

4. Administrative konsekvenser for det offentlige

Samlet skønnes lovforslaget med en vis usikkerhed at medføre systemudviklingsudgifter for SKAT på ca. 4,0 mio. kr.

De årlige driftsudgifter skønnes med en vis usikkerhed at udgøre 0,3 mio. kr.

Der vurderes herudover at skulle anvendes ca. 0,5 mio. kr. på information i forbindelse med forslaget.

Det forventes, at visse elementer i forslaget vil medføre flere administrative opgaver i SKAT, bl.a. til sagsbehandling og opdatering af systemer, hvorfor forslaget skønnes at medføre et øget årsværksbehov på ca. 4½ årsværk i 2010.

5. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forhøjelsen af afgiften for biler uden dieselpartikel-filter påvirker erhvervene for så vidt angår den del af bestanden af disse biler, der ejes af erhvervsvirksomheder. Ligeledes påvirkes virksomheder, der ejer varebiler, af brændstofforbrugsafgiften for nye varebiler. Endelig påvirkes taxierhvervet af den ændrede registreringsafgift for taxier.

Samlet set vurderes den direkte påvirkning af erhvervene at udgøre ca. 750 mio. kr. opgjort som den årlige varige effekt før tilbageløb og adfærd. I den udstrækning øgede afgifter overvælttes i priserne på virksomhedernes varer og tjenesteydelser, vil påvirkningen på erhvervene blive reduceret.

6. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke nævneværdige administrative konsekvenser for borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes at have positive energi- og miljømæssige konsekvenser.

Indførelsen af afgift for dieselpersonbiler uden partikelfilter forventes umiddelbart at medføre en hurtigere udfasning af ca. 2.000 biler. Hvis det antages, at udfasningen herved er fremrykket, vil udledningen af partikler blive reduceret, idet det forudsættes, at de udfasede biler erstattes af nye biler med lavt partikeludslip. Hertil kommer en positiv effekt som følge af, at flere fremadrettet vælger ny eller brugt importeret person- eller varebil med partikelfilter. Denne effekt begrænses dog af, at udbuddet af først nye og siden hen brugte biler uden partikelfilter reduceres som følge af indførelse af nye emissionsstandarder og generel

udfasning af ældre biler. Samlet set forventes en reduktion i udledningen af partikler på 10-15 tons i alt som følge af afgiften på biler uden partikelfilter.

Indførelsen af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler forventes at medføre en reduktion i CO₂ udledningen på knap 40.000 tons, svarende til en energibesparelse på 0,5 PJ som følge af valg af mere energiokonomiske varebiler. Som følge af energibesparelsen forventes desuden en reduktion af udslippet med partikler på 5 tons årligt.

I den politiske aftale fra januar 2009 om en grøn transportpolitik er besluttet at indføre krav i taxilovgivningen om, at taxier ved udskiftning minimum skal tilhøre energiklasse C (minimum 16,1 km/liter brændstof for dieseldrevne biler). Dette krav forventes sammen med den ændrede registreringsafgift for taxier at medføre en reduktion i CO₂ udledningen på ca. 20.000 tons årligt, svarende til en reduktion i energiforbruget på 0,2 PJ. Desuden forventes en reduktion i udledningen af partikler på ca. 10 tons årligt.

9. Forholdet til EU-retten

Forslaget notificeres som udkast efter direktiv 98/34/EF (Informationsproceduredirektivet) med senere ændringer som følge af, at nye varebiler overføres til beskatning efter brændstofforbrug, og som følge af at der indføres et partikeludledningstillæg.

Spørgsmålet om at forenkle afgiftsopkrævningen med en dagsafgift, jf. § 3, nr. 4, afventer en tilladelse fra EU-kommissionen til at indføre særlige foranstaltninger, der fraviger bestemmelserne i momssystemdirektivet.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har været sendt i høring hos Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, Business Danmark, Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, CEPOS, Centralforeningen af taxiforeninger i Danmark, Danmarks Motor Union, Dansk Automobilforhandler Forening, Dansk Automobil Sports Union, Dansk Bilforhandler Union, Danske Biludlejere, Dansk Erhverv, Dansk Landbrug, Dansk Industri, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Den Danske Bilbranche, Ejendomsforeningen Danmark, Finansieringsinstituttet for Industri og Håndværk, Finans og Leasing, Finansrådet, FDM, Foreningen af Danske Revisorer, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Håndværksrådet, Landsskatte retten, Motorhistorisk Samråd, Retssikkerhedschefen i SKAT samt SKAT.