

Den varige renteeffekt af det midlertidige merprovenu med tilpasning er ca. 70 mio. kr. Tabellen viser forslagets samlede provenumæssige konsekvenser.

De skønnede adfærdsvirkninger er forbundet med betydelig usikkerhed.

Tablet: Samlede provenumæssige konsekvenser af forslaget (langt sigt)

| Mio. kr. | Uden tilpasning | Med tilpasning |
|---|-----------------|----------------|
| 1. Omlægning af varebilbeskatningen | 1.140 | 600 |
| 2. Omlægning af sikkerhedsfradragene | -555 | -150 |
| 3. Fradrag i eller tillæg til registreringsafgiften afhængig af køretøjets brændstofforbrug | -110 | -350 |
| 4. Forhøjelse af skalaknækket | -660 | -250 |
| 5. Stramning for autocampere | 200 | 50 |
| I alt (indkomstår) før renteeffekt | 10 | -100 |
| Varig renteeffekt af midlertidigt merprovenu | | 70 |
| Provenu, inkl. renteeffekt | 10 | -30 |

Forslaget har ingen nævneværdige økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner.

4.2. Administrative konsekvenser for det offentlige

SKAT har oplyst, at forslaget skønnes at medføre engangsudgifter på ca. 250.000 kr. til systemtilretning og information (udgifterne til information udgør ca. 10.000 kr.).

I forhold til ændringerne i vægtafgiftsloven har Rigspolitiet skønnet, at omkostningerne ved systemændringen vil være i størrelsesordenen 200.000 kr.

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for regioner og kommuner.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

5.1. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

5.1.1. Omlægning af varebilbeskatningen

For varebiler, der anvendes rent erhvervsmæssigt, vil ændringerne føre til en umiddelbar forøgelse af registreringsafgiften på 550 mio. kr. årligt. Efter tilpasning til de ændrede regler, der for erhvervenes vedkommende forventes hovedsageligt at ske ved downsizing af den gennemsnitlige varebilstørrelse, vil afgiftsforøgelsen blive mindre. Det sker, dels ved at forøgelsen af registreringsafgiften reduceres, dels ved afledte effekter på primært vægtafgiften og brændstofforbruget. Det skønnes, at efter tilpasning vil erhvervenes afgiftsbelastning blive forøget med ca. 285 mio. kr. årligt.

For varebiler, der anvendes blandet erhvervsmæssigt og privat, vil ændringerne føre til en umiddelbar forøgelse af registreringsafgiften på 310 mio. kr. årligt. Efter tilpasning til de ændrede regler skønnes af-

giftsbelastningen at blive forøget med 165 mio. kr. årligt.

Der er ikke i disse skøn taget højde for, at en del varebiler efter en del tid videresælges til private, der således vil bære en del af den forøgede afgiftsbyrde. Skønnene må derfor betragtes som overkantsskøn.

Ud over ændringen i den afgiftsmæssige belastning af erhvervenes anskaffelse og besiddelse af køretøjer, vil der være afledte effekter på de brancher, der er beskæftiget med køb, salg, lease og reparation af nye og brugte varebiler. Således forventes salget af varebiler som følge af denne del af lovforslaget reduceret med ca. 2.550 køretøjer årligt, mens salget af personbiler ventes tilsvarende øget.

5.1.2. Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene

Der er tale om en samlet lettelse, der reducerer omkostningerne til bilkøb for både erhverv og private. Ændringerne er dog mest lempelige for biler med meget sikkerhedsudstyr, f.eks. ESP og mange airbags. Blandt disse er andelen af erhvervsmæssigt anskaffede biler relativt stor.

5.1.3. Fradrag eller tillæg i registreringsafgiften for personbiler og varebiler afhængig af bilens brændstofforbrug

For personbiler er der tale om en samlet lettelse, der især vil blive givet til biler i segmentet små biler, hvor erhvervsandelen skønnes begrænset. Da erhvervsandelen er større i de øvrige segmenter skønnes forslaget at føre til en stramning i afgiften for erhvervene.

For varebiler er der samlet tale om en stramning, hvoraf en del vil belaste erhvervene. Der vil dog ikke blive regnet fradrag eller tillæg i registreringsafgiften