

Lovforslag nr. L 94. Fremsat den 10. november 2000 af skatteministeren (Ole Stavad)

Forslag¹⁾

til

lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og andre afgiftslove

(Forhøjelse af dieselaftgiften og nedsættelse af udligningsafgiften, samt afgiftsdifferentiering for benzinstationer, som opfylder skærpede regler for indretning og drift)

§ 1

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 701 af 28. september 1998, som ændret senest ved § 9 i lov nr. 165 af 15. marts 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, ændres i nr. 1 og 7 »258 øre/l« til: »276 øre/l« og »256,5 øre/l« til: »274,4 øre/l«, i nr. 3 »248 øre/l« til: »266 øre/l« og »246,5 øre/l« til: »264,5 øre/l«, i nr. 4 »230 øre/l« til: »248 øre/l« og »228,6 øre/l« til: »246,6 øre/l«, i nr. 13 ændres »161 øre/l« til: »173 øre/l«, og i nr. 14 ændres »293 øre/kg« til: »318 øre/kg«.

2. § 1, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Afgiften på benzin, som udleveres fra benzinstationer, nedsættes med 3 øre/l, fra det tidspunkt, hvor tilsynsmyndigheden har fået meddelelse om, at indretningen og driften af den pågældende benzinstation opfylder Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer.«

3. I § 1, indsættes efter stk. 9, som nyt stykke:

»Stk. 10. De statslige told- og skattemyndigheder fastsætter de nærmere regler for opgørelse og betaling af afgiften efter stk. 2.«

4. I § 9, stk. 1, nr. 3, ændres »fiskerfartøjer på 5 BRT og derover« til: »fiskerfartøjer med en bruttotonnage på 5 og derover eller en bruttoregister-tonnage på 5 t og derover«.

5. I § 14, stk. 3, indsættes som 4. pkt.:

»Der skal for hver benzinstation, hvor tilsynsmyndigheden har fået meddelelse om, at indretningen og driften af den pågældende benzinstation opfylder Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer, føres regnskab over tilgang og udlevering af varer, der er afgiftsberigtiget efter § 1, stk. 2.«

6. I § 14, stk. 7, 1. pkt., udgår », benzenindholdet i den udleverede benzin«.

§ 2

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, som senest ændret ved § 32 i lov nr. 165 af 15. marts 2000, foretages følgende ændring:

1. I § 1, stk. 3, ændres »262 øre« til: »282 øre«.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 657 af 12. august 1999, som ændret ved § 3 i lov nr. 960 af 20. december

¹⁾ Loven vil blive notificeret i overensstemmelse med statsstøtteregelemlerne i artikel 87 EF ff. og i henhold til artikel 8.4 i Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier.

1999, § 44 i lov nr. 165 af 15. marts 2000 og § 2 i lov nr. 463 af 31. marts 2000, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 1, A-D, affattes således:

»	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motor køretøj kr.	Påhængsvogn kr.

A. Personmotor køretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.

I. Egenvægt indtil 600 kg			
Motorcykler.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	480	330	-
Andre personmotor køretøjer.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	710	480	-
II. Egenvægt 601-800 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	870	600	-
III. Egenvægt 801-1.100 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.180	790	-
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.570	1.000	-
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	2.050	-	-
3 måneder	1.030	640	-
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	2.830	-	-
3 måneder	1.420	860	-
VII. Egenvægt over 2.000 kg			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
3 måneder	80	48	19

*B. Busser, turistbiler o. lign., med højst 2 aksler.
(Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6)*

I. Egenvægt indtil 1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	450	1.130	-
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	585	1.160	-

»	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	810	1.230	-
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	900	1.230	-
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.440	1.230	-
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.920	1.230	-
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.440	1.230	-
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.120	1.230	-
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.640	1.230	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.160	1.230	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	50	14	-
<i>C. Busser, turistbiler o.lign. med flere end 2 aksler.</i> Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	36	10	-

	Udligningsafgift kr.
<i>D. Hyrevogne og sygetransportbiler.</i>	
<i>(Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>	
I. Egenvægt indtil 800 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	1.530
II. Egenvægt 801-1.100 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	1.890
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.240
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.450
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.710
VI. Egenvægt over 2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	3.250 »

2. § 4, stk. 1, II, affattes således:

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
»II Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.					
A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.					
Totalvægt indtil 500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	710	-	360	-	750
Totalvægt 501 - 1.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	910	110	520	-	750
Totalvægt 1.001 - 2.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	1.510	220	710	-	750
Totalvægt 2.001 - 2.500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.620	290	890	-	4.210

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat an- vendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
Totalvægt 2.501- 3.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	360	1.010	-	4.210
Totalvægt 3.001- 4.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	440	1.150	160	4.210
<i>B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt. a) Med højst 2 aksler.</i>					
Totalvægt 4.001-5.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	552	1.150	200	-
Totalvægt 5.001-6.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	672	1.150	250	-
Totalvægt 6.001-7.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	825	1.150	300	-
Totalvægt 7.001-8.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	988	1.150	400	-
Totalvægt 8.001-9.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.161	1.150	450	-
Totalvægt 9.001-10.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.344	1.150	550	-
Totalvægt 10.001-11.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.279	1.537	1.150	650	-
Totalvægt 11.001-12.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.610	1.740	1.150	750	-
Totalvægt 12.001-13.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.087	1.953	1.150	850	-

F. t. l. vedr. energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat an- vendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
Totalvægt 13.001-14.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.604	2.176	1.150	1.000	-
Totalvægt 14.001-15.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.161	2.628	1.150	1.100	-
Totalvægt over 15.000 kg Afgift pr. 200 kg totalvægt: 12 måneder	60	40	16	16	-
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i>					
Totalvægt indtil 18.000 kg Afgift pr. 200 kg totalvægt: 12 måneder	32	20	11	12	-
Totalvægt 18.001-19.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.069	1.953	1.150	1.100	-
Totalvægt 19.001-20.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.332	2.156	1.150	1.200	-
Totalvægt over 20.000 kg Afgift pr. 200 kg totalvægt: 12 måneder	36	24	13	13	-».

§ 4

I lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, jf. lovbekendtgørelse nr. 655 af 12. august 1999, som ændret ved § 1 i lov nr. 948 af 20. december 1999, § 4 i lov nr. 960 af 20. december 1999, § 43 i lov nr. 165 af 15. marts 2000 og § 3 i lov nr. 963 af 31. maj 2000, foretages følgende ændringer:

1. § 2 affattes således:

»§ 2. Personbilens brændstofforbrug efter Rådets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om motordrevne køretøjers brændstofforbrug, med senere ændringer, omregnes til km pr. liter og afrundes med én decimal.«.

2. § 3, stk. 1, B, affattes således:

»B. Dieseldrevne personbiler m.v.

Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil

			Forbrug		Udligning
Kilometer pr. liter mindst			32,1	-	80
Under	32,1	men ikke under	28,1	-	370
Under	28,1	men ikke under	25,0	-	660
Under	25,0	men ikke under	22,5	210	720
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	790
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	850
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	920
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	990
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.060
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.140
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.210
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.290
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.360
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.420
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	1.570
Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	1.710
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	1.840
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.000
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.110
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	2.250
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	2.410
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	2.540
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	2.670
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	2.830
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	2.970
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	3.160
Under	5,1			7.720	3.300 ».

§ 5

I lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, jf. lovbekendtgørelse nr. 643 af 27. august 1998, som senest ændret ved § 30 i lov nr. 165 af 15. marts 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 7, stk. 1, nr. 1, ændres »fiskerfartøjer på 5 BRT og derover« til: »fiskerfartøjer med en bruttotonnage på 5 og derover eller en bruttoregistertonnage på 5 t og derover«.

§ 6

I lov om afgift af svovl, jf. lovbekendtgørelse nr. 688 af 17. september 1998, som senest æn-

dret ved § 23 i lov nr. 380 af 2. juni 1999, § 4 i lov nr. 390 af 2. juni 1999 og § 29 i lov nr. 165 af 15. marts 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 8, stk. 2, nr. 2, ændres »fiskerfartøjer på 5 BRT og derover« til: »fiskerfartøjer med en bruttotonnage på 5 og derover eller en bruttoregistertonnage på 5 t og derover«.

§ 7

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. april 2001, jfr. dog stk. 2 og 6.

Stk. 2. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 1, nr. 2, 3, 5 og 6 i lovteksten.

Stk. 3. Denne lovs § 1, nr. 2, 3, 5 og 6 i lovtæksten gælder i perioden fra bestemmelsens ikrafttræden og til og med den 31. december 2004.

Stk. 4. Afgiftsændringerne i § 1, stk. 1, nr. 1, 3, 4, 7, 13 og 14, i lov om energifgift af mineralolieprodukter m.v. som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, og i § 1, stk. 3 i lov om afgift af naturgas og bygas som affattet ved denne lovs § 2, finder anvendelse for afgiftspligtige varer, der fra tidspunktet for lovens ikrafttræden udleveres til forbrug fra eller forbruges af registrerede oplagshavere, angives til fortoldning eller modtages fra udlandet.

Stk. 5. For løbende leverancer, for hvilke afregningsperioden påbegyndes inden tidspunktet for lovens ikrafttræden og afsluttes efter det nævnte tidspunkt, beregnes den ændrede afgift

af så stor en del af leverancen, som tidsrummet fra ikrafttrædelsen til afregningsperiodens afslutning udgør i forhold til den samlede afregningsperiode. Med de statslige told- og skattemyndigheders tilladelse kan der foretages afrunding ved opgørelse af den brøkdels af leverancerne, hvoraf der skal betales afgift.

Stk. 6. § 3 og § 4, nr. 2 har virkning for det enkelte køretøj fra den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. april 2001 eller senere, jf. dog stk. 7-9.

Stk. 7. Fra den 1. april 2001 til den 31. december 2001 opkræves udlningsafgiften for motorkøretøjer efter reglerne i § 3, stk. 1, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med følgende beløb:

	1. april - 31. december 2001
<i>A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.</i>	
I. Egenvægt indtil 600 kg	
Motorcykler.	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	290
Andre personmotorkøretøjer.	
Afgift pr. køretøj:	
6 måneder	430
II. Egenvægt 601-800 kg	
Afgift pr. køretøj:	
6 måneder	530
III. Egenvægt 801-1.100 kg	
Afgift pr. køretøj:	
6 måneder	710
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg	
Afgift pr. køretøj:	
6 måneder	920
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg	
Afgift pr. køretøj:	
3 måneder	590
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
3 måneder	810
VII. Egenvægt over 2.000 kg	
Afgift pr. 100 kg egenvægt:	
3 måneder	45

		1. april - 31. december 2001
<i>B. Busser, turistbiler o. lign. med højst 2 aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6.)</i>		
I. Egenvægt indtil 1.300 kg		
Afgift pr. køretøj:		
1 måneder		960
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		980
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.010
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.010
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.010
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.010
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.010
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.010
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.010
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.010
XI. Egenvægt over 9.000 kg		
Afgift pr. 100 kg egenvægt:		
12 måneder		12
<i>C. Busser, turistbiler o. lign. med flere end 2 aksler.</i>		
Afgift pr. 100 kg egenvægt:		
12 måneder		8
<i>D. Hyrevogne og sygetransportbiler. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>		
I. Egenvægt indtil 800 kg		
Afgift pr. køretøj:		
12 måneder		1.290

	1. april - 31. december 2001
II. Egenvægt 801-1.100 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.600
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.910
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.080
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.270
VI. Egenvægt over 2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.670

Stk. 8. Fra den 1. april til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften for motorkøretøjer efter reglerne i § 4, stk. 1, II, i lov om

vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med følgende beløb:

	1. april - 31. december 2001
II. <i>Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>	
A. <i>Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>	
Totalvægt indtil 500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	280
Totalvægt 501 - 1.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	420
Totalvægt 1.001 - 2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	580
Totalvægt 2.001 - 2.500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	750
Totalvægt 2.501- 3.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	860

