. Ved en priselasticitet på 0,2 vil brændstofforbruget blive reduceret med knap $\frac{1}{2}$ pct.

Afgiftsdifferentiering

Genindvindingen af benzindampe ved tankning af biler er et led i de generelle bestræbelser på at reducere udslippet til atmosfæren af flygtige organiske forbindelser (VOC). Internationalt er der enighed om nødvendigheden af en sådan begrænsning. Inden for rammerne af Geneve-konventionen af 1979 om begrænsning af grænsoverskridende langtransporteret luftforurening er således vedtaget en VOC-protokol, som indebærer, at VOC-udslippet inden år 2000 skal reduceres med 30 pct.

Biler er en væsentlig kilde til det totale udslip af VOC. Det samlede udslip af VOC fra motorkøretøjer er af Miljøministeriet opgjort til at være ca. 100.000 tons årligt. Heraf skønnes udslippet ved tankning af

biler at udgøre ca. 2,5 pct. svarende til ca. 2.500 tons årligt. Efter indførelsen af skærpede udstødningsnormer fra 1. oktober 1990 forventes imidlertid, at det samlede udslip af VOC fra motorkøretøjer over en årrække reduceres til ca. 30.000 tons pr. år ved uændret trafik. På længere sigt vil udslippet af VOC ved tankning af biler derfor udgøre en stigende andel af det samlede udslip, såfremt der ikke indføres regler på området.

Af Miljøministeriets bekendtgørelse om begrænsning af udslip af dampe ved benzinpåfyldning af motorkøretøjer fremgår det, at det installerede udstyr til dampretur skal have en genindvindingsgrad på mindst 70 pct. under i praksis forekommende forhold. Da ca. 90 pct. af det samlede benzinsalg i år 2000 forventes at ske fra benzinstationer med dampretur, vil de udledte mængder VOC ved tankning af biler i år 2000 være reduceret med ca. 1.500 tons til ca. 1.000 tons. I forhold til det forventede fremtidige niveau er der således tale om en reduktion af VOC-udslip fra trafiksektoren med ca. 5 pct.

Afgiftsgodtgørelse af hydraulikolier m.v.

Forslaget skønnes ikke at få nogen miljømæssige konsekvenser.

Erhvervsmæssige konsekvenser

Forhøjelse af benzinafgiften

Hovedparten af benzinsalget sker til husholdningerne. Af det samlede benzinsalg på ca. 2,6 mia. liter skønnes ca. 0,4 mia. liter at blive anvendt til erhvervsmæssige formål. Forslaget om forhøjelse af afgiften med 11 øre pr. liter uden moms og 14 øre pr. liter med moms vil under disse forudsætninger medføre en stigning i omkostningerne i erhvervene på ca. 55 mill. kr. årligt.

Det vurderes, at erhvervene vil have gode muligheder for at overvælte denne ekstra afgiftsbelastning. En VVS-montør, der anvender benzin til drift af en varevogn, vil få større omkostninger, men da alle konkurrenter i tilsvarende omfang får større omkostninger, vil prisen kunne sættes op uden tab af markedsandele.

For en bil med et brændstofforbrug på 1.250 liter benzin årligt vil omkostningerne stige med 175 kr. årligt.

Forslaget vil øge incitamentet til at anvende kollektiv transport.

Afgiftsdifferentiering

Forslaget om at differentiere afgiften på benzin vil medføre en vis merpris på benzin, der dog højst vil