

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

Lovforslag nr. L 254. Fremsat den 6. maj 1997 af skatteministeren (Carsten Koch)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas

(Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.)

§ 1

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 858 af 24. september 1996, som ændret ved lov nr. 1214 af 27. december 1996, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»Stk. 2. Afgiften af benzin nedsættes med 2 øre/1, hvis benzenindholdet er mindre end 1 pct. pr. l.«.

Stk. 2-7 bliver herefter stk. 3-8.

2. I § 1, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »stk. 4, 2. pkt.« til: »stk. 5, 2. pkt.«.

3. I § 9, stk. 5, ændres »30 øre og 21 øre« til: »10 øre og 7 øre«.

4. I § 14, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »varens art og mængde«: », benzenindholdet i den udleverede benzin«.

5. I § 25, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 1, stk. 5« til: »§ 1, stk. 6«.

§ 2

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, foretages følgende ændring:

1. I § 9, stk. 1, ændres »33 øre« til: »11 øre«.

Skattemin., j.nr. 6.96-231-180

§ 3

Stk. 1. Skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, jf. dog stk. 6 og 7. Loven træder tidligst i kraft den 1. januar 1998.

Stk. 2. I perioden fra lovens ikrafttræden til 31. december 1999 nedsættes afgiften af benzin med:

- 1) 4 øre/1, hvis benzenindholdet er mindre end 1 pct. pr. l.
- 2) 2 øre/1, hvis benzenindholdet er 1 pct. eller derover, men mindre end 2 pct. pr. l.

Stk. 3. I perioden fra lovens ikrafttræden til 31. december 1999 forhøjes afgiften af benzin med:

- 1) 2 øre/1, hvis benzenindholdet er 3 pct. eller derover, men mindre end 4 pct. pr. l.
- 2) 4 øre/1, hvis benzenindholdet er 4 pct. eller derover pr. l.

Stk. 4. Afgiftsændringerne pr. lovens ikrafttrædelsestidspunkt og pr. 1. januar 2000 for benzin finder anvendelse på benzin, der fra de nævnte tidspunkter udleveres til forbrug fra registrerede oplagshavere, angives til fortoldning eller modtages fra udlandet.

Stk. 5. I perioden fra 1. januar 1998 til 31. december 1999 udgør forhøjelsen af den fulde godtgørelse af afgiften af gas i § 9, stk. 5, i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. 30 øre pr. l.

Stk. 6. I perioden fra 1. januar 1998 til 31. december 1999 udgør forhøjelsen af den fulde godtgørelse af afgiften af gas i § 9, stk. 1, i lov om afgift af naturgas og bygas 48 øre pr. Nm³.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget er en del af afgiftsinitiativerne på trafikområdet. Der henvises til bemærkningerne i forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

Sigtet med lovforslaget er at reducere mængderne af den miljøfarlige benzen mere og hurtigere, end det ellers havde været tilfældet. Det foreslås, at benzinafgiften differentieres efter benzenindholdet, og at det derved fremkomne provenutab finansieres ved en tilpasning af den ekstra godtgørelse til rutebiler ved brug af ultralet diesel, således at der skabes balance mellem merprisen for ultralet diesel i forhold til let diesel og den ekstra godtgørelse, der gives for brug af ultralet diesel.

Differentiering af benzinafgiften efter benzenindhold

Efter de nuværende EU-regler må benzenindholdet i benzin være op til 5 pct., men det er muligt at producere og fremskaffe benzin med under 1 pct. benzenindhold. Dette er imidlertid omkostningskrævende. Markedsføring og produktion af benzenfattig

benzin kan fremmes ved at differentiere benzinafgiften.

Det foreslås, at benzinafgiften i en overgangsperiode fra 1. januar 1998 til 31. december 1999 nedsættes med 4 øre pr. liter benzin, når benzenindholdet er under 1 pct. pr. liter. For benzin med et benzenindhold mellem 1 og 2 pct. nedsættes benzinafgiften med 2 øre pr. liter. Benzinafgiften holdes uændret ved benzenindhold mellem 2 og 3 pct. Benzinafgiften forhøjes med 2 øre pr. liter ved benzenindhold på 3 til 4 pct., og afgiften forhøjes med 4 øre pr. liter ved benzenindhold på 4 til 5 pct.

