

Det kan forsigtigt skønnes, at salget af store varebiler falder 1.500 årligt og 300 årligt svarende til ca. 10 pct. for henholdsvis varebiler mellem 2 og 3 tons og mellem 3 og 4 tons, mens salget af små varebiler stiger tilsvarende.

Hvis de små varebiler, der købes i stedet, har samme værdi som de store inklusive afgift (omkring 140.000 kr.) vil afgiftsprovenuet yderligere stige med godt 60 mill. kr. årligt til i alt ca. 350 mill. kr.

For 1993 vil provenuvirkningen være på ca. 130 mill. kr.

Hovedparten af de store varebiler anvendes af hver typisk inden for byggeri og håndværk og andre hjemmemarkedsbaserede erhverv. Da omkostningerne i store træk stiger lige meget for alle i samme erhverv, vil den ekstra afgiftsbelastning formentlig blive overvæltet i højere priser for disse erhvervsydelsers.

Miljøvirkningerne er vanskeligere at opgøre, men vil ubetinget være positive.

Brændstoføkonomien er bedre i små varebiler end i store varebiler. Under forudsætning af en årlig kørsel på 25.000 km og at de små varebiler kører ca. 15 km pr. liter blyfri benzin og de store kører ca. 10 km pr. liter dieselolie vil det skønnede skift på 1.800 biler årligt medføre et fald i brændstofforbruget på ca. 1,5 mill. liter årligt det første år. Faldet i brændstofforbruget vil øges med tiden, idet der efter 2 år vil være 3.600 flere små og færre store, efter 3 år 5.400 flere små og færre store etc. Samlet skønnes brændstofforbruget og hermed CO₂ udledningerne at falde med ca. 15 mill. liter brændstof, når bilbestanden har tilpasset sig.

Der vil ligeledes ske et mærkbart fald på efterhånden mindst 10 pct. i partikelforureningen fra varevognene, der er specielt skadelig i større byer. Varevogne anvendes ofte til kørsel i byer.

Busser.

I 1992 blev der registreret henved 1.300 busser, hvor der ikke blev forelagt tilladelse efter busloven. Heraf skønnes ca. 900 at være solgt til anvendelse som personbiler. Hvis samme antal blev solgt med den forhøjede afgift ville provenugevinsten være på ca. 80 mill. kr. årligt.

Det vurderes imidlertid, at det ikke længere vil være privatøkonomisk attraktivt at købe små busser, men at der i stedet vil blive købt et tilsvarende antal personbiler. Hvis det forsigtigt antages, at de personbiler der sælges i stedet for de små busser har samme værdi som disse med afgift, vil provenuet af personbilsalget tilsvarende stige med ca. 90 mill. kr. årligt.

Helårsprovenugevinsten skønnes således til ca. 90 mill. kr. For 1993 vil provenugevinsten være på ca. 35 mill. kr.

Afgiften vil ikke belaste erhvervenes omkostninger.

Valutaudlejningsbiler.

Afgiften på biler, der anvendes til udlejning til valutaudlændinge udgør 60 pct. af den almindelige afgift.

Provenuet af afgiften udgør ved et salg på 3.200 stk. og en værdi uden afgift på ca. 75.000 kr. pr. bil ca. 210 mill. kr. Afgiften udgør ca. 65.000 kr. pr. bil.

Valutaudlejningsbilerne sælges eller videreudlejes efter ca. et halvt års anvendelse som sådan til almindelig anvendelse til en pris på ca. 160.000 kr. uden yderligere afgiftsmæssige konsekvenser.

Forslaget om at fritage valutaudlejningsbiler for afgift vil ved uændret salg medføre et provenutab på alt andet lige 210 mill. kr. årligt. I 1993 kan provenutabet opgøres til ca. 110 mill. kr.

Da forslaget om, at fritage valutaudlejningsbiler for afgift er knyttet til, at der skal betales normal afgift ved overgang til anden anvendelse, vil provenuet fra brugtvognsbeskatningen stige med ca. 300 mill. kr., såfremt valutaudlejningsbiler sælges til anden anvendelse efter ca. 6 måneder som nu. Hvis omsætningen af valutaudlejningsbiler falder, vil provenuvirkningen ikke ændres mærkbart, idet der i stedet for en nyere brugt valutaudlejningsbil i sidste ende vil blive solgt et tilsvarende antal nye personbiler. For 1993 skønnes provenugevinsten med nogen usikkerhed til ca. 10 mill. kr.

Provenuvirkningen af forslaget er således en gevinst på helårsbasis på ca. 90 mill. kr. For 1993 vil der dog være et provenutab på ca. 100 mill. kr.

Ved forslaget stilles danske biludlejere på linie med biludlejere i lande uden registreringsafgift. Biludlejerne mister dog det nuværende indirekte subsidie.

Motorcykler.

Provenutabet kan ved det nuværende salg opgøres til ca. 8 mill. kr. årligt. I 1993 vil provenutabet være på ca. 4 mill. kr.

Forslaget påvirker ikke erhvervenes omkostninger.