		1. april - 31. december 2001
	Totalvægt 3.001- 4.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
<i>B.</i>	<i>Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>	
	<i>a) Med højst 2 aksler.</i>	
	Totalvægt 4.001-5.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 5.001-6.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 6.001-7.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 7.001-8.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 8.001-9.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 9.001-10.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 10.001-11.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 11.001-12.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 12.001-13.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 13.001-14.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt 14.001-15.000 kg	
	Afgift pr. køretøj:	
	12 måneder	990
	Totalvægt over 15.000 kg	
	Afgift pr. 200 kg totalvægt:	
	12 måneder	14

	1. april - 31. december 2001
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i>	
Totalvægt indtil 18.000 kg Afgift pr. 200 kg totalvægt: 12 måneder	10
Totalvægt 18.001-19.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	990
Totalvægt 19.001-20.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	990
Totalvægt over 20.000 kg Afgift pr. 200 kg totalvægt: 12 måneder	11

Stk. 9. Fra den 1. april til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften efter reglerne i § 3, stk. 1, B, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler med følgende beløb:

	1. april - 31. december 2001
Kilometer pr. liter mindst	40
Under 32,1 men ikke under	330
Under 28,1 men ikke under	610
Under 25,0 men ikke under	670
Under 22,5 men ikke under	730
Under 20,5 men ikke under	790
Under 18,8 men ikke under	850
Under 17,3 men ikke under	920
Under 16,1 men ikke under	980
Under 15,0 men ikke under	1.060
Under 14,1 men ikke under	1.120
Under 13,2 men ikke under	1.200
Under 12,5 men ikke under	1.260
Under 11,9 men ikke under	1.320
Under 11,3 men ikke under	1.460
Under 10,2 men ikke under	1.590
Under 9,4 men ikke under	1.710

				1. april - 31. december 2001
Under	8,7	men ikke under	8,1	1.860
Under	8,1	men ikke under	7,5	1.960
Under	7,5	men ikke under	7,0	2.090
Under	7,0	men ikke under	6,6	2.240
Under	6,6	men ikke under	6,2	2.360
Under	6,2	men ikke under	5,9	2.480
Under	5,9	men ikke under	5,6	2.630
Under	5,6	men ikke under	5,4	2.760
Under	5,4	men ikke under	5,1	2.930
Under	5,1			3.060 ».

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget er en delvis udmøntning af den grønne reserve (miljøafgifter, § 38.24.01.79) på regeringens finanslovsforslag for 2001. Forslaget består af flere elementer.

Det foreslås for det første, at afgifterne på dieselbrændstof forhøjes med 18 øre pr. l fra 1. april 2001. Forhøjelsen indebærer, at afgiftssatsen for svovlfattig diesel stiger fra 230 øre til 248 øre pr. l (excl. moms og CO₂-afgift), mens satserne for ikke-svovlfattig diesel og petroleum stiger fra 258 øre til 276 øre pr. l, og for let diesel fra 248 øre til 266 øre pr. l. Svarende til den foreslåede afgiftsforhøjelse på dieselolie foreslås det, at afgiften på naturgas til motorformål forhøjes fra 262 øre pr. Nm³ til 282 øre pr. Nm³. Desuden foreslås der for LPG (Liquid Petroleum Gas) anvendt som motorbrændstof en afgiftssats på 173 øre pr. l, henholdsvis 318 øre pr. kg, når handelen foregår i kg.

Forhøjelsen følger en tysk forhøjelse af dieselaafgiften, som gennemføres med virkning fra januar 2001.

Som følge af at dieselaafgiften sættes op, foreslås det for det andet, at udligningsafgiften sættes ned svarende til dieselaafgiftsforhøjelsen. Forslaget vil derfor neto være neutralt for person- og varebiler, der kører på diesel ved typiske kørselsomfang.

I forbindelse med ændring af udligningsafgifterne for brændstofforbrugsafgiften ændres henvisningen til EU-normerne for brændstofforbrug. Den konkrete anledning til den foreslåede ændring er, at Rådets di-

rektiv 80/1268/EØF om motorkøretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug er blevet ændret ved Kommissionens direktiv 99/100/EF.

Der næst foreslås det at ophæve mineralolieafgiftslovens bestemmelser om differentiering af benzinafgiften efter benzenindhold.

Yderligere foreslås det, at indføre en ny midlertidig afgiftsdifferentiering, hvor benzin udleveret fra benzinstationer, som opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer, begunstiges i forhold til benzin udleveret fra benzinstationer, der ikke opfylder de nævnte krav. Afgiftsdifferentieringen skal bl.a. understøtte regeringens og oliebranchens initiativer til begrænsning af forurening af grundvandet med MTBE.

Forhøjelse af dieselaafgiften

Regeringen foreslår, at afgiften på dieselbrændstof m.v. forhøjes. Forhøjelsen skal ses i lyset af en tysk afgiftsforhøjelse pr. 1. januar 2001 på 6 pfennig, svarende til ca. 23 øre/l uden moms.

Da afgifterne på autogas og naturgas til motordrift følger afgifterne på diesel, foreslås det som en følge heraf, at afgiftssatserne for autogas og naturgas til motordrift sættes tilsvarende op. Dette indebærer en forhøjelse af afgiften på autogas og naturgas på henholdsvis 12 øre/l og 20 øre/Nm³.

I den følgende tabel er de nuværende og foreslåede afgiftssatser vist:

Nuværende og foreslåede afgiftssatser

	Nuværende satser	Foreslåede satser
Alm. dieselolie	258 øre/l	276 øre/l
Let og ultralet dieselolie	248 øre/l	266 øre/l
Svovlfattig diesel	230 øre/l	248 øre/l
Petroleum til motordrift	258 øre/l	276 øre/l
LPG (autogas)	161 øre/l	173 øre/l
Anden flaskegas LPG til motorbrug	293 øre/kg	318 øre/kg
Naturgas til motorbrug	262 øre/Nm ³	282 øre/Nm ³

Satserne er ekskl. CO₂-afgift.

Stort set hele forbruget af dieselolie til transport mv. er svovlfattig dieselolie.

I forbindelse med indførelse af EURO-vignetordningen blev den danske dieselaftspolitikk fastlagt. Dieselaftspolitikk i Danmark skulle af hensyn til miljø- og trafikpolitiske mål være så høj som mulig, uden at hensynet til danske vognmænds konkurrenceevne og grænsehandelen blev sat over styr. Dette ville kunne opnås, hvis den danske afgift blev holdt under den tyske og svenske afgift. Dette gælder både, når der tages

hensyn til kvalitetsforskelle, og når der ikke tages hensyn til kvalitetsforskelle.

Efter afgiftsændringerne i såvel Danmark som Tyskland pr. 1. januar 2000 er den effektive dieselaftspolitikk forskel øget til ca. 17 øre/l, når man tager hensyn til kvalitetsforskelle og de dertil knyttede prisforskelle. I den følgende oversigt er vist offentliggjorte prislelementer for dieselolie i Danmark og Tyskland ved køb af mindre partier (listepriser).

Prislelementer (Listepriser) for dieselolie i Danmark og Tyskland ved køb af mindre partier

	OK Danmark	Shell Danmark	Tyskland
	øre/l	øre/l	øre/l
Listepris med moms	744,0	774,0	682,0
Moms	148,8	154,8	94,1
Pris uden moms	595,2	619,2	587,9
Punktafgift	257,0	257,0	283,3
Afgift beredskabslager	0,0	0,0	3,4
Merpris kvalitetsforskel i forhold til tysk kvalitet	12,6	12,6	0,0
Afgifter og merpris	269,6	269,6	286,7
Afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland (286,7-269,6) under hensyn til kvalitetsforskelle	17,1	17,1	17,1
Afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland (286,7-257) uden hensyntagen til kvalitetsforskelle ¹	29,7	29,7	29,7
Pris uden moms, afgift og merpris	325,6	349,6	301,2

- 1 Ved de danske afgiftsændringer i foråret 1999 blev den svovlfattige dieselolie kun sat op med 5 øre/l, altså med 18 øre/l mindre end den tidligere dominerende dieselkvalitet og med 18 øre/l mindre end den tyske afgiftsstigning. Årsagen var, at den svovlfattige diesel er dyrere at fremstille, og at man forventede at olieselskaberne ville tage en merpris. Merprisen er på 12,6 øre/l ekskl. moms, når man ser på ændringerne i listepriiserne lige omkring 1. juni 1999 for dieselolie og fyringsgasolie. Såfremt man ikke lægger merprisen på 12,6 øre til den danske punktafgift på 257 øre/l vil den nuværende afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland være på 29,7 øre/l.

Kilde: Vejdirektoratet og Konkurrencestyrelsen: Priserne er fra den 1. november 2000. Listepriiserne varierer geografisk i Tyskland. Den anførte pris er et uvægtet gennemsnit af priser i Tyskland.

De fleste vognmænd får betydelig rabat på diesel-køb især i Danmark. Der er ikke noget, som tyder på, at der skulle være forskel i prisen uden afgift og merpris mellem Danmark og Tyskland.

Som nævnt vil den tyske afgift på dieselolie blive forhøjet med 6 pf/l, d.v.s. ca. 23 øre/l uden moms, pr. 1. januar 2001. Når Tyskland forhøjer dieselafgiften, vil Danmark også kunne forhøje afgiften bl.a. til gavn for miljøet og uden at det får indvirkning på de danske vognmænds konkurrenceevne.

Ved vedtagelsen af L 214 i foråret 1999, hvor der blev indført en differentiering af afgiftssatsen ml. svovlfattig diesel og let dieselolie, herunder ultralet dieselolie, var det forventningen, at meromkostningen for at fremstille svovlfattig diesel ville være på mellem 6 og 9 øre pr. liter d.v.s. i gennemsnit ca. 7,5 øre/l. Det blev dog samtidig draget frem, at også UK gennem afgiftsforskelle søgte at fremme nye mere miljøvenlige produkter, hvilket i praksis vil sige diesel med et meget lavt svovlindhold. På denne baggrund var det forventningen, at den større efterspørgsel på diesel med lavere svovlindhold meget vel kunne føre til, at merprisen på diesel med lavt svovlindhold i det mindste på kortere sigt ville blive større end fremstillingsomkostningen på de danske raffinaderier.

Efter gennemførelsen af differentieringen viste det sig, at merprisen var på 12,6 øre/l. Merprisen på svovlfattig diesel har således reelt været ca. 5 øre/l højere end det forventede ved vedtagelsen af L 214, når der ses på det længere sigt. Det er imidlertid ikke kun UK og Danmark, der søger svovlfattig dieselolie fremmet, men også Tyskland fra november 2001. Den store efterspørgsel vil derfor i længere tid end forventet holde merprisen for svovlfattig dieselolie over de anslåede meromkostninger ved fremstillingen. Som en følge heraf foreslås det, at den foreslåede dieselafgiftsforhøjelse i dette lovforslag kun bliver på 18 øre/l, d.v.s. 5 øre mindre end den tyske afgiftsforhøjelse på 23 øre/l.

Det foreslås, at afgiftsforhøjelsen først gennemføres med virkning fra 1. april 2001, d.v.s. 3 måneder senere end den tyske forhøjelse. Dieselpriserne er steget fra ca. 4 kr./l uden moms til men før rabat i begyndelsen

af 1999, hvor priserne nåede et lavpunkt til nu ca. 6 kr./l uden moms men før rabat. Ca. 80 pct. af stigningen i priserne skyldes stigninger i de internationale noteringer og 20 pct. i stigninger i afgifter og merpris forårsaget af afgiftsdifferentiering. Ved samtidige stigninger i priserne vil vognmændene kunne overvælge højere omkostninger til dieselolie i højere fragtrater uden tab af markedsandele. Overvæltningen sker imidlertid ikke automatisk ved, at vognmændene blot sætter prisen op, men som følge af en proces i konkurrencemarkedet. På kort sigt er vognmændene villige til at påtage sig ture, hvis de blot kan få dækket deres variable omkostninger ved turen, selv om prisen måtte være så lav, at de faste omkostninger ikke dækkes. Hvis priserne er så lave, at de fulde faste omkostninger ikke dækkes vil vognmændene være mindre tilbøjelige til at anskaffe sig nye lastbiler i takt med at de ældre biler skrottes. Det vil medføre et mindre udbud af transportydelse, hvorved prisen vil stige. I en periode med kraftige stigninger i de variable omkostninger kan den naturlige tilpasning af kapaciteten være for lille, således at vognmændene i længere perioder må acceptere priser, der ikke dækker alle de faste omkostninger. Yderligere gælder, at fragtpriiserne ofte aftales for længere tid ad gangen, og at en del af såvel køberne af transport som sælgerne har forventninger om, at dieselprisstigningerne har været midlertidige. Regeringen har under disse omstændigheder fundet det hensigtsmæssigt, at udskyde ikrafttrædelsen af dieselafgiftsforhøjelsen til 1. april 2001.

