

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Økonomiske konsekvenser

Forhøjelsen af udligningsafgiften vil øge erhvervenes omkostninger med ca. 50 mill. kr. i år 1999, 90 mill. kr. i år 2000, 115 mill. kr. i år 2001 og 135 mill. kr. i år 2002 og frem, hvilket er 65 mill. kr. mindre end i L 52 for 1999 og ca. 45 mill. kr. mindre end i L 52 i årene frem. Ændringerne i udligningsafgiften vil især berøre erhvervenes varebiler samt hyrevogne.

Med hensyn til differentieringen af dieselafgiften vil de to store danske raffinaderier hverken vinde eller tabe i det omfang, merprisen på det danske marked for den nye svovlfattige kvalitet vil svare til de anslåede meromkostninger ved produktionen på 6-9 øre/l. På kortere sigt kan man ikke udelukke, at merprisen på grund af knaphed på svovlfattig olie på det europæiske marked vil blive større end meromkostningerne. For hver øre/l merprisen er større end meromkostningerne, vil olieselskabernes fortjeneste være på ca. 20 mill. kr. Det er dog usikkert, i hvilket omfang den danske differentiering i sig selv kan ændre markedsf forholdene, således at merprisen bliver anderledes end meromkostningerne, og i hvilket omfang det måtte skyldes ændringer i afgiftsforholdene mv. i andre lande.

Ved forslaget om indførelse af en ny afgiftsklasse for diesel med en lidt skarpere specifikation end den nuværende ultralette diesel vurderes det, at det tredje mindre danske raffinaderi, der ikke i øjeblikket kan levere den svovlfattige dieselkvalitet, vil blive stillet nogenlunde uændret i forhold til i dag i overgangsperioden.

Med hensyn til virkningerne af forhøjelsen af niveauet for dieselafgifterne vil dieselpriserne højst stige 23 øre/l, hvilket forudsætter, at merprisen for svovlfattig diesel vil svare til den fulde differentiering, mens netto prisstigningen på lidt længere sigt, når merprisen nærmer sig meromkostningerne ved fremstillingen af svovlfattig dieselolie, vil nærme sig 14 øre/l.

Da den tyske afgift forventes forhøjet med 23 øre/l 1. april 1999 vil de danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udenlandske konkurrenter ikke blive forringet i forhold til i dag og vognmændene vil derfor uden at miste markedsandelen kunne forhøje fragtraterne tilsvarende. Hovedparten af afsætningen af transporttydelser med dieselkøretøjer sker dog til andre erhverv.

Ved en prisstigning på 14 øre/l eksklusiv moms vil dieselkøberne i Danmark blive belastet med ca. 270 mill. kr. årligt i ekstra omkostninger eller ca. 4 pct. af

omkostningerne til køb af dieselolie. Af de 270 mill. kr. vil ca. 25 mill. kr. vedrøre personbiler herunder hyrevogne, godt 75 mill. kr. varebiler og små lastbiler, ca. 100 mill. kr. større lastbiler og turistbusser, ca. 25 mill. kr. entreprenørmaskiner mv., mens der ved kørsel i udlandet på dansk diesel vil skulle betales netto 25-50 mill. kr. svarende til grænsehandelen i dansk favør med dieselolie.

Af meromkostningerne til køb af diesel i Danmark på 270 mill. kr. vil næsten hele beløbet vedrøre erhverv umiddelbart, heraf ca. 225 mill. kr. danske erhverv. Især eksportvognnerhvervet bruger forholdsvis meget dieselolie i forhold til omsætningen. Ved en prisstigning på dieselolie på 14 øre/l vil omkostningerne kunne stige med 0,5-1 pct. af omsætningen.

Administrative konsekvenser

Lovforslaget pålægger ikke erhvervslivet øgede administrative byrder i væsentligt omfang, da der er tale om satsforhøjelser og -nedsættelser.

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 CO₂-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.

Differentiering af dieselafgiften

Prisstigningen for diesel vil have en vis dæmpende virkning på forbruget.

Det nuværende salg af diesel med afgift til andet end rutebiler er på godt 1,9 mia. l årligt. Ved en prisstigning på 14 øre/l svarende til ca. 4 pct. og en antaget priselasticitet på 0,1 (en prisstigning på 1 pct. fører til et fald i forbruget på 0,1 pct) vil dieselforbruget falde med 0,4 pct. alt andet lige eller ca. 8 mill. l. Dette svarer til et fald i transportsektorens CO₂-udledning med ca. 0,02 mill. tons svarende til godt 0,1 pct. af transportsektorens samlede udledninger og ca. 0,03 pct. af hele Danmarks udledninger af CO₂.

Indførelse af den svovlfattige diesel medfører en reduktion af svovlindholdet i brændstoffet med 90 pct. Den væsentligste effekt er dog, at forslaget vil betyde en reduktion i partikeludslippet på landsplan med ca. 13 pct. med den nuværende køretøjssammensætning.