

I gennemsnit udgør værditilvæksten ved autoreparation ca. 1/3 af omsætningen, mens resten er brug af rå- og hjælpestoffer herunder reservedele. Hvis beskæftigelsesindholdet ved genopbygning af færdsels-skadede biler er det samme som i autoreparationsbranchen i gennemsnit vil en omsætningsnedgang på 300 mill. kr. inklusiv moms medføre et fald i beskæftigelsen i autoreparationsbranchen på ca. 250 personer.

I lyset af den gode beskæftigelsessituation er det forventningen, at faldet i beskæftigelsen fortrinsvis vil kunne ske gennem frivillig afgang, og at beskæftigelsesfaldet i autbranchen vil blive kompenseret ved beskæftigelsesfremgang i andre erhverv.

### **Avance indregnet i den afgiftspligtige værdi**

Forslaget vil ikke have konsekvenser for bilforhandlerne, idet de vil vælte afgiftsstigningen videre. Forslaget vil dermed ikke belaste bilforhandlerne men bilkøberne.

Erhvervenes andel af den samlede bilpark er på under 10 pct. Erhvervenes andel af nyvognskøbet er dog meget større. Erhvervene beholder typisk bilerne i få år. Erhvervsbelastningen af registreringsafgiften er dog alene den afskrivning, der sker af afgiftselementet i bilpriserne i de år, hvor bilerne ejes af erhverv. Værditabet er imidlertid forholdsvis stort for de nyere biler. Det skønnes, at erhvervenes omkostninger vil blive belastet med ca. 45 mill. kr. i 2000 og ca. 65 mill. kr. i 2001. Resten af belastningen vil vedrøre husholdningerne, herunder husholdninger med firmabilordninger.

Det skal bemærkes, at erhvervenes personbilforbrug i vid udstrækning finder sted i de mere hjemmemarkedsorienterede erhverv. I de hjemmemarkedsorienterede erhverv kan forventes, at de forøgede omkostninger til bilhold vil blive væltet over i højere priser.

### *Miljømæssige konsekvenser.*

### **Fradrag i afgiften for personbiler med særligt lavt brændstofforbrug**

Prisen på de særligt brændstoføkonomiske biler falder og disse biler vil dermed komme ned på et prisniveau som andre biler af samme størrelse men med en dårligere brændstofsøkonomi. Dette vil resultere i at flere vælger brændstoføkonomiske biler, hvorved forbruget af dieselolie vil falde. Dieslbilerne har et større udslip af partikler og andre mere lokalmiljøbelastende udslip men en mindre CO<sub>2</sub>-udledning end benzinerne. Da emissionsnormen for udslip af partikler og andre lokalmiljøbelastende udslip er fastsat som

antal partikler eller gram pr. km, vil et reduceret brændstofforbrug pr. km ikke automatisk påvirke partikeludslippet mv. Derimod vil CO<sub>2</sub> udledningen blive reduceret med et mindre brændselsforbrug.

Da der på nuværende tidspunkt ikke findes benziner, som kan køre mere end 25 km pr. literen vil det på kort sigt kun være dieslbilerne, der får en lavere afgift. Dette kan føre til, at salget af de særligt brændstoføkonomiske dieslbiler på kort sigt vil stige, idet prisforskellen mellem benziner og de brændstoføkonomiske dieslbiler reduceres. På lidt længere sigt kan der også komme brændstoføkonomiske benziner, som igen vil øge efterspørgslen efter disse biler. Som en følge heraf vil CO<sub>2</sub>-udledningen falde, mens partikeludslippet og andre mere lokalmiljøbelastende udslip vil stige.

Da salget af brændstoføkonomiske biler vil være beskedent i de førstkomende år forventes samlet set et marginalt mindre udledning af CO<sub>2</sub>, men et marginalt større udslip af partikler, Nox og HC.

### **Fradrag for trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger**

Omkostningerne ved bilhold stiger med forslaget. Stigningen i omkostningerne ved bilhold vil tendere mod mindre forbrug af biler. Samlet stiger omkostningerne ved bilhold med ca. 340 mill. kr. svarende til ca. 0,45 pct. om året.

Under antagelse af at bilbestanden falder med 1 pct., hvis omkostningerne ved bilhold stiger 1 pct. vil forslaget medføre et fald i bilbestanden på knap 0,45 pct. svarende til knap 8.000 biler. Som en følge heraf reduceres CO<sub>2</sub>-udledningen med knap 0,45 pct.

### **Færdselsskadede køretøjer**

På samme måde som der hersker usikkerhed om de provenumæssige og erhvervsøkonomiske virkninger af forslaget hersker der usikkerhed om de miljømæssige virkninger af forslaget.

Omkostningerne ved bilhold stiger med forslaget. Stigningen i omkostningerne ved bilhold vil tendere mod mindre forbrug af biler. Samlet stiger omkostningerne ved bilhold med ca. 110 mill. kr. årligt, svarende til godt 0,1 pct.

Under antagelse af at bilbestanden falder 1 pct., hvis omkostningerne ved bilhold stiger 1 pct., vil forslaget medføre et fald i bilbestanden på henved 0,1 pct. svarende til 1.800 biler, når forslaget er fuldt indfaset. Faldet i bilhold vil fortrinsvis ske hos de bilister, der har et mindre kørselsbehov og som har anvendt ældre biler.