

F. t. l. vedr. kuldioxidafgift af visse energiprodukter m.v.

foreslåede afgiftsdifferentiering er nok til at flytte markedet til de svovlfri brændstofkvaliteter. Provenutabet (helårsvirkning) herved er ca. 120 mio. kr. fordelt med ca. 45 mio. kr. for diesel og ca. 75 mio. kr. for benzin. Det samlede provenutab kan dog være mindre det første år på grund af indfasning af svovlfri brændstof.

3.3 CO₂-afgiften af brændsler i kvoteomfattede industrivirksomheder

Der er ikke noget provenutab forbundet med den foreslåede præcisering. Provenuvirkningen er indregnet i provenutabet på ca. 30 mio. kr. skønnet med usikkerhed, der indgik i L 229 (folketingsåret 2003/2004).

3.4 Ophævelse af bilaget til vandafgiftsloven

Ophævelsen af bilaget til vandafgiftsloven skønnes at medføre et provenutab på omkring 4 mio. kr. årligt.

3.5 Nedsættelse af registreringsafgiften for brugte biler og motorcykler

Afgiftsnedsættelsen skønnes at medføre et årligt provenutab på ca. 0,8 mio. kr.

4. Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Gennemførelse af lovforslaget skønnes at medføre engangsudgifter på i alt 149.000 kr. til systemtilretning og information og 1 årsværk til vejledning.

Desuden kan påregnes forøget driftsressourceforbrug til kontrol, som følge af, at andelen af brændstof i biobrændstof i blandinger skal kontrolleres, og at kredsen af virksomheder, der skal kontrolleres, muligvis udvides.

Forslaget om registreringsafgift af brugte biler og motorcykler ændrer ikke arbejdsgangen for disse.

5. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Erhvervslivet opnår en afgiftslempe som følge af afgiftsreduktionen for svovlfri diesel og benzin. Producenterne kompenseres for øgede omkostninger ved produktionen af svovlfri diesel og benzin svarende til lempelsens provenutab – 120 mio. kr. Endvidere opnås en afgiftslempe for CO₂-afgiften ved anvendelse af biobrændstoffer som motorbrændstof, som kompenserer dele af omkostningerne ved produktionen af biobrændstoffer. Erhverv omfattet af bilaget til vandafgiftsloven opnår en lempelse af beskatningen på ca. 4 mio. kr. årligt.

Forslaget om nedsættelse af registreringsafgiften skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet i et omfang, der berettiger, at det bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget skal derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

Ved anvendelse af biobrændstoffer som motorbrændstoffer vil virksomheder, som leverer biobrændstoffer, skulle ændre faktureringen, så mængden af biobrændstoffer kommer til at fremgå af fakturaen. Ved omfattende anvendelse af biobrændstoffer vil de administrative konsekvenser herved blive opgjort.

Der må forventes en beskeden stigning i de administrative byrder for de virksomheder, som ikke længere er omfattet af bilaget til vandafgiftsloven, da disse virksomheder nu skal til at opgøre det tilbagebetalingsberettigede vandforbrug og søge om tilbagebetaling via momsangivelsen.

Forslaget om nedsættelse af registreringsafgiften skønnes ikke at få administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Miljømæssige konsekvenser

7.1 Biobrændstoffer

Biobrændstoffer er tilnærmelsesvis CO₂-neutrale. Afgiftsrabatten vil således netop honorere biobrændstoffernes CO₂-værdi. Den samlede miljøgevinst ved at fritage biobrændstof for CO₂-afgiften forventes dog at blive beskeden, eftersom udbredelsen af biobrændstof som motorbrændstof under de nuværende markedsforhold vil være minimal.

7.2 Svovlfri benzin og diesel

Skatteministeriets og Miljøministeriets udregning viser, at der er en miljøgevinst på ca. 2 øre pr. liter for svovlfri diesel i forhold til svovlfattig diesel, og på ca. 4 øre pr. liter for et skift til svovlfri benzin. Miljøgevinsterne er omgivet med en vis usikkerhed. Ved et skift til svovlfri diesel og svovlfri benzin vurderes den årlige miljøgevinst til omtrent 140 mio. kr. Der er således tale om en omkostningseffektiv miljøpolitik, hvor besparelsen stort set svarer til den forventede miljøgevinst.