En forhøjelse af dieselafgiften er hensigtsmæssig i forhold til miljø-, transport- og sundhedspolitikken, men hensyn til grænsehandel og danske vognmænds konkurrenceevne sætter grænser for, hvor højt afgiften på diesel kan sættes. Ved uændrede udenlandske afgifter vurderes ulemperne i form af dårligere konkurrenceevne for danske vognmænd og grænsehandelskift at være større end de miljømæssige gevinster m.v. ved en ensidig dansk dieselafgiftsforhøjelse.

Den danske dieselafgift vil således kunne følge den tyske afgift til gavn for miljøet mv., uden at danske vognmænd vil miste konkurrenceevne og uden at der vil ske skift i grænsehandelssituationen.

Dieselaftgiften og vognmændenes konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd

Når vognmænd tanker diesellole afhænger afgiften på diesel ikke af vognmandens nationalitet, men af det land, hvor vognmanden tanker. En tysk eller polsk vognmand betaler således samme afgift ved tankning i Danmark som en dansk vognmand osv.

Vognmænd, der er beskæftiget med udenlandske transporter, vil normalt indrette tankningerne efter, hvor dieselløien er billigst. Som udgangspunkt vil en forhøjelse af f.eks. den danske afgift derfor ikke ændre ved konkurrenceforholdet mellem danske og udenlandske vognmænd.

Hvis den danske diesellole er billigst såvel før som efter en dansk forhøjelse af dieselaftgiften, vil omkostningerne stige lige meget for alle vognmænd uanset nationalitet.

Ændringer i dieselaftgiften er derfor som udgangspunkt konkurrenceevne-neutrale for vognmændene. Da vognmændene på de internationale transporter er i konkurrence, vil en ensartet omkostningsstigning blive væltet over i højere fragtrater. Netop fordi indtjeningen er presset af konkurrencen, kan man være sikre på, at der sker overvæltning.

Det skal imidlertid understreges, at mens afgifterne er helt ens uanset vognmændenes nationalitet, kan der være forskelle i priserne uden afgift. Nationale vognmænd vil normalt kunne opnå større rabatter end udenlandske vognmænd ved køb i hjemlandet. Hertil kommer, at nationale vognmænd har få udgifter ved afløftning af moms på den indkøbte diesellole, mens afløftning af moms for udenlandske vognmænd kan være forbundet med omkostninger og i øvrigt ske med større forsinkelse.

Forskellene i rabatter mellem udenlandske og indenlandske vognmænd får betydning for tankningsmønsteret, når afgifterne i to nabolande er tæt på balance, som det f.eks. er tilfældet for Danmark og Tyskland.

Den afgiftsbetingede prisforskel mellem Danmark og Tyskland er i dag ca. 30 øre/l for svovlfattig diesellole. Der sælges næsten udelukkende svovlfattig diesellole fra 1. juni 1999. Da den svovlfattige diesellole er dyrere end den lette, er den reelle afgiftsbetingede prisforskel på ca. 17 øre/l.

Hvis Danmark isoleret forhøjede afgiften med f.eks. 15 øre/l, ville det ikke ændre på de danske vognmænds tankningsmønster. Dieselløien ville fortsat være billigst i Danmark. Omkostningerne ville dog stige med 15 øre/l. For de tyske vognmænd ville tankningsmønsteret imidlertid blive ændret, idet den tyske

vognmand ville gå over til at tanke i Tyskland uden særlige ekstra omkostninger.

Dieselaftgiftspolitikken forudsætter således, at en passende del af den diesellole, tyske lastbiler tanker ved kørsel til og fra Danmark, også tankes i Danmark. Oplysninger fra oliebranchen tyder på, at udenlandske vognmænd tanker mindre end forventet i Danmark ved de nuværende forskelle i afgifter og merpriser. Forslaget om at sætte afgiften op med 18 øre/l i stedet for 23 øre som i Tyskland skal også ses i dette lys.

For vognmænd fra andre lande end Danmark og Tyskland, der får lige dårlige rabatter i Danmark og Tyskland, ville tankningsmønsteret skifte lige netop når afgiftsforskellen skifter fra at være i dansk til at være i tysk favør.

Isolerede afgiftsforhøjelser omkring balancepunktet er således i praksis belastende for konkurrenceevnen for vognmændene i det land, der forhøjer afgiften. Udover, at en isoleret dansk forhøjelse vil være belastende for de danske vognmænd, vil en sådan forhøjelse også medføre et stort skift i grænsehandelen med diesel, der i øjeblikket er i dansk favør. En ensidig dansk afgiftsforhøjelse vil således ikke give noget merprovenu p.g.a. grænsehandelskift.

Hvis derimod den danske afgiftsændring sker parallelt med en tysk afgiftsændring, er konklusionen, at afgiftsændringen ikke vil have betydning for de danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd.

Vognmændene anfægtede under Folketingsbehandlingen ved afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 2000, at samtidige forhøjelser af afgifter i Danmark og Tyskland skulle være grænsehandelsneutrale. Salget af diesellole i 1. halvår 2000 kan sammenlignes med salget af diesellole i 1. halvår 1999. Når man tager hensyn til hamstring forud for afgiftsforhøjelsen, er salget steget med henved 4 pct. Man kan således umiddelbart af salgsudviklingen bekræfte, at afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 2000 samtidig med tilsvarende tyske og svenske forhøjelser ikke ændrede grænsehandelen. Det er dog fra vognmændene anført, at der skulle være en meget betydelig vækst i udenlandske bilers kørsel til Danmark, og at grænsehandelen i dansk favør derfor kunne være steget betydeligt. Der er tale om usikre beregninger, der efter det oplyste er bekræftet af andre kilder, men Skatteministeriet finder ikke på det foreliggende grundlag, at der er anledning til at ændre på vurderingen af, at samtidige afgiftsforhøjelser, i Danmark og i udlandet er grænsehandelsneutrale.

Der er imidlertid iværksat en nærmere analyse af spørgsmålet, der senere vil kunne give anledning til, at dieselaftgiftspolitikken skal nuanceres, således at

der ikke alene tages hensyn til afgifts- og prisforholdene i de nærmeste nabolande. Analysen forventes dog på det foreløbige grundlag ikke at føre til en væsentlig justering af afgiftspolitikken.

Udligningsafgiften

Regeringen foreslår ligeledes, at den særlige afgift, der opkræves som et tillæg til vægtafgiften af ikke-benzindrevne køretøjer (udligningsafgiften), nedsættes svarende til dieselaftgiftsforhøjelsen. Udligningsafgiften opkræves af ikke-benzindrevne biler periodisk sammen med vægtafgiften og den grønne ejeravgift. Der er udligningsafgift på personbiler, varebiler, hyrevogne og busser, mens større lastbiler ikke betaler udligningsafgift, men i stedet vejbenyttelsesafgift. For den grønne ejeravgift, der opkræves af personbiler fra midten af 1997, svarer udligningstillægget til den besparelse på brændstofafgift og moms heraf, der opnås, fordi dieselaftgiften er lavere end benzinaftgiften. Når dieselaftgiften sættes op reduceres besparelsen.

Udgangspunktet for nedsættelsen har været et øn-

ske om at fastholde afgiftsbalancen mellem periodiske afgifter og afgifter på drivmidler for henholdsvis benzindrevne køretøjer og dieseldrevne køretøjer. Hvis udligningsafgiften ikke blev sat ned, ville det blive mere fordelagtigt at køre i en benzinbil. Dieselbilerne har et større udslip af partikler og andre mere lokalmiljøbelastende udslip, men en mindre CO₂-udledning end benzinbilerne. Ved at nedsætte udligningsafgiften svarende til dieselaftgiftsforhøjelsen vil balancen mellem en dieselbil og en benzinbil blive fastholdt under forudsætning af, at nettopristigningen for dieselolie bliver 18 øre/l, og under forudsætning af typiske kørselsomfang for personbiler og varebiler. Forslaget vil derfor også netto være neutralt for typiske benzin- og dieselbiler. I det omfang der køres mere end de anvendte forudsætninger om kørselsomfanget, f.eks. 16.000 km for en personbil, vil der ske en stramning af afgifterne og omvendt.

I de følgende tabeller er vist de foreslåede udligningsafgiftssatser sammenlignet med de gældende satser for de forskellige køretøjstyper:

Nuværende og foreslået udligningsafgift for dieseldrevne personbiler omfattet af grøn ejeravgift (halvårlig)

Brændstofforbrug km/l diesel		Gældende lovgivning Udligningsafgift		Forslag til Udligningsafgift	
Under	Men mindst	2001	2002	2001	2002
	32,1	100	140	40	80
32,1	28,1	390	430	330	370
28,1	25,0	690	730	610	660
25,0	22,5	750	800	670	720
22,5	20,5	820	880	730	790
20,5	18,8	890	950	790	850
18,8	17,3	960	1.020	850	920
17,3	16,1	1.030	1.100	920	990
16,1	15	1.110	1.180	980	1.060
15	14,1	1.190	1.270	1.060	1.140
14,1	13,2	1.260	1.350	1.120	1.210
13,2	12,5	1.340	1.430	1.200	1.290
12,5	11,9	1.420	1.510	1.260	1.360
11,9	11,3	1.480	1.580	1.320	1.420
11,3	10,2	1.640	1.750	1.460	1.570
10,2	9,4	1.780	1.900	1.590	1.710
9,4	8,7	1.930	2.060	1.710	1.840
8,7	8,1	2.090	2.230	1.860	2.000
8,1	7,5	2.210	2.360	1.960	2.110
7,5	7	2.350	2.510	2.090	2.250
7	6,6	2.520	2.690	2.240	2.410
6,6	6,2	2.650	2.830	2.360	2.540
6,2	5,9	2.790	2.980	2.480	2.670
5,9	5,6	2.960	3.160	2.630	2.830
5,6	5,4	3.100	3.310	2.760	2.970
5,4	5,1	3.300	3.520	2.930	3.160
5,1		3.440	3.680	3.060	3.300

Nuværende og foreslået udligningsafgift for dieseldrevne personbiler, der ikke er omfattet af grøn ejerafgift (helårlig)

Egenvægt		Gældende lovgivning		Forslag til	
		Udligningsafgift		udligningsafgift	
Kg		2001	2002	2001	2002
0	600	1.020	1.120	860	960
601	800	1.280	1.420	1.060	1.200
801	1.100	1.680	1.840	1.420	1.580
1.101	1.300	2.120	2.280	1.840	2.000
1.301	1.500	2.680	2.840	2.360	2.560
1.501	2.000	3.560	3.760	3.240	3.440
2.001	pr. 100 kg	196	208	180	192

Nuværende og foreslået udligningsafgift for varebiler

Totalvægt		Gældende lovgivning		Forslag til	
		Udligningsafgift		udligningsafgift	
Kg		2001	2002	2001	2002
0	500	420	500	280	360
501	1.000	600	710	420	520
1.001	2.000	790	920	580	710
2.001	2.500	980	1.110	750	890
2.501	3.000	1.110	1.250	860	1.010
3.001	4.000	1.260	1.420	990	1.150

Nuværende og foreslået udligningsafgift for hyrevogne og sygetransporter

Egenvægt		Gældende lovgivning		Forslag til udligningsafgift	
		2001	2002	2001	2002
Kg		2001	2002	2001	2002
0	800	1.680	1.920	1.290	1.530
801	1.100	2.070	2.360	1.600	1.890
1.101	1.300	2.460	2.790	1.910	2.240
1.301	1.500	2.690	3.060	2.080	2.450
1.501	2.000	2.990	3.430	2.270	2.710
Over	2.000	3.620	4.200	2.670	3.250

