

efter brændstofforbrug for typiske håndværkerkøretøjer som kassevogne og pick-up'er over 2,5 tons totalvægt.

5.1.4 Forhøjelse af skalaknækket

Ændringen anslås at føre til en umiddelbar lettelse i størrelsesordenen 660 mio. kr. Ca. 40 procent af nyregistrerede personbiler anskaffes af erhvervene, der dermed får en umiddelbar lettelse på ca. 260 mio. kr. Efter tilpasning til de ændrede regler og under forudsætning af, at erhvervenes tilpasning sker i samme omfang som øvrige bilejere, forventes erhvervenes afgiftsbelastning samlet set reduceret med i størrelsesordenen 100 mio. kr. fra denne del af forslaget.

Der er ikke i disse skøn taget højde for, at en del erhvervsmæssigt anskaffede nye personbiler efter en del tid videresælges til private, der således opnår en del af gevinsten ved den reducerede afgiftsbyrde. Skønnene må på den baggrund 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 personbiler og motorcykler. De afledte effekter består bl.a. i, at forslaget forventes at føre til et øget salg af nye køretøjer samt at priserne på brugte køretøjer ventes at ændre sig relativt lige så meget som prisen på nye køretøjer. Det kan have afledte effekter for bl.a. brugtvognsforhandlerne, reparationsbranchen samt hyrevognsbranchen ved videresalg af frikørte hyrevogne.

For erhverv, der besidder køretøjer, kan der forventes et kapitaltab eller kapitalgevinst svarende til den relative ændring i priserne på nye køretøjer som følge af ændringen.

5.1.5 Stramning for autocampere

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige økonomiske konsekvenser for erhvervene i almindelighed, men virksomheder beskæftiget med ombygning til autocampere vil miste omsætning.

5.2. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget sendes i høring i Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering samtidig med den tekniske høring. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens bemærkninger vil efterfølgende blive sendt til Folketingets Skatteudvalg.

Forslaget skønnes umiddelbart ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

7.1. Omlægning af varebilbeskatningen

Forslaget indebærer en samlet stramning af registreringsafgiften for varebiler. Bilkøberne forventes hovedsageligt at tilpasse sig ændringerne på to måder. For det første ved at anskaffe mindre varebiler end ved det gældende afgiftssystem, hvilket reducerer emissionerne af CO₂. For det andet ved i stigende omfang at anskaffe personbiler i stedet for varebiler. Således skønnes det, at ændringen vil medføre, at der vil blive solgt 2.550 flere personbiler og tilsvarende færre varebiler årligt. Da emissionerne fra personbiler gennemsnitligt set er mindre end for varebiler, vil det ligeledes bidrage til at reducere CO₂-emissionerne.

Med stor usikkerhed skønnes brændstofforbruget på sigt at blive reduceret med, hvad der svarer til 6,2 procent af brændstofforbruget fra varebiler ved gældende regler svarende til en reduktion på 160.000 tons CO₂. Heri er indregnet konsekvenserne af fradrag og tillæg for varebiler efter brændstofforbrug, jf. afsnit 7.3 nedenfor.

7.2. Omlægning og styrkelse af sikkerhedsfradragene

Der er tale om en samlet lettelse af registreringsafgiften, hvilket isoleret set vil føre til øgede emissioner, der skønnes i størrelsesordenen 20.000 tons CO₂.

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

Ved et uændret bilsalg, målt i antal, men efter tilpasning af sammensætningen af bilsalget mod mere brændstoføkonomiske biler skønnes det med betydelig usikkerhed, at CO₂-emissionerne vil blive reduceret med ca. 70.000 tons CO₂ årligt på sigt.

En del af miljøgevinsten vil blive modvirket af, at der vil blive solgt ca. 700 flere biler årligt som følge af, at nedslaget reducerer registreringsafgiften. Det formindsker CO₂-reduktionen, hvorefter nettoeffekten på sigt skønnes at blive en reduktion af CO₂-emissionerne fra personbiler med ca. 50.000 tons årligt.

Frdraget på 4.000 kr. per kilometer, bilen kører længere per liter, svarer til at give et ekstra incitament på ca. 2.100 kr. per ton reduceret CO₂ for en benzobil, der kører ca. 17,5 km/liter.