

*Oversigt over samlede provenumæssige virkninger som følge af forhøjelse af udligningsafgift*

År	1999	2000	2001	2002
<b>Personbiler m.v.</b>	<b>Mill. kr.</b>			
Brutto provenu	60	75	85	100
– regulering	-5	-10	-15	-20
Netto personbiler m.v.	55	65	70	80
<b>Varebiler og små lastbiler</b>				
Brutto provenu	125	155	190	220
– regulering	-5	-15	-25	-30
Netto varebil mv.	120	140	165	190
<b>I alt brutto</b>	<b>185</b>	<b>230</b>	<b>275</b>	<b>320</b>
<b>– i alt regulering</b>	<b>-10</b>	<b>-25</b>	<b>-40</b>	<b>-50</b>
<b>Nettoprovenu</b>	<b>175</b>	<b>205</b>	<b>235</b>	<b>270</b>

Brutto stiger provenuet fra udligningsafgiften med i alt ca. 320 mill.kr. i år 2002, men provenuet ville i alle tilfælde være steget med ca. 50 mill.kr. på grund af regulering. Nettovirkningen er derfor alene 270 mill.kr.

Ophævelsen af ordningen med fritagelse for registreringsafgift for tilflyttere fra Færøerne skønnes at medføre en provenugevinst på 10 mill. kr. om året. For 1999 skønnes der dog ikke at være nogen provenugevinst, jf. at de tilflyttere fra Færøerne og Grønland, der får mulighed for at benytte ordningen for månedsvis betaling af registreringsafgiften, i gennemsnit skønnes at kunne udsætte betalingen af den endelige afgift i ca. 1 år.

### Differentiering af dieselafgiften

Let dieselolie og den nye svovlfattige dieselolie anvendes udover til vejtransport også til entreprenørmaskiner etc. samt stationære dieseldrevne maskiner. Nettoprovenutabet af ordningen vil være på ca. 160 mill. kr. eksklusive moms, heraf ca. 145 mill. kr. i finansår 1999. Ændringen for rutebiler giver en provenugevinst på ca. 10 mill. kr., dog alene 4 mill. kr. i 1999, mens der er tab på 170 mill. kr. vedrørende de øvrige køretøjstyper.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

### Økonomiske konsekvenser

Forhøjelsen af udligningsafgiften har hovedsagelig virkning for varebiler og for taxaer. Forslaget om forhøjelse af udligningsafgiften vil øge erhvervenes omkostninger med ca. 115 mill. kr. i 1999, ca. 135 mill. kr. i 2000, ca. 155 mill. kr. i 2001 og knap ca. 180 mill. kr. i år 2002.

Differentieringen af dieselafgiften har ikke erhvervsøkonomiske konsekvenser for producenter af

svovlfattig diesel, da afgiftsnedsettelsen på 9 øre/l udligner meromkostningerne i forbindelse med produktionen af den nye dieselkvalitet. I det omfang merudgifterne ved at fremstille den svovlfattige diesel overstiger de forventede 9 øre/l, som svarer til afgiftsfaldet for den svovlfattige dieselolie, øges erhvervenes omkostninger ved brug af diesel tilsvarende. Omvendt vil erhvervene opnå gevinst, i det omfang meromkostningerne er mindre end 9 øre/l.

Oliebranchen har skønnet, at meromkostningen ved fremstillingen m.v. udgjorde 6-9 øre/l.

Der er tre danske raffinaderier. De to største vil kunne levere den nye svovlfattige kvalitet, mens det tredje ikke i øjeblikket har kapacitet hertil. Dette raffinaderi vil lide et tab på indtil 5 mill. kr., mens modsat de to store vil få en gevinst i det omfang, de har lavere omkostninger til fremstilling af svovlfattig diesel end udenlandske konkurrenter.

### Administrative konsekvenser

Lovforslaget pålægger ikke erhvervene øgede administrative byrder i væsentligt omfang, da der er tale om satsnedsettelse og -forhøjelser.

#### *Miljømæssige konsekvenser*

### Forhøjelse af udligningsafgiften

Forhøjelsen af udligningsafgiften vil modvirke incitamentet til skift fra benzinbiler til dieselbiler som følge af forhøjelsen af benzinafgiften. Dieselbiler har mindre CO<sub>2</sub>-udslip, men et større udslip af partikler og andre mere lokalmiljøbelastende udslip. Da den forhøjede udligningsafgift fastholder status quo, vil miljøet ikke ændres på grund af skift i brændstof. Ved også indirekte at omfatte dieselbiler, vil forslaget forstærke benzinafgiftsforhøjelsernes effekt på den samlede bilbestand, der alt andet lige vil blive mindre.