Nuværende og foreslået udligningsafgift for busser m.m. med højst to aksler

Egenvægt		Gældende lovgivning		Forslag til udligningsafgift	
Kg		2001	2002	2001	2002
0	1.300	1.230	1.400	960	1.130
1.301	1.500	1.280	1.470	980	1.160
1.501	2.000	1.370	1.590	1.010	1.230
2.001	3.000	1.370	1.590	1.010	1.230
3.001	4.000	1.370	1.590	1.010	1.230

For en dieselbil, for hvilken det forudsættes, at dieselolieforbruget er på 1.000 l ved en kørsel på 16.000 km om året, vil forhøjelsen af dieselafgiften på 18 øre medføre en ekstra udgift til brændstof på 180 kr. eksklusive moms og 225 kr. inklusive moms. Udligningsafgiften reduceres tilsvarende. Forhøjelsen i dieselafgiften for en varebil, der kører 16.000 km og vejer mellem 501-1.000 kg, vil være på 180 kr. eksklusive moms forudsat en benzinøkonomi på 15 km pr. liter, d.v.s. en dieseløkonomi på ca. 16,4 km pr. liter som følge af, at energiindholdet i diesel er større end i benzin. Som følge af dieselafgiftsforhøjelsen foreslås udligningsafgiften derfor reduceret med 180 kr. for en sådan varebil. Før dieselafgiftsforhøjelsen skulle en varebil mellem 501 kg og 1.000 kg betale 600 kr. i udligningsafgift i år 2001. Efter dieselafgiftsforhøjelsen skal varebilen kun betale 420 kr. i år 2001.

Udligningssatserne reguleres årligt med udviklingen i reguleringstallet tillagt 1,5 pct. Ved Pinsepakken fra juni 1998 blev afgiften på benzin forhøjet pr. 1. januar 1999, 2000, 2001 og 2002 med henholdsvis 40 øre/l, 10 øre/l, 10 øre/l og 10 øre/l, excl. moms, dvs. i alt 70 øre/l for hele perioden. Umiddelbart medførte disse benzinafgiftsforhøjelser, at det blev mere fordelagtigt at have dieseldrevne køretøjer. For at fastholde balancen mellem en dieselbil og en benzinbil reguleres de årlige udligningssatser svarende til benzinafgiftsforhøjelserne. En varebil mellem 501 kg og 1.000 kg, der betaler 420 kr. i udligningsafgift i 2001, skal som følge af pinsepakkestigningen betale 520 kr. i udligningsafgift i år 2002.

Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold

Bestemmelserne om afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold foreslås ophævet. Det drejer sig for det første om den gældende lovs § 1, stk. 2, som erstattes af en bestemmelse om afgiftsdifferentiering for benzinstationer med læksikre anlæg, og for det andet om den gældende lovs § 14, stk. 7, 1.

pkt, hvor »benzenindholdet i den udleverede benzin samt« udgår.

Ifølge afgiftsdifferentieringen i henhold til lov nr. 450 af 10. juni 1997, bliver afgiften af benzin nedsat med 2 øre pr. liter, hvis benzenindholdet er mindre end 1 pct. pr. liter. Da benzin i dag maksimalt må indeholde 1 pct. benzen pr. l, jfr. bekendtgørelse nr. 529 af 25. juni 1999 om kvaliteten af benzin og dieselolie til brug i motorkøretøjer m.v., har afgiftsdifferentieringen mistet sin relevans, hvorfor bestemmelserne herom foreslås ophævet.

Effekten af at ophæve bestemmelsen er, at afgiften på al benzin umiddelbart forhøjes med 2 øre pr. liter. Ophævelsen af benzendifferentieringen skal imidlertid ses i sammenhæng med den foreslåede nye ordning for indretning og drift af benzinstationer. Provenuet fra ophævelsen af benzendifferentieringen anvendes således til finansieringen af den nye ordning.

Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften for benzin udleveret fra benzinstationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer

Der foreslås en afgiftsdifferentiering på 3 øre pr. l benzin, således at afgiften på benzin, der udleveres fra benzinstationer, som opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer, nedsættes med 3 øre pr. l i forhold til afgiften på anden benzin, der ikke udleveres fra sådanne benzinstationer.

Differentieringsforslaget er bygget op efter samme model som lov nr. 235 af 6. april 1995 om differentiering i forbindelse med dampretur m.v.

Forslaget er et led i regeringens bestræbelser for at sikre jord og grundvand mod forurening.

Udslip fra underjordiske tanke, rør, m.v. vurderes af miljømyndighederne til at være en alvorlig forureningstrussel mod jord og grundvand. Især stoffet MTBE, der hæver oktantal og siden midten af 1980'erne er blevet tilsat blyfri benzin, anses for at

F. t. l. vedr. energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

være problematisk, da stoffet er meget mobilt og svært nedbrydeligt i vand.

Nedsivning til grundvandet af MTBE udgør ikke umiddelbart et helbredsproblem, da MTBE kun er sundhedsskadeligt i meget store koncentrationer, men selv meget små mængder MTBE i grundvandet får vandet til at lugte og smage grimt, og drikkevand med forsvindende mængder MTBE vil være udrikkeligt.

For at forebygge forurening med MTBE har Skatteministeriet udarbejdet et forslag til lov, som indeholder en afgift på bl.a. MTBE. Forslaget har været sendt i høring hos relevante virksomheder og myndigheder og er blevet oversendt til Folketinget. Samtidig har Miljø- og Energiministeriet i samarbejde med oliebranchen arbejdet med at fremlægge en strategi for at imødegå problemerne med især MTBE.

Oliebranchen har nu fremlagt en plan, som indeholder følgende elementer i tiden frem til 2005:

- 1) Olieselskaberne har bestilt en nøjagtig opgørelse over den bilpark i Danmark, der virkelig behøver højoktanbenzin, og planlægger i samarbejde med Miljøstyrelsen at definere et begrænset net af benzinstationer, som løbende vil være nødvendigt og tilstrækkeligt til at betjene disse biler. De valgte benzinstationer skal være af høj teknisk standard og MTBE-holdig 98-oktan benzin vil alene blive solgt fra disse anlæg.
- 2) Olieselskaberne forpligter sig til at undgå anvendelsen af MTBE i 92 oktan og 95 oktan benzin fra den 1. maj 2001, når sommerspecifikationen for benzin træder i kraft. Dette gælder også importeret benzin.
- 3) Samlet anser olieselskaberne således, at alle forberedelser kan være tilendebragt, så der fra den 1. maj 2001 ikke tilføres MTBE-holdig benzin til andre detailsalgslanlæg end dem, der tilhører det fremtidige net af 98-oktan benzinstationer.

Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at oliebranchens plan er et meget væsentligt skridt til imødegåelse af problemer med MTBE i drikkevandet. Der er tale om en vidtgående udfasning af stoffet, og derfor vil yderligere initiativer til begrænsning af MTBE-indholdet i benzinen ikke p.t. have nogen væsentlig effekt.

Det betyder, at en evt. afgift på MTBE ikke kan forventes at indebære en yderligere væsentlig reduktion i anvendelsen af MTBE. Det skyldes, at der ikke på kort sigt kan peges på et realistisk alternativ til MTBE i 98-oktan benzin, og at anvendelsen af MTBE i benzin med lavere oktantal i praksis ophører i tiden frem til 2005, jf. oliebranchens udfasningsplan.

Det er derfor besluttet, at det tidligere nævnte afgiftsforslag vedrørende MTBE stilles i bero, indtil

mulighederne for planens gennemførelse er nærmere belyst.

Miljøstyrelsen har som nævnt udarbejdet en række skærpede regler for, hvordan tankstationer skal indrettes for at mindske udslip af benzin og diesel til omgivelserne. Disse krav betyder, at benzinstationer skal indrettes med anlæg, der er mere lækssikre end de nuværende krav.

De skærpede regler kommer til udtryk i en bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer. Bekendtgørelsen skal dog godkendes af Kommissionen efter informationsprocedure reglerne.

Ifølge bekendtgørelsen skal benzinstationer, der etableres efter den 28. februar 2001 indrettes og drives i overensstemmelse med bekendtgørelsen, mens benzinstationer, der er etableret før 1. marts 2001, skal have gennemført de nye krav senest den 31. december 2004.

En afgiftsdifferentiering på 3 øre pr. l benzin, der sælges fra benzinstationer, som opfylder de nye skærpede krav, vil skabe incitament til glidende at fremskynde de nødvendige investeringer på allerede etablerede benzinstationer, som ellers først har pligt til at opfylde de skærpede krav fra Miljø- og Energiministeriet den 31. december 2004. Derved kan det med differentieringen undgås, at der opstår flaskehalse i de brancher, som skal foretage omstillingerne.

De to forslag, om henholdsvis ophævelse af benzendifferentieringen og indførelse af afgiftsdifferentiering for benzinstationer, der opfylder de skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer, betyder samlet set, at afgiften på benzin, der udleveres fra benzinstationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse, nedsættes med 1 øre pr. l, mens afgiften stiger med 2 øre pr. l for de øvrige benzinstationer.

I følgende tabel er der vist et skøn over, i hvilken takt benzinen forventes at blive solgt fra benzinstationer, der opfylder de nye skærpede krav. Det skal understreges, at der er tale om et usikkert skøn.

Skøn over udviklingen i andelen af solgt af benzin fra benzinstationer, der opfylder de nye krav

År	Pct.
2001	25
2002	50
2003	70
2004	85

Ændring af ordlyden i en række afgiftsfritagelser i forskellige afgiftslove

Efter de gældende afgiftsfritagelser i mineralolieafgiftsloven § 9, stk. 1, nr. 3, CO₂-afgiftslovens § 7,

stk. 1, nr. 1 og svovlafgiftslovens § 8, stk. 2, nr. 2, er der afgiftsfritagelse for »fiskerfartøjer på 5 BRT og derover«. Det foreslås at ændre denne formulering til: »fiskerfartøjer med en bruttotonnage på 5 og derover eller en bruttoregister-tonnage på 5 t og derover«.

Forslaget er en konsekvens af, at måleenheden generelt er ændret til bruttotonnage, jf. lovbekendtgørelse nr. 43 af 2. februar 1993.

Provenumæssige konsekvenser

Forhøjelse af dieselaftgiften og nedsættelse af udligningsafgiften

Ved en afgiftsførhøjelse på 18 øre/l eksklusive moms vil dieselskøberne i Danmark blive belastet med ca. 360 mill. kr. årligt i ekstra omkostninger.

Provenutabet fra nedsættelsen af udligningsafgiften forventes at blive på ca. 45 mill. kr. om året.

Det samlede provenu, som følge af dieselaftgiftsførhøjelsen på 18 øre pr. liter og nedsættelsen af udligningsafgiften, forventes derfor alt i alt at blive på ca. 315 mill. kr. om året. Eftersom ændringen først gennemføres pr. 1. april 2001, vil provenuvirkningen alene blive på ca. 270 mill. kr. i 2001. Provenutabet som følge af nedsættelsen af udligningsafgiften vil blive på ca. 35 mill. kr. i 2001.

Fra den 1. januar 2001 til den 1. april 2001 vil afgiftsforskellen mellem Danmark og Tyskland blive øget med 23 øre/l som følge af, at Tyskland som nævnt forhøjer dieselaftgiften med 23 øre/l, mens Danmark først forhøjer dieselaftgiften med 18 øre/l pr. 1.4.2001. Effekten heraf forventes at ville være, at Danmark vinder ca. 12,5 mill. liter af dieselolien i den angivne periode, hvilket vil betyde en provenugevinst på godt 30 mill. kr.