Differentieringen fastholdes i overgangsperioden og fremgår af nedenstående tabel. Herefter nedsættes benzinafgiften kun med 2 øre pr. liter ved benzenindhold under 1 pct., ved benzenindhold over 1 pct. holdes afgiften uændret. Det er herved indirekte forudsat, at der fra år 2000 vil blive indført et EU-forbud mod benzin med mere end 2 pct. benzen. Da ordningen skal godkendes af Kommissionen, foreslås det, at skatteministeren fastsætter lovens ikrafttrædelsestidspunkt. Loven træder dog tidligst i kraft den 1. januar 1998.

Differentiering af benzinafgift efter benzenindhold (pct. indhold)

	Under 1 pct.	1-2 pct.	2-3 pct.	3-4 pct.	4-5 pct.
	øre/liter				
1. januar 1998	-4	-2	0	+2	+4
1. januar 2000	-2	0	0	0	0

I 1999 kan det forventes, at forslaget vil reducere benzenindholdet med ca. 20 pct.

Oliebranchen har oplyst, at omkostningerne ved at reducere benzenindholdet fra dagens niveau på omkring 3 pct. pr. liter benzin til 1 pct. pr. liter vil være 8 til 13 øre pr. liter, svarende til 4 til 6,5 øre pr. liter pr. reduceret pct. point benzen. Ved afgiftsdifferentieringen opnås der imidlertid kun 2 øre i afgiftsnedsættelse pr. reduceret pct. point benzen. Afgiftsdifferentieringen er således mindre, end de oplyste meromkostninger forbundet med reduktion af ben-

zenindholdet i benzin. En afgiftsdifferentiering, der fuldt ud kompenserer for merudgiften, vil imidlertid være provenumæssig for omkostningskrævende.

Det er vanskeligt præcist at fastslå meromkostningerne ved at reducere benzenindholdet. Fra naturens side har benzin et varierende benzenindhold. Således har noget olie et meget lavt benzenindhold, mens anden olie har et meget højt benzenindhold. Omkostningerne ved en reduktion af benzenindhold i

dansk benzin vil derfor kunne variere en del. Nogle producenter har anlæg, hvor de allerede nu ganske billigt kan producere benzenfattig benzin. Andre producenter vil kunne blande sig frem til det ønskede benzenindhold. Afhængigt af de tilgængelige mængder af benzenfattig olie vil det med tiden kunne blive nødvendigt at investere i nye anlæg til produktion af benzenfattig benzin.

Hvis de danske benzinpriser bliver højere end de tyske, vil biler, der passerer den dansk-tyske grænse, tanke op på den tyske side i stedet for den danske side af grænsen. Dermed kan en stor mængde benzin og således også et stort afgiftsprovener flytte til Tyskland. Derfor sker differentieringen med et nedslag i afgiften.

Revision af godtgørelse til rutebiler

Nuværende energi- og CO₂-afgifter og godtgørelse for rutebiler

	Energi- og CO ₂ -afgift	Permanent afgift for rutebiler (fra 1. januar 1998)	Midlertidig afgift for rutebiler (indtil 31. december 1997)
	(øre/l)	(øre/l)	(øre/l)
Let diesel	229	229	229
Ultralet diesel	229	-30	-30
LPG/gas (øre/l)	143	-21	-55
Naturgas (øre/Nm ³)	231	-33	-88
Benzin	334	334	334

Tilskuddet gives næsten udelukkende til ultralet diesel, der er det helt dominerende drivmiddel. Bl.a. fordi afgiftsforholdene skaber incitament til anskaffelse af ultralet diesel i forhold til almindelig let diesel.

Merudgift ved ultralet diesel

Indtil 1. oktober 1996 kunne der vælges mellem 3 dieselkvaliteter:

- almindelig dieselolie
- let dieselolie
- ultralet dieselolie

Begge lette kvaliteter indeholdt 0,05 pct. svovl mod den almindelige 0,2 pct. svovl. Den ultralette havde herudover et lavere kogepunkt etc. I forhold til almindelig dieselolie blev partikeludslippet reduceret ca. 10 pct. ved brug af let dieselolie og ca. 30 pct. ved brug af ultralet diesel.

