

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

Det foreslås, at der med virkning fra 1. januar 1996 sker en forhøjelse af udligningsafgiften af ikke benzindrevne varebiler, busser, motorredskaber m.v. og lastbiler, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse.

Udligningsafgiften opkræves som et tillæg til vægtafgiften for andre biler end benzinbiler.

Ved lov nr. 957 af 25. november 1994 genindførtes udligningsafgiften af busser, varebiler og lastbiler m.v., der ikke er omfattet af vejbenyttelsesafgiften. Endvidere forhøjedes udligningsafgiften af personbiler. Disse ændringer træder først i kraft pr. 1. januar 1996.

Nærværende lovforslag skal ses i sammenhæng med den forhøjelse af afgiften på benzin på 17 øre pr. liter fra 1. januar 1996, der blev gennemført ved lov nr. 411 af 14. juni 1995.

Forhøjelsen af benzinafgiften med 17 øre pr. liter vil forrykke balancen mellem at anvende benzin og dieselolie som brændstof til biler, yderligere.

For en gennemsnitlig personbil vil fordelene ved at bruge diesel i stedet for benzin øges med ca. 500 kr. Det foreslås, at der for den typiske dieselbil mellem 800 og 1.100 kg egenvægt gennemføres en forhøjelse af udligningsafgiften med 500 kr. fra 712 kr. til 1.212 kr. årligt. For de andre vægtklasser foreslås udligningsafgiften forhøjet forholdsmæssigt tilsvarende.

For en gennemsnitlig varevogn mellem 2 og 3 ton vil den samlede forhøjelse på 17 øre pr. liter benzin øge fordelene ved benyttelse af en dieselbil med ca. 400 kr. årligt. Det foreslås, at udligningsafgiften forhøjes med 400 kr. årligt for biler mellem 2,5 og 3 ton.

Der er tilsvarende foreslået stigninger i udligningsafgiften for hyrevogne, motorredskaber m.v. og lastbiler, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, der dog i noget mindre grad vil neutralisere den ekstra gevinst ved benyttelse af diesel i forhold til benzin.

Udligningsafgiften foreslås også forhøjet for busser. For de større busser er forhøjelserne i et vist omfang modsvaret af nedsættelser i vægtafgiftsatserne,

således at der i gennemsnit ikke bliver tale om ekstra afgiftsbelastning for større busser.

### Provenubemærkninger

Forslaget vil medføre en provenugevinst på ca. 125 mill. kr. årligt. Provenugevinsten i 1996 skønnes ligeledes til 125 mill. kr. Af de 125 mill. kr. vil ca. 40 mill. kr. vedrøre personbiler, ca. 5 mill. kr. vedrøre hyrevogne og mindre busser og ca. 80 mill. kr. vil vedrøre varevogne, motorredskaber m.v. og lastbiler, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse.

### Miljøbemærkninger

Dieselbiler anses med den nuværende teknologi for at være mindre miljøvenlige end tilsvarende benzinbiler. Lovforslaget sikrer, at tilskyndelsen til at anskaffe dieseldrevne biler ikke øges.

Endvidere vil der ske en marginal begrænsning af den samlede kørsel, som følge af at bilhold set under et bliver marginalt dyrere.

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Dieseldrevne person- og varebiler anvendes i betydeligt omfang erhvervsøkonomisk.

For varebilernes vedkommende vil der være gode muligheder for overvæltning af afgiften. Dels er der ikke tale om konkurrence i forhold til udlandet, dels vil den tredjedel af varebilerne, der anvender benzin som brændstof blive belastet af de sammenfaldende forhøjelser i benzinpriserne.

For de mindre lastbiler er den foreslåede afgiftsforhøjelse begrænset og faldende efter størrelsen. Det betyder, at der også for mindre lastbiler må antages at være gode muligheder for overvæltning.

For dieseldrevne personbiler vil omkostningerne stige med knap 2 øre pr. km. Dette skal dog ses i sammenhæng med forholdet til benzinafgiften, som udligningsafgiften skal udligne.

Lovforslaget vil gøre de mindre køretøjers transportydelse marginalt dyrere, og vil dermed kunne ses som en ekstra udgift for dele af erhvervslivet.