Den samlede provenuvirkning af en dieselaftgiftsførhøjelse pr. 1. april 2001 med 18 øre/l og en nedsættelse af udligningsafgiften samt gevinsten fra den forøgede grænsehandel i perioden fra 1. januar til 1. april 2001 forventes derfor at blive på alt i alt ca. 265 mill. kr. i 2001. Finansårsvirkningen forventes at blive på 240 mill. kr. i 2001.

Ny måling af brændstofforbruget

Den ny måling af brændstofforbrug vil medføre et mindre forøget brændstofforbrug, fordi der ikke længere er 40 sekunders opvarmning af motoren i tomgang. Der foreligger ikke præcise oplysninger om sammenhængen mellem den gamle og nye målemetode. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at forskellen højst er 3 pct.

Det skønnes med en betydelig usikkerhed, at merprovenuet ved et bilsalg på ca. 130.000 stk. vil være på omkring 25 mill. kr. det første år. I det 2. år efter ændringen vil provenuvirkningen være på ca. 25 mill. kr. mere end i det første år osv. Usikkerheden i beregningen skal ses på baggrund af, at Skatteministeriet ikke er i besiddelse af oplysninger om, hvordan brændstofforbruget er på de enkelte biler i afgiftsintervallet. Der er forudsat en jævn fordeling af bilerne på de enkelte intervaller.

Afgiftsdifferentiering af benzinaftgiften for benzin udleveret fra benzinstationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer og afgiftsdifferentiering af benzinaftgiften efter benzenindhold

I dag får benzin, der indeholder mindre end 1 pct. benzen, som nævnt en afgiftsnedsættelse på 2 øre pr. l. Den nuværende afgiftsdifferentiering på benzen skønnes at give staten et provenutab på ca. 55 mill. kr. årligt, da al benzin, der sælges i Danmark, maksimalt må indeholde 1 pct. benzen. Under forudsætning af, at ændringen træder i kraft pr. 1. januar 2001, vil forslaget om ophævelse af afgiftsdifferentieringen for benzin med benzenindhold under 1 pct. isoleret set give en provenugevinst på ca. 55 mill. kr.

Hvis der som foreslået gives en afgiftsnedsættelse på 3 øre pr. l fra 2001 til 2004, og afgiftsnedsættelsen på 2 øre pr. l til benzin med mindre end 1 pct. benzen samtidig afskaffes, vil afgiften netto falde med 1 øre pr. l for de benzinstationer, der opfylder de nye krav, og stige med 2 øre pr. l for de benzinstationer, der ikke opfylder de nye krav.

En afgiftsdifferentiering på 3 øre/l mellem stationer, som opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse og stationer, som ikke opfylder bekendtgørelsens strengere krav, skønnes under forudsætning af ikrafttrædelse pr. 1. januar 2001 at give et provenutab på 20 mill. kr. i 2001, 40 mill. kr. i 2002, 60 mill. kr. i 2003 og 70 mill. kr. i 2004. Provenutabet vil samlet over årene være ca. 190 mill. kr. eller i gennemsnit ca. 45 mill. kr. om året.

Provenugevinsten af det samlede forslag om ophævelse af afgiftsdifferentiering for benzin, der indeholder mindre end 1 pct. benzen, og indførelse af afgiftsdifferentiering for benzin udleveret fra benzinstationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer, skønnes på denne baggrund samlet at blive ca. 30 mill. kr. i årene 2001-2004 eller i gennemsnit knap 10 mill. kr. om året i perioden.

Provenueffekten vil på årsbasis være følgende: I 2001 og 2002 skønnes staten at få en provenuegevinst på hhv. 35 mill. kr. og 15 mill. kr., og i 2003 og 2004

skønnes staten at få et provenutab på henholdsvis 5 mill. kr. og 15 mill. kr.

I nedenstående tabel er vist en oversigt over provenuvirkningerne af dette element i forslaget.

Skøn over de provenuemæssige konsekvenser af forslaget, mill. kr.

År	Provenuegevinst benzen	Provenutab skærpede krav	Samlet virkning
2001	55	20	35
2002	55	40	15
2003	55	60	-5
2004	55	70	-15
Alt i alt	220	190	30

Afgiftsfritagelser for fiskerfartøjer

Ændring af ordlyden i afgiftsfritagelserne for fiskerfartøjer skønnes ikke at medføre nogen provenuemæssige konsekvenser.

Forslagets samlede provenuemæssige konsekvenser

Under forudsætning af at differentieringen på benzen afskaffes pr. 1. januar 2001, at der indføres en af-

giftsdifferentiering på 3 øre/l mellem stationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse og stationer, der ikke gør pr. 1. januar 2001 og at de øvrige delforslag gennemføres pr. 1. april 2001 skønnes den samlede provenuvirkning af de omtalte forslag i dette lovforslag at blive følgende.

mill. kr	2001	2002	2003	2004	2005
Afgiftsforhøjelse på dieselolie og nedsættelse af udligningsafgiften	265	315	315	315	315
Afskaffelse af benzendifferentiering	55	55	55	55	55
Afgiftsdifferentiering for stationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse	-20	-40	-60	-70	0
Ny måling af brændstofsforbrug	25	50	75	100	125
I alt	325	380	385	400	495

Finansårseffekten vil i 2001 være på ca. 300 mill. kr.

Forslaget om afgiftsdifferentieringen for stationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse skal godkendes af EU. For hver måned der går i 2001 før forslaget godkendes, vil provenuvirkningen blive knap 3 mill. kr. mindre pr. måned i 2001. Af de 3 mill. kr. vedrører knap 5 mill. kr. et provenutab fra benzendifferentieringen og knap 2 mill. kr. en provenuindtægt fra afgiftsdifferentieringen for de rene stationer. Hvis godkendelsen først foreligger pr. 1.4.2001 vil den samlede provenuvirkning i 2001 altså eksempelvis blive på ca. 315 mill. kr. Finansårseffekten i 2001 vil i så fald blive på knap 290 mill. kr.

Administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser for Told og Skat.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Forhøjelse af dieselafgiften

En samtidig forhøjelse af afgiften på dieselolie i Danmark og Tyskland vil som nævnt ikke forrykke konkurrenceforholdet mellem danske og udenlandske vognmænd. Forhøjelsen vil på samme måde som en stigning i de internationale oliepriser føre til, at prisen på transport stiger.

For de transporter, hvor omkostningerne til olie er størst - langturskørsel - vil forhøjelsen på 18 øre/l sva-

re til, at omkostningerne - og dermed priserne - ved transporten stiger med ca. 1 pct.

For kørsel på kortere strækninger, hvor udgifterne til brændstof vejer mindre tungt, stiger udgifterne og priserne med mindre end 1 pct.

De større udgifter til transport vil øge omkostningerne for de transportforbrugende erhverv. Da transportudgifterne sjældent udgør nogen ret stor andel af de samlede udgifter, er virkningen på de transportforbrugende erhvervs omkostninger procentvis meget beskednen.

De transportforbrugende erhverv i Tyskland, der er Danmarks største samhandelspartner, vil opleve tilsvarende omkostningsforhøjelser.

En betydelig del af transportforbruget i de danske erhverv sker i eller for hjemmemarkedserhverv. Det er f.eks. tilfældet for bygge- og anlæg, og distribution af forbrugsvarer i Danmark. Omkostningsændringer vil her kunne væltes videre i priserne uden tab af markedsandele for danske virksomheder.

For danske varer, der eksporteres, vil højere transportomkostninger virke dæmpende på eksporten. Der vil dog modsat være en tendens til, at omkostningerne ved at transportere importvarer til Danmark også vil stige, hvilket vil virke dæmpende på importen. De afledte erhvervsøkonomiske virkninger på de transportkøbende danske erhverv vil således netto være af begrænset størrelsesorden.

Som nævnt vil en prisstigning på 18 øre eksklusiv moms medføre, at dieselskøberne i Danmark bliver belastet med ca. 300 mill. kr. i 2001 og ca. 360 mill. kr. om året fra 2002. Afgiftsforhøjelsen vil berøre alle, der anvender olie til motordrift, bortset fra søfart, fiskeri, elværker, fly, tog, rutebiler og olie anvendt til drift af landbrugsmaskiner.

Af de 300 mill. kr. i 2001 vil ca. 25 mill. kr. vedrøre personbiler herunder hyrevogne, ca. 75 mill. kr. varebiler og små lastbiler, ca. 100 mill. kr. større lastbiler og turistbusser, ca. 20 mill. kr. entreprenørmaskiner mv., mens der ved kørsel i udlandet på dansk diesel vil skulle betales netto 80 mill. kr.

Af de 360 mill. kr. om året fra 2002 vil ca. 35 mill. kr. vedrøre personbiler herunder hyrevogne, ca. 100 mill. kr. varebiler og små lastbiler, ca. 130 mill. kr. større lastbiler og turistbusser, ca. 30 mill. kr. entreprenørmaskiner mv., mens der ved kørsel i udlandet på dansk diesel vil skulle betales netto 65 mill. kr.

Af meromkostningerne til køb af diesel i Danmark på 300 mill. kr. i 2001 og 360 mill. kr. om året fra 2002 vil næsten hele beløbet vedrøre erhverv umiddelbart, heraf hhv. ca. 225 mill. kr. i 2001 og ca. 300 mill. kr. om året fra 2002 danske erhverv. Især eksportvogn-

mandserhvervet bruger forholdsvis meget dieselolie i forhold til omsætningen.

Nedsættelse af udligningsafgiften

Nedsættelsen af udligningsafgiften har hovedsagelig virkning for varebiler og for hyrevogne. Forslaget om nedsættelsen af udligningsafgiften vil sænke erhvervenes omkostninger med ca. 20 mill. kr. i 2001 og ca. 30 mill. kr. om året fra 2002.

Det skønnes, at de samlede omkostninger for erhvervslivet som følge af dieselaftgiftsforhøjelsen på 18 øre pr. liter og nedsættelsen af udligningsafgiften alt i alt vil blive på ca. 205 mill. kr. i 2001 og ca. 270 mill. kr. om året fra 2002.

Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften for benzin udleveret fra benzinstationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer og afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzinindhold.

Når den enkelte benzinstation skal afgøre, om den vil opfylde Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse, før de skærpede krav vil være gældende pr. 1. januar 2005, vil det afhænge af, om omkostningerne til investeringen og forrentningen af det nye anlæg er mindre end den afgiftsbesparelse, som benzinstationen vil opnå, hvis den foretager investeringen forud for at kravene bliver obligatoriske.

Opfyldelsen af Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning af servicestationer vil brutto påføre tankstationerne en omkostning, der vil tendere mod mere eller mindre fuldstændigt at blive væltet over i højere benzinpriser. Hvis de rene stationer fremmes gennem en afgiftsdifferentiering, vil omkostningerne stige før end ellers.

Benzinstationernes omkostninger i forbindelse med deres opfyldelse af Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning af servicestationer kan ikke opgøres eksakt. Omkostningen kan udgøre op til 1 mia. kr. for samtlige stationer i investeringsudgifter eller ca. 425.000 kr. pr. servicestation.

Hvis det antages, at de samlede investeringsudgifter udgør 1 mia. kr., kan de årlige udgifter til forrentning og afdrag skønnes til ca. 100 mill. kr. I det omfang investeringen fremskyndes, vil de årlige udgifter også fremskyndes, idet dog alene de stationer, hvor omkostningen pr. liter er forholdsvis små, vil foretage investeringer forud for at kravene bliver obligatoriske. På denne baggrund vurderes investeringsomkostningen at udgøre ca. 15 mill. kr. i 2001, ca. 25 mill. kr. i 2002, ca. 40 mill. kr. i 2003 og ca. 45 mill. kr. i 2004. Det bør dog bemærkes, at en station alene vil frem-

skynde investeringen, hvis omkostningerne ved investeringen er mindre end den afgiftsbesparelse, der opnås, hvis en station foretager investeringer før 2004.

Nærværende lovforslag påvirker altså ikke benzinstationernes økonomiske situation. I lovforslaget foreslås det alene, at de stationer der opfylder Miljø- og Energiministeriets skærpede krav før den 1. januar 2005 får en afgiftsrabat på 3 øre/l. Således er det op til den enkelte benzinstation selv at afgøre om den vil opfylde kravene før den 1. januar 2005, hvor de bliver obligatoriske.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget skønnes ikke at pålægge erhvervslivet øgede administrative byrder i væsentligt omfang.