Der blev tidligere skønnet en merudgift på 10 øre pr. liter ved køb af let diesel og 30 øre pr. liter ved køb af ultralet diesel i forhold til almindelig diesel.

Der betales energi- og CO₂-afgift ved brug af mineralolier, naturgas og el, der anvendes til motorkøretøjer.

Der gives dog fuld godtgørelse af energi- og CO₂-afgifter ved brug af ultralet dieselolie, LPG og naturgas m.v. i køretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel (rutebiler).

Rutebilerne er derudover afgiftsmæssigt begunstigede ved, at der gives et yderligere tilskud, når de bruger ultralet diesel, LPG eller naturgas. Sigtet med den ekstra godtgørelse er at mindske udslippene af forurenende stoffer fra busser, først og fremmest partikler. Udover almindelige busser i rutekørsel, er lufthavnsbusser, fjernbusser og personalebusser også omfattet af ordningen. I nedenstående oversigt vises afgiftsforholdene for motorbrændstof eksklusiv moms til rutebiler. Godtgørelsen omfatter ligeledes momsen af den indbetalte energi- og CO₂-afgift.

Efter 1. oktober 1996 må almindelig diesel ikke længere anvendes til vejtransport. Det er nu oplyst, at meromkostningerne ved køb af ultralet diesel i forhold til let diesel er 8 øre pr. liter uden afgift, mens godtgørelsen er 30 øre pr. liter. Der foretages således i dag en overkompensation af merudgifterne ved køb af ultralet diesel. Da der alene gives afgiftsgodtgørelse for ultralet diesel til rutebiler, vil rutebiler i alle tilfælde købe ultralet diesel, også selvom det særlige tilskud blev reduceret.

For at bringe overensstemmelse mellem merudgift og den ekstra godtgørelse foreslås, at godtgørelsen fastsættes til 10 øre/l ultralet diesel. En permanent godtgørelse på 10 øre/l til ultralet diesel, svarer energiindholdsmæssigt til 11 øre/Nm³ til naturgas og 7 øre/l i godtgørelse til LPG.

Det er reduktionen i partikeludslippet, der er den største miljømæssige gevinst ved et skift fra let til ultralet diesel. Ved brug af naturgas og LPG reduceres partikeludslippet til ca. en ottende del i forhold til ved brug af let diesel, hvorimod NO_x-udslip reduceres med omkring en tredjedel.

En godtgørelse på 10 øre/l ultralet diesel, med 0,3 g/l færre partikler end let diesel svarer til en partikelskyggepris på 333 kr./kg. I en norsk undersøgelse er partikelskyggeprisen i områder med bymæssig bebyggelse beregnet til ca. 600 NKR/kg og 0 NKR/kg uden for tætbebyggede områder. Der er således en rimelig overensstemmelse mellem merudgiften ved ultralet diesel og den samfundsøkonomiske besparelse ved reduktionen i partikeludslippet. Det skal dog bemærkes, at det er forbundet med stor usikkerhed at opgøre de samfundsøkonomiske omkostninger ved transport på vej. Såfremt partikelindholdet i ultralet diesel sammenholdes med partikelindholdet i let diesel, fås en partikelskyggepris på 333 kr./kg, og tilskuddet kan herefter fastsættes til 48 øre/Nm³ for naturgas og 30 øre/l for LPG.

Den ekstraordinære godtgørelse for LPG og naturgas bør dog ikke fortsætte permanent i dette omfang, men tages op til revision senest ved udgangen af 1999.

Det skyldes for det første, at det ikke er hensigtsmæssigt at give tilskud til brug af energi selv, om det måtte være til rutebiler. Jævnfør transporthandlingsplanen kan der opstå en miljømæssig gevinst ved at indføre almindelig afgift på rutebilernes brændstof-forbrug i kombination med en tilbageføringsordning, således at billetpriserne for den kollektive rutebiltrafik kan holdes uændrede. I et sådan system bør rutebildrift med lavt partikeludslip også fremmes, men det vil være ønskeligt at fremme alle teknologier, der giver lavt partikeludslip, og ikke kun anvendelse af andet brændstof. For det andet vil der fra 1. januar år 2000 blive indført nye normer for dieselolie, der nedbringer partikeludslip fra diesel, således at miljøfordelen ved anvendelse af LPG og naturgas falder.

