

Som det fremgår, forventes en varig virkning efter tilbageløb på ca. 940 mio. kr. Efter adfærd forventes en varig virkning på 1.010 mio. kr.

Provenuvirkningerne vedrører alene staten. Det offentlige påvirkes desuden ved merudgifter for egne varebiler og biler uden partikelfilter, dels gennem køb af varer og tjenesteydelser, hvor øgede afgifter er overvæltet i priserne.

Samlet set vurderes den direkte påvirkning af borgerne at udgøre ca. 190 mio. kr. opgjort som den årlige varige effekt før tilbageløb og adfærd. I den udstrækning øgede afgifter på erhvervene overvæltet i priserne på virksomhedernes varer og tjenesteydelser, vil påvirkningen af borgerne blive forøget.

Nedenfor angives de provenumæssige virkninger for de enkelte dele af lovforslaget.

3.1 Indførelse af afgift for dieselperson- og varebiler uden dieselpartikelfilter

Forslaget omfatter et tillæg til vægt- og brændstofforbrugsafgiften for dieseldrevne personbiler uden partikelfiltre på 1.000 kr. årligt. Desuden indføres et tilsvarende tillæg til brændstofforbrugsafgiften for nye varebiler. Den umiddelbare provenuvirkning i 2010 er et merprovenu på ca. 350 mio. kr. opgjort såvel som indkomstårseffekt og som finansårseffekt.

Merprovenuet reduceres med tiden, idet biler uden partikelfilter gradvist udfases. Den varige virkning af forslaget udgør derfor kun ca. 35 mio. kr.

Ændringen vil gøre det mindre attraktivt at købe og anvende dieseldrevne person- og varebiler uden partikelfilter. Der vil derfor blive tale om en vis negativ adfærdsbetinget ændring i provenuet fra den forhøjede vægt- eller brændstofforbrugsafgift, idet flere vil udskifte personbiler uden filter med nyere biler med filter. For nyere personbiler vil der således blive tale om hyppigere ejerskifter end ellers, og for ældre personbiler kan der blive tale om en tidligere udfasning som følge af afgiften. Indførelsen af afgiften ventes at medføre en hurtigere udfasning af ca. 2.000 personbiler. Efter tilbageløb og adfærd ventes en varig provenuvirkning på knap 35 mio. kr.

Tidligere udfasning kan udløse øget provenu fra registreringsafgift af nye biler eller brugte importerede biler. Omvendt vil afgiften gøre det økonomisk mindre attraktivt at købe brugte dieselmotorer uden partikelfilter, hvorfor der kan forventes et fald i importen af brugte dieselmotorer fra udlandet. Dette vil isoleret set reducere provenuet fra registreringsafgiften. Samlet set forventes effekterne på registreringsafgiften at være begrænsede, og disse effekter er ikke indregnet i provenuvurderingerne.

Provenuvirkninger af indførelse af afgift for dieselperson- og varebiler uden dieselpartikelfilter

	Varig virkning	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Provenu på vægtafgiftskontoen	35	35	29	24	21	18	16	13	12	10	85
		0	0	0	0	0	0	5	0	0	
Provenu efter tilbageløb (finansieringsbidrag)	35	35	29	24	21	18	16	13	12	10	85
		0	0	0	0	0	0	5	0	0	
Provenu efter tilbageløb og adfærd	35	34	29	24	20	18	15	13	11	10	85
		5	0	0	5	0	5	5	5	0	

Anm.: 2009-niveau

3.2 Indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler

Forslaget omfatter indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler, svarende til den brændstofforbrugsafgift, der i dag gælder for personbiler. Brændstofforbrugsafgiften vil i gennemsnit være i størrelsesordenen 2.000-3.000 kr. højere årligt pr. varebil end den nuværende vægtafgift.

Den umiddelbare provenuvirkning i 2010 er et merprovenu på ca. 130 mio. kr. opgjort såvel som ind-

komstårseffekt og som finansårseffekt. Den varige virkning af forslaget er ca. 850 mio. kr.

Ændringen vil gøre det mindre attraktivt at anvende varebiler frem for personbiler til privat brug. Der forventes således at blive tale om en positiv adfærdsbetinget ændring i provenuet, idet nogle vælger at substituere en relativt lavt beskattet varebil med en højere beskattet personbil. Denne effekt påvirker provenuet fra registreringsafgiften på grund af et øget antal personbiler samt provenuet fra vægtafgifterne, idet niveauet for vægtafgiften er lavere end niveauet for