Miljømæssige konsekvenser

Forhøjelse af dieselafgiften

Prisstigningen for diesel vil have en vis dæmpende virkning på forbruget.

Det nuværende salg af diesel med afgift til andet end rutebiler er på ca. 2 mia. l årligt. Ved en prisstigning på 18 øre/l svarende til ca. 3 pct. og en antaget priselasticitet på 0,1 (en prisstigning på 1 pct. fører til et fald i forbruget på 0,1 pct.) vil dieselforbruget falde med 0,3 pct. alt andet lige eller ca. 6 mill. l. Dette svarer til et fald i transportsektorens CO₂-udledninger med ca. 0,01 mill. tons svarende til omkring 0,05 pct. af transportsektorens samlede udledninger og ca. 0,02 pct. af hele Danmarks udledninger af CO₂.

Nedsættelsen af udligningsafgiften

Dieselmotorer har mindre CO₂-udslip, men et større udslip af partikler og andre mere lokalmiljøbelastende udslip.

Mens forhøjelsen af dieselafgiften vil øge incitamentet til at skifte fra dieselmotorer til benzindrivne motorer, vil den samtidige nedsættelse af udligningsafgiften modvirke dette incitament.

Da balancen mellem en dieselmotor og en benzindrivne motor fastholdes under forudsætning af, at nettoprisstigningen for dieselolie bliver 18 øre/l og under forudsætning af typiske kørselsomfang for personbiler og varebiler, vil miljøbelastningen derfor ikke ændres på grund af skift i brændstof.

Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften for benzin udleveret fra benzinstationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer.

Afgiftsdifferentieringen er et led i regeringens generelle bestræbelser på at beskytte jord og grundvand mod forurening.

Udslip fra utætte underjordiske tankanlæg er en væsentlig årsag til jord- og grundvandsforurening, hvorfor Miljø- og Energiministeriet i samarbejde med oliebranchen har fastsat en række skærpede regler til benzinstationers tankanlæg. Disse krav skal være opfyldt senest den 31. december 2004 for tankstationer etableret før den 1. marts 2001. Stationer etableret efter den 28. februar 2001 skal opfylde de skærpede krav fra etableringstidspunktet.

Benzinstationer etableret før den 1. marts 2001 vil med afgiftsdifferentieringen få et incitament til, tidligere end påbudt, at investere i tankanlæg, der opfylder de skærpede krav, ifølge Miljø- og Energiministeriets regler. Dette vil betyde mindre udslip fra utætte tankanlæg. Det er dog vanskeligt at skønne over virkningen, da det ikke kan vurderes på forhånd, hvor mange tankanlæg, der er utætte. Risikoen for udslip med forurening af jord og grundvand til følge, må dog forventes at blive væsentligt mindre.

Forholdet til EU-retten

I henhold til artikel 8.4 i Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier kan Rådet med enstemmighed og på forslag fra Kommissionen tillade en medlemsstat at fritage eller lempe punktafgifter for mineralolier, når særlige hensyn taler herfor. Rådet kan således godkende en differentiering af bl.a. benzinsatserne. Fra dansk side vil der blive anmodet om en sådan godkendelse.

Yderligere er det Skatteministeriets opfattelse, at der skal ske notifikation efter statsstøttere reglerne i forbindelse med afgiftsdifferentieringen af benzinafgiften, da benzinstationer, som får en afgiftsnedsættelse, isoleret set får en økonomisk fordel frem for stationer, som ikke opfylder de skærpede krav til stationers indretning og drift.

Miljø- og Energiministeriets skærpede regler for indretning og drift af benzinstationer skal notificeres efter reglerne i direktiv 98/34/EF om informationsprocedurereglerne, som ændret ved direktiv 98/48/EF.

Lovens ikrafttræden kan derfor først ske, når godkendelserne fra EU er modtaget. På den baggrund foreslås det, at skatteministeren bemyndiges til at sætte afgiftsnedsættelsen i kraft.

Høring

Lovforslaget har ikke været sendt i høring.

Vurdering af konsekvenser af lovforslag

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	<p><i>Dieselforhøjelsen og udligningsafgiften:</i> 2001: 265 mill. kr. 2002:-315 mill. kr. om året Finansårvirkning 2001: 240 mill. kr <i>Ny måling af brændstofforbruget:</i> 2001: 25 mill. kr. 2002:- 25 mill. kr. ekstra <i>Afgiftsdifferentiering for benzen og benzinstationer, som opfylder skærpede krav til indretning og drift:</i> 2001-2004: 30 mill. kr.</p>	Begrænsede økonomiske konsekvenser.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen.	Ikke nævneværdige.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p><i>Dieselforhøjelsen og udligningsafgiften:</i> Ingen.</p>	<p><i>Dieselforhøjelsen og udligningsafgiften:</i> 2001: ca. 205 mill. kr. 2002:- ca. 270 mill. kr om året <i>Afgiftsdifferentiering for benzinstationer, som opfylder skærpede krav til indretning og drift:</i> Miljø- og Energiministeriets skærpede regler om indretning og drift medfører betydelige investeringsomkostninger for erhvervslivet. Det må dog forventes, at disse omkostninger vil blive væltet over i højere benzinpriser.</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ikke i væsentligt omfang.	Ikke i væsentligt omfang.
Miljømæssige konsekvenser	<p><i>Dieselforhøjelsen og udligningsafgiften:</i> Et øget incitament til at mindske forbruget og anskaffe mere brændstoføkonomiske køretøjer. Faldet i CO₂-udledningen fra transportsektoren skønnes til ca. 0,05 pct. <i>Afgiftsdifferentiering for benzen og benzinstationer, som opfylder skærpede krav til indretning og drift:</i> Der skabes incitament for benzinstationerne til tidligere end påkrævet at foretage de nødvendige investeringer. Dette mindsker risikoen for forurening.</p>	Ingen.

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	<p>I henhold til artikel 8.4 i Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier, 316 af 31. oktober skal Kommissionen underrettes, hvis en medlemsstat ønsker til-ladelse til at indføre en differentiering af benzinafgiftssatserne. Yderligere er det Skatteministeriets opfattelse, at der skal ske notifikati-on af statsstøtte i forbindelse med afgiftsdifferentieringen af benzinaf-giften.</p> <p>Miljø- og Energiministeriets skærpede regler for indretning og drift af benzinstationer skal notificeres efter reglerne i direktiv 98/34/EF om in-formation-procedurereglerne, som ændret ved direktiv 98/48/EF.</p> <p>Loven kan først træde i kraft, når godkendelserne fra EU er modtaget. På den baggrund foreslås det, at skatteministeren bemyndiges til at sætte af-giftsnedsættelsen i kraft.</p>	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1.

Det foreslås, at afgiften af dieselolie og petroleum, der anvendes som motorbrændstof, forhøjes med 18 øre pr. l set i forhold til de gældende satser. Forslaget skal bl.a. ses i lyset af en forventet tysk afgiftsforhø-jelse på 6 pfennig (svarende til ca. 23 øre) pr. l. For-slaget indebærer, at afgiftssatsen for svovlfattig diesel vil stige fra 230 øre til 248 øre pr. l (excl. moms og CO₂-afgift), mens satserne for ikke svovlfattig almin-delig diesel og petroleum vil stige fra 258 øre til 276 øre pr. l, og for let diesel fra 248 øre til 266 øre pr. l.

Desuden foreslås der for LPG anvendt som motor-brændstof en afgiftssats på 161 øre pr. l, henholdsvis 293 øre pr. kg (når handelen foregår i kg). Forhøjelsen for litersatsen er på 16 øre pr. l set i forhold til de gæl-dende satser.

Til nr. 2.

Afgiften på benzin, der udleveres fra benzinstatio-ner, som opfylder Miljø- og Energiministeriets skær-pede regler til benzinstationers tankanlæg, nedsættes med 3 øre pr. l.

Miljø- og Energiministeriets skærpede regler kom-mer til udtryk i en bekendtgørelse med titlen »Be-kendtgørelse om indretning og drift af benzinstatio-ner«. Bekendtgørelsen afventer godkendelse efter in-formation-procedurereglerne.

I bestemmelsen anvendes ordet »tilsynsmyndighe-den«. Der sigtes hermed til kommunalbestyrelsen, som skal føre tilsyn med, at bestemmelserne vedr. Miljø- og Energiministeriets skærpede regler til ben-zinstationers tankanlæg overholdes.

Den gældende lovs stk. 2 udgår og erstattes af be-stemmelsen om afgiftsnedsættelse på benzin, der ud-leveres fra benzinstationer, der opfylder de skærpede regler til benzinstationers tankanlæg.

Den gældende lovs regler om differentiering på baggrund af benzenindhold, jf. lov nr. 450 af 10. juni 1997, foreslås ophævet, idet der i dag max. må være 1 pct. benzen i benzinen. Benzendifferentieringen bør derfor udgå af loven. Forslaget om ophævelse af ben-zendifferentieringen medfører en reel forhøjelse af benzinafgiften med 2 øre pr. l.

Samlet set er virkningen af forslaget, at afgiften på benzin, der udleveres fra benzinstationer, der opfylder de nye skærpede krav, nedsættes med 1 øre pr. l i for-hold til gældende regler, mens afgiften på anden ben-zin forhøjes med 2 øre pr. l som følge af ophævelsen af rabatten til benzin med mindre end 1 pct. benzen.

Til nr. 3.

Bestemmelsen indeholder en bemyndigelse for de statslige told- og skattemyndigheder til at fastsætte de nærmere regler i forbindelse med indførelsen af den lavere afgift for benzin, der udleveres fra benzinstati-on, der opfylder de nye skærpede krav, jf. bemærknin-gerne til nr. 1.

Til nr. 4.

Forslaget er en konsekvens af, at måleenheden ge-nereelt er ændret til bruttotonnage, jf. lovbekendtgørel-se nr. 43 af 2. februar 1993.

Til nr. 5.

Der foreslås en regnskabspligt for benzinstationer, som er berettiget til afgiftsrabat i overensstemmelse med § 1, stk. 2.

Til nr. 6.

Der er tale om en konsekvensændring. Se bemærkningerne ovenfor til nr. 2 om differentiering på baggrund af benzenindhold.

Til § 2

Svarende til den foreslåede afgiftsforhøjelse for dieselolie foreslås det, at afgiften af naturgas forhøjes fra 262 øre pr. Nm³ til 282 øre pr. Nm³.

Til § 3

Der betales udligningsafgift af hovedparten af de motorkøretøjer, som ikke bruger benzin som brændstof. Dette gælder uanset om køretøjerne er omfattet af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. eller lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler. Udligningsafgiften reducerer forskellen i afgiftsbelastningen for benzin- og dieseldrevne køretøjer. En forskel som skyldes uens afgifter for diesel- henholdsvis benzinbrændstof.

Som følge af forslaget om at forhøje afgiften på dieselbrændstof, foreslås udligningsafgiften sat ned. Baggrunden for forslaget er nærmere omtalt ovenfor under de almindelige bemærkninger.

Til § 4

Til nr. 1

Der sker med jævne mellemrum ændringer af direktivene om typegodkendelsesforskrifter og forskrifter for brændstoffmåling i denne forbindelse. Afgift efter brændstofforbrug af visse personbiler skal ske efter den til enhver tid gældende typegodkendelsesforskrift. Det er derfor valgt at ændre princip for henvisningen. Den foreslåede ændring indebærer fuld parallelitet mellem definitionen i Trafikministeriets bekendtgørelse om energimærkning m.v. af nye personbiler, jf. bekendtgørelse nr. 216 af 28. marts 2000 og definitionen i loven om grøn ejeravgift.

Den konkrete anledning til den foreslåede ændring er, at Rådets direktiv 80/1268/EØF om motorkøretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug er blevet ændret ved Kommissionens direktiv 99/100/EF.

Ændring af direktivet sker dels som en konsekvens af, at luftforureningsdirektivet er blevet ændret for at opnå en bedre emissionsmåling ved koldstart og dels for at gøre det muligt at måle brændstofforbrug for gasdrevne køretøjer (flaskegas og naturgas). Hvad angår nærværende lovforslag, er det alene muligheden for en bedre emissionsmåling ved koldstart, der har interesse, idet gasdrevne biler ikke er omfattet af loven.

Måling af brændstofforbrug i henhold til det nye direktiv vil medføre et mindre forøget brændstoffor-

brug, fordi der ikke længere er 40 sekunders opvarmning af motoren i tomgang inden målingen. Der foreligger ikke præcise oplysninger fra Kommissionen om sammenhængen mellem den ny og den gamle målemetode.

Det er vurderingen at forskellen er højst 3 pct.

Kommissionens direktiv 99/100/EF trådte i kraft den 1. januar 2000. Måling af nye typer af biler er derfor fra og med 1. januar 2000 sket efter den nye metode.

Til nr. 2

Der betales udligningsafgift af hovedparten af de motorkøretøjer, som ikke bruger benzin som brændstof. Dette gælder uanset om køretøjerne er omfattet af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. eller lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler. Udligningsafgiften reducerer forskellen i afgiftsbelastningen for benzin- og dieseldrevne køretøjer. En forskel som skyldes uens afgifter for diesel- henholdsvis benzinbrændstof.

Som følge af forslaget om at forhøje afgiften på dieselbrændstof, foreslås udligningsafgiften sat ned. Baggrunden for forslaget er nærmere omtalt ovenfor under de almindelige bemærkninger.

Til § 5 og § 6

Der kan henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 3.

Til § 7

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2001.

Det foreslås, at Skatteministeren bemyndiges til at fastsætte tidspunktet for lovens ikrafttræden for så vidt angår afgiftsdifferentieringen i denne lovs § 1, nr. 2, 3, 5 og 6.

Hensigten er, at denne lovs § 1, nr. 1 og 4 skal sættes i kraft samtidig med, at Miljø- og Energiministeriets kommende bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer bliver sat i kraft. Dette skyldes, at afgiftsdifferentieringen er afhængig af, hvorvidt benzinstationerne opfylder de skærpede regler, som skal forhindre udslip fra underjordiske utætte tankanlæg.

Afgiftsdifferentieringen er tidsbegrænset fra Skatteministerens ikraftsættelse og frem til den 31. december 2004. Baggrunden for dette er, at fra den 31. december 2004 skal alle benzinstationer opfylde de skærpede regler. Dermed falder formålet med afgiftsdifferentieringen bort, nemlig at skabe incitament til tidligere end påbudt - at investere i tankanlæg, der opfylder de skærpede regler.

Ifølge stk. 4 finder afgiftsændringerne i lov om energifgift af mineralolieprodukter m.v. og i lov om afgift af naturgas og bygas anvendelse på varer, der ikke er udleveret eller forbrugt i en registreret virksomhed på ikrafttrædelsestidspunktet. En vare anses for udleveret, såfremt der faktisk er sket en borttransport fra sælgers lagerområde.

For så vidt angår stk. 6-8, så afløser forslagene den overgangsordning, som blev indført ved § 9, stk. 11-13, i lov nr. 325 af 28. maj 1999, jf. bemærkningerne under § 5, nr. 2. De nu foreslåede satser for udligningsafgift er således reducerede i forhold til de gældende efter nævnte lov.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 701 af 28. september 1998, som ændret senest ved § 9 i lov nr. 165 af 15. marts 2000, foretages følgende ændringer:

Se tabel 1

1. I § 1, stk. 1, ændres i nr. 1 og 7 »258 øre/l« til: »276 øre/l« og »256,5 øre/l« til: »274,4 øre/l«, i nr. 3 »248 øre/l« til: »266 øre/l« og »246,5 øre/l« til: »264,5 øre/l«, i nr. 4 »230 øre/l« til: »248 øre/l« og »228,6 øre/l« til: »246,6 øre/l«, i nr. 13 ændres »161 øre/l« til: »173 øre/l«, og i nr. 14 ændres »293 øre/kg« til: »318 øre/kg«.

Stk. 2. Afgiften af benzin nedsættes med 2 øre/l, hvis benzenindholdet er mindre end 1 pct. pr. l.

2. § 1, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Afgiften på benzin, som udleveres fra benzinstationer, nedsættes med 3 øre/l, fra det tidspunkt, hvor tilsynsmyndigheden har fået meddelelse om, at indretningen og driften af den pågældende benzinstation opfylder Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer.«.

Stk. 3-9. - - -

3. I § 1, indsættes efter stk. 9, som nyt stykke:

»Stk. 10. De statslige told- og skattemyndigheder fastsætter de nærmere regler for opgørelse og betaling af afgiften efter stk. 2.«.

§ 9. Der sker afgiftsfritagelse, når en oplagshaver leverer

- 1) benzin til anden teknisk brug end motordrift,
- 2) varer til brug i luftfartøjer,
- 3) varer til brug om bord på skibe i udenrigsfart og fiskerfartøjer på 5 BRT og derover, dog bortset fra lystfartøjer, og

4. I § 9, stk. 1, nr. 3, ændres »fiskerfartøjer på 5 BRT og derover« til : »fiskerfartøjer med en bruttotonnage på 5 og derover eller en bruttoregister-tonnage på 5 t og derover«.

Gældende formulering

- 4) varer til de i toldlovens § 4 omhandlede diplomatiske repræsentationer, internationale institutioner m.v. samt de hertil knyttede personer.

Stk. 2-11. ---

§ 14. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Registrerede varemottagere, virksomheder nævnt i § 4, stk. 7, og repræsentanter, der er godkendt efter § 4, stk. 5 og 8, skal føre regnskab over vareleveringer. De i 1. pkt. nævnte virksomheder og repræsentanter skal endvidere føre en fortegnelse over, hvor varerne er leveret. Der skal for hver benzinstation med dampretur føres regnskab over tilgang og udlevering af varer, der er afgiftsberigtiget efter § 1, stk. 1, nr. 11 og 12.

Stk. 4-6. ---

Stk. 7. Ved udlevering fra en registreret oplagshaver eller farvningsvirksomhed skal fakturaen indeholde oplysning om udstedelsesdato, leverandørens navn, varemottagerens navn, leveringsstedet, varens art og mængde, benzenindholdet i den udleverede benzin samt afgiftens størrelse ved dagtemperatur. Hvis udlevering finder sted fra andre end en oplagshaver eller farvningsvirksomhed, skal leverandøren, såfremt mottageren er registreret efter merværdi-afgiftsloven, på forlangende udstede en faktura med de nævnte oplysninger.

Stk. 8-11. ---

§ 1. ---

Stk. 2. ---

Lovforslaget

5. I § 14, stk. 3, indsættes som 4. pkt.:

»Der skal for hver benzinstation, hvor tilsynsmyndigheden har fået meddelelse om, at indretningen og driften af den pågældende benzinstation opfylder Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer, føres regnskab over tilgang og udlevering af varer, der er afgiftsberigtiget efter § 1, stk. 2.«

6. I § 14, stk. 7, 1. pkt., udgår », benzenindholdet i den udleverede benzin«.

§ 2

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lovbeholdtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, som senest ændret ved § 32 i lov nr. 165 af 15. marts 2000, foretages følgende ændring:

Gældende formulering

Stk. 3. For afgiftspligtig gas, der anvendes eller er bestemt til anvendelse som motorbrændstof, udgør afgiften dog 236 øre pr. Nm³ gas med en nedre brændværdi på 39,6 MJ. Af gas, der anvendes til varmfremstilling på stationære motorer i kraftvarmeværker, betales der afgift efter stk. 2. Såfremt gas omfattet af 2 pkt. også anvendes til fremstilling af elektricitet, som der ikke skal betales afgift af efter lov om afgift af elektricitet, finder fordelingsreglerne i § 8, stk. 2, tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. ---

Se tabel A2

Se tabel B2

Lovforslaget

1. I § 1, *stk. 3*, ændres »262 øre« til: »282 øre«.

§ 3

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 657 af 12. august 1999, som ændret ved § 3 i lov nr. 960 af 20 december 1999, § 44 i lov nr. 165 af 15. marts 2000 og § 2 i lov nr. 463 af 31. marts 2000, foretages følgende ændringer:

1. § 3, *stk. 1, A-D*, affattes således:

Se tabel A1

2. § 4, *stk. 1, II*, affattes således:

Se tabel B1

§ 4

I lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, jf. lovbekendtgørelse nr. 655 af 12. august 1999, som ændret ved § 1 i lov nr. 948 af 20. december 1999, § 4 i lov nr. 960 af 20. december 1999, § 43 i lov nr. 165 af 15. marts 2000 og § 3 i lov nr. 963 af 31. maj 2000, foretages følgende ændringer:

Gældende formulering

§ 2. Ved brændstofforbrug forstås fabrikan-
tens eller dennes repræsentants oplysninger om
brændstofforbrug i henhold til Rådets direktiv
nr. 80/1268/EØF, som ændret ved direktiv nr.
93/116/EF, udtrykt som brændstofforbruget ved
gennemkørsel af prøvecyklus såvel i som uden
for byområder, jf. tillæg til EF-typegodkendelse-
sattest punkt 1.7.2.3. Brændstofforbruget ud-
trykkes i liter pr. 100 km og omregnes til kilome-
ter pr. liter og afrundes med en decimal.

Se tabel C2

§ 7. Fritaget for afgift er

1) afgiftspligtige varer omfattet af § 2, stk. 1,
nr. 1-4 og nr. 9-11, der leveres fra en regi-
streret virksomhed eller en virksomhed, der
har bevilling til afgiftsgodtgørelse, jf. § 8, til
brug om bord på skibe i udenrigsfart, fisker-
fartøjer på 5 BRT og derover og i luftfart-
øjer,

2)-4) ---

Stk. 2-5. ---

§ 8. ---

Stk. 2. Fritaget for afgift er registrerede virk-
somheders leverancer af

Lovforslaget

1. § 2 affattes således:

»§ 2. Personbilens brændstofforbrug efter Rå-
dets direktiv 80/1268/EØF af 16. december 1980
om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes
lovgivning om motordrevne køretøjer brænd-
stofforbrug, jfr. EF-Tidende nr. L 375 Af
31/12/1980 s. 0036 - 0045, med senere ændringer
omregnes til km pr. liter og afrundes med én
decimal.«

2. § 3, stk. 1, B, affattes således:

Se tabel C1

§ 5

I lov om kuldioxidafgift af visse energipro-
dukter, jfr. lovbekendtgørelse nr. 643 af 27.
august 1998, som senest ændret ved § 30 i lov nr.
165 af 15. marts 2000, foretages følgende æn-
dringer:

1. I § 7, stk. 1, nr. 1, ændres »fiskerfartøjer på 5
BRT og derover« til: »fiskerfartøjer med en brut-
totonnage på 5 og derover eller en bruttoregister-
tonnage på 5 t og derover«.

§ 6

I lov om afgift af svovl, jfr. lovbekendtgørelse
nr. 688 af 17. september 1998, som senest ændret
ved § 23 i lov nr. 380 af 2. juni 1999, § 4 i lov nr.
390 af 2. juni 1999 og § 29 i lov nr. 165 af 15.
marts 2000, foretages følgende ændringer:

*Gældende formulering**Lovforslaget*

- 1) varer med et afgiftspligtigt svovlindhold til brug i luftfartøjer og
- 2) varer med et afgiftspligtigt svovlindhold til brug om bord på skibe i udenrigsfart og fiskerfartøjer på 5 BRT og derover, dog bortset fra lystfartøjer.

Stk. 3. ---

1. I § 8, stk. 2, nr. 2, ændres »fiskerfartøjer på 5 BRT og derover« til: »fiskerfartøjer med en bruttotonnage på 5 og derover eller en bruttoregister-tonnage på 5 t og derover«.

Tabel 1

Tabel 1 (gældende formulering)

Der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. her i landet. Afgiften udgør for

		Ved dagtemperatur	Ved 15 grader C
1)	Gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof	258 øre pr. l	256,5 øre pr. l
2)	Anden gas- og dieselolie	183 øre pr. l	181,9 øre pr. l
3)	Let dieselolie	248 øre pr. l	246,5 øre pr. l
4)	Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.)	230 øre pr. l	228,6 øre pr. l
5)	Fuelolie		206 øre pr. kg
6)	Fyringstjære		186 øre pr. kg
7)	Petroleum, der anvendes som motorbrændstof	258 øre pr. l	256,5 øre pr. l
8)	Anden petroleum	183 øre pr. l	181,9 øre pr. l
9)	Blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. l)	472 øre pr. l	468,0 øre pr. l
10)	Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. l)	407 øre pr. l	403,6 øre pr. l
11)	Blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. l) udleveret fra benzinstationer udstyret med dampretur	469 øre pr. l	465,1 øre pr. l
12)	Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. l) udleveret fra benzinstationer udstyret med dampretur	404 øre pr. l	400,6 øre pr. l
13)	Autogas (LPG)		161 øre pr. l
14)	Anden flaskegas (LPG), der anvendes som motorbrændstof		293 øre pr. kg
15)	Anden flaskegas (LPG) og gas (bortset fra LPG), der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie (raffinaderigas)		235 øre pr. kg
16)	Smøreolier, hydraulikolier o.l.		214 øre pr. l
17)	Karburatorvæske	407 øre pr. l	403,6 øre pr. l

Tabel A1

Tabel A1 (lovforslaget)

»	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængs- vogn kr.
<i>A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.</i>			
I. Egenvægt indtil 600 kg			
Motorcykler.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	480	330	-
Andre personmotorkøretøjer.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	710	480	-
II. Egenvægt 601-800 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	870	600	-
III. Egenvægt 801-1.100 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.180	790	-
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.570	1.000	-
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	2.050	-	-
3 måneder	1.030	640	-
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	2.830	-	-
3 måneder	1.420	860	-
VII. Egenvægt over 2.000 kg			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
3 måneder	80	48	19
<i>B. Busser, turistbiler o.lign., med højst 2 aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6)</i>			
I. Egenvægt indtil 1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	450	1.130	-

Bilag til f. t. l. vedr. energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

»	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængs- vogn kr.
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	585	1.160	-
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	810	1.230	-
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	900	1.230	-
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.440	1.230	-
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.920	1.230	-
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.440	1.230	-
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.120	1.230	-
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.640	1.230	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.160	1.230	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	50	14	-
<i>C. Busser, turistbiler o.lign. med flere end 2 aksler.</i> Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	36	10	-

	Udligningsafgift kr.
<i>D. Hyrevogne og sygetransportbiler.</i>	
<i>(Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>	
I. Egenvægt indtil 800 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	1.530
II. Egenvægt 801-1.100 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	1.890
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.240
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.450
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.710
VI. Egenvægt over 2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	3.250 ».

Tabel A2

Tabel A2 (Gældende formulering)

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængs- vogn kr.
<i>A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.</i>			
I. Egenvægt indtil 600 kg			
Motorcykler.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	480	380	-
Andre personmotorkøretøjer.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	710	560	
II. Egenvægt 601-800 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	870	710	-
III. Egenvægt 801-1.100 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.180	920	-
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.570	1.140	-
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	2.050	-	-
3 måneder	1.030	710	-
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	2.830	-	-
3 måneder	1.420	940	-
VII. Egenvægt over 2.000 kg			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
3 måneder	80	52	19
<i>B. Busser, turistbiler o.lign., med højst 2 aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6)</i>			
I. Egenvægt indtil 1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	450	1.400	-

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængs- vogn kr.
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	585	1.470	-
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	810	1.590	-
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	900	1.590	-
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.440	1.590	-
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.920	1.590	-
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.440	1.590	-
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.120	1.590	-
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.640	1.590	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.160	1.590	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	50	18	-
<i>C. Busser, turistbiler o.lign. med flere end 2 aksler.</i> Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	36	13	-

	Udligningsafgift kr.
<i>D. Hyrevogne og sygetransportbiler.</i>	
<i>(Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>	
I. Egenvægt indtil 800 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	1.920
II. Egenvægt 801-1.100 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.360
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.790
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	3.060
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	3.430
VI. Egenvægt over 2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	4.200

Tabel B1 (lovforslaget)

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøj kr.
<i>»II Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>					
<i>A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>					
Totalvægt indtil 500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	710	-	360	-	750
Totalvægt 501 - 1.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	910	110	480	-	750
Totalvægt 1.001 - 2.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	1.510	220	660	-	750
Totalvægt 2.001 - 2.500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.620	290	830	-	4.210
Totalvægt 2.501 - 3.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	360	950	-	4.210
Totalvægt 3.001 - 4.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	440	1.080	160	4.210
<i>B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>					
<i>a) Med højst 2 aksler.</i>					
Totalvægt 4.001-5.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	552	1.080	200	-
Totalvægt 5.001-6.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	672	1.080	250	-
Totalvægt 6.001-7.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	825	1.080	300	-

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat an- vendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
Totalvægt 7.001-8.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	988	1.080	400	-
Totalvægt 8.001-9.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.161	1.080	450	-
Totalvægt 9.001-10.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.344	1.080	550	-
Totalvægt 10.001-11.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.279	1.537	1.080	650	-
Totalvægt 11.001-12.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.610	1.740	1.080	750	-
Totalvægt 12.001-13.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.087	1.953	1.080	850	-
Totalvægt 13.001-14.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.604	2.176	1.080	1.000	-
Totalvægt 14.001-15.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	4.161	2.628	1.080	1.100	-
Totalvægt over 15.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	60	40	15	16	-
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i>					
Totalvægt indtil 18.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	32	20	11	12	-
Totalvægt 18.001-19.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.069	1.953	1.080	1.100	-
Totalvægt 19.001-20.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.332	2.156	1.080	1.200	-
Totalvægt over 20.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	36	24	12	13	->.

Tabel B2

Tabel B 2 (gældende formulering)

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat an- vendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
<i>II. Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgifts- pligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>					
<i>A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>					
Totalvægt indtil 500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	710	-	500	-	750
Totalvægt 501 - 1.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	910	110	710	-	750
Totalvægt 1.001 - 2.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	1.510	220	920	-	750
Totalvægt 2.001 - 2.500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.620	290	1.110	-	4.210
Totalvægt 2.501- 3.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	360	1.250	-	4.210
Totalvægt 3.001- 4.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	440	1.420	160	4.210
<i>B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>					
<i>a) Med højst 2 aksler.</i>					
Totalvægt 4.001-5.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	552	1.420	200	-
Totalvægt 5.001-6.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	672	1.420	250	-

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat an- vendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
Totalvægt 6.001-7.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	825	1.420	300	-
Totalvægt 7.001-8.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	988	1.420	400	-
Totalvægt 8.001-9.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.161	1.420	450	-
Totalvægt 9.001-10.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.344	1.420	550	-
Totalvægt 10.001-11.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.279	1.537	1.420	650	-
Totalvægt 11.001-12.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.610	1.740	1.420	750	-
Totalvægt 12.001-13.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.087	1.953	1.420	850	-
Totalvægt 13.001-14.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.604	2.176	1.420	1.000	-
Totalvægt 14.001-15.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	4.161	2.628	1.420	1.100	-
Totalvægt over 15.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	60	40	20	16	-
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i>					
Totalvægt indtil 18.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	32	20	14	12	-
Totalvægt 18.001-19.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.069	1.953	1.420	1.100	-

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat an- vendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
Totalvægt 19.001-20.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.332	2.156	1.420	1.200	-
Totalvægt over 20.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	36	24	15	13	-

Tabel C1

Tabel C1 (lovforslaget)

»B. Dieseldrevne personbiler m.v.

			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil		
				Forbrug	Udligning
Kilometer pr. liter mindst			32,1	-	80
Under	32,1	men ikke under	28,1	-	370
Under	28,1	men ikke under	25,0	-	660
Under	25,0	men ikke under	22,5	210	720
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	790
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	850
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	920
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	990
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.060
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.140
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.210
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.290
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.360
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.420
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	1.570
Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	1.710
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	1.840
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.000
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.110
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	2.250
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	2.410
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	2.540
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	2.670
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	2.830
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	2.970
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	3.160
Under	5,1			7.720	3.300 »

Tabel C2

Tabel C2 (Gældende formulering)

<i>B. Dieseldrevne personbiler m.v.</i>			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil		
				Forbrug	Udligning
Kilometer pr. liter mindst			32,1	-	140
Under	32,1	men ikke under	28,1	-	430
Under	28,1	men ikke under	25,0	-	730
Under	25,0	men ikke under	22,5	210	800
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	880
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	950
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	1.020
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	1.100
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.180
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.270
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.350
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.430
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.510
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.580
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	1.750
Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	1.900
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	2.060
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.230
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.360
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	2.510
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	2.690
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	2.830
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	2.980
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	3.160
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	3.310
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	3.520
Under	5,1			7.720	3.680

Til lovforslag nr. L 94. Skriftlig fremsættelse (10. november 2000)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og andre afgiftslove. (Forhøjelse af dieselaafgiften og ned-sættelse af udligningsafgiften, samt afgiftsdiffe-rentiering for benzinstationer, som opfylder skærpede regler for indretning og drift).

(Lovforslag nr. L 94).

Forslaget er et led i opfyldelsen af regeringens miljø- og trafikpolitiske målsætninger, og indgår i finansloven for 2001.

Med dette lovforslag foreslås for det første en forhøjelse af afgiften på dieselbrændstof på 18 øre/l. Forslaget skal ses i lyset af en tysk afgiftsforhøjelse pr. 1. januar 2001 på 6 pfennig, svarende til ca. 23 øre/l uden moms.

Det er regeringens politik, at dieselaafgiften skal fastsættes under hensyntagen til danske vognmænds konkurrenceevne og hensynet til grænsehandelen.

Det foreslås, at afgiftsforhøjelsen først gennemføres pr. 1. april 2001. Det er 3 måneder senere end den tyske forhøjelse, idet dieselpriiserne gennem de sidste par år er steget betydeligt, hvilket har påvirket vognmændenes økonomiske situation. Forslagets ikrafttrædelsesdato giver vognmændene mulighed for at tilpasse sig den foreslåede afgiftsændring.

For at kompensere for dieselaafgiftsforhøjelsen foreslår regeringen, at udligningsafgiften ned-sættes svarende til dieselaafgiftsforhøjelsen, så balancen mellem periodiske afgifter og afgifter på drivmidler til henholdsvis benzindrevne og dieseldrevne køretøjer fastholdes.

For det andet foreslår regeringen, at bestemmelserne om afgiftsdifferentiering af benzinaf-

giften efter benzenindhold på under eller over 1 pct. ophæves. Benzin må i dag ikke indeholde mere end 1 pct. benzen, hvorfor differentieringen har mistet sin relevans.

Regeringen foreslår i stedet en anden afgifts-differentiering af benzinaafgiften, der vil understøtte de benzinstationer, som opfylder Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer, der bliver obligatoriske i 2005.

Denne differentiering er et led i regeringens bestræbelser for at sikre ren jord og rent grund- og drikkevand.

Udslip fra underjordiske tanke vurderes af miljømyndighederne til at være en alvorlig forureningstrussel mod jord og grundvand, ikke mindst tilsætningsstoffet MTBE. Af denne grund har Miljø- og Energiministeriet i samarbejde med oliebranchen udarbejdet en bekendtgørelse med en række skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer. Kravene skal senest være opfyldt den 31. december 2004.

En afgiftsdifferentiering vil skabe incitament til tidligere end påbudt at foretage de nødvendige investeringer til opfyldelse af reglerne i nævnte bekendtgørelse.

Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer afventer dog godkendelse fra Kommissionen, hvorfor det foreslås at bemyndige skatteministeren til at fastsætte tidspunktet for ikrafttræden af denne afgiftsdifferentiering.

Yderligere foreslås det at tidsbegrænse differentieringen fra ikrafttrædelsen til den 31. december 2004.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne i lovforslaget, skal jeg anbefale det til tingets velvillige behandling.