På denne baggrund foreslås følgende forslag til godtgørelse for rutebiler fra 1. januar 1998.

	Permanent afgift for rutebiler	Midlertidig afgift for rutebiler (01.01.1998-31.12.1999)
	(øre/l)	(øre/l)
Let diesel (euro 2)	229	229
Ultralet diesel	-10	-10
Autogas (LPG) (øre/l)	-7	-30
Naturgas (CNG) (øre/Nm ³)	-11	-48
Benzin	334	334

Provenumæssige konsekvenser

Differentiering af benzinafgiften efter benzenindhold

Såfremt loven træder i kraft den 1. januar 1998, skønnes de provenumæssige konsekvenser af forslaget at være et provenutab på ca. 20 mill. kr. i 1998 og et provenutab på ca. 30 mill. kr. i 1999. Provenutabet vil herefter falde til 15 mill. kr. i år 2000 og år 2001.

På langt sigt er det maksimale provenutab omkring 50 mill. kr., såfremt al benzin har et indhold af benzen på under 1 pct. Provenuberegningerne er baseret på skøn over udviklingen i markedsandelene for benzin med forskelligt benzenindhold.

Såfremt lovforslaget træder i kraft efter 1. januar 1998, vil provenutabet blive reduceret med ca. 1,8 mill. kr. pr. måneds udsættelse.

Provenueffekt af en differentiering af benzinafgiften med 2 øre/l pr. pct. point benzenindhold

År	2 øre/l pr. pct. point benzen mill. kr.
1998	20
1999	30
2000	15
2001	15
Maksimalt på langt sigt	50

Revision af godtgørelse til rutebiler

Langt størstedelen af den ekstra godtgørelse tildeles rutebiler, der næsten udelukkende benytter ultralet diesel. Såfremt den eksisterende godtgørelse nedsættes pr. 1. januar 1998 fra 30 til 10 øre/l for ultralet diesel og tilsvarende som foreslået for LPG og naturgas, vil den ekstra godtgørelse falde med ca. 20 mio. kr.

Forslaget er således stort set provenuneutralt, når de to forslag betragtes under et.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det skønnes, at benzinpriserne vil være uændrede. Dog vil producenter af benzin med over 3 pct. benzenindhold tabe avance, mens avancen øges hos producenter, der kan producere benzin med et benzenindhold under 1 pct. for under 4 øre pr. liter.

For selskaber, der driver rutebiler, vil nedsættelsen af godtgørelsen betyde, at de faktiske omkostninger bringes på niveau med merudgifterne forbundet med de renere drivmidler. Derved undgås, at den ekstra godtgørelse medvirker til at forvride konkurrencen inden for den kollektive trafik. Resultatet for selskaber, der driver rutebilkørsel og modtager godtgørelsen, vil forringes med faldet i godtgørelsen.

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 skal en differentiering af benzinafgiftssatserne notificeres i EU.

Miljømæssige konsekvenser

Benzen er et stof, som påvirker dannelsen af blodlegemer i knoglemarven, og som kan forårsage leukæmi hos mennesker. Der er derfor grund til at søge befolkningens eksponering for benzen reduceret.

I Danmark skønnes vejtrafikken at bidrage med lidt over 2000 tons benzen om året, svarende til omkring 90 pct. af det samlede udslip. Selv om udslippet vil blive væsentligt reduceret i de kommende år, i takt med at bilparken kommer til at omfatte flere og flere katalysatorbiler, vil der fortsat være et mindre udslip inden for de første minutter efter start af motor, indtil katalysatoren er driftsvarm.

Indholdet af benzen i dansk motorbenzin ligger i gennemsnit omkring 3 pct. Det maksimalt tilladte indhold er 5 pct. Danmark har sammen med en række EU-lande allerede i 1994 anbefalet, at benzenindholdet begrænses til maksimalt 1 pct. Der forventes

indført nye grænseværdier i EU med virkning fra år 2000. Kommissionens første udspil indeholder en maksimumgrænse for benzenindholdet på 2 pct.

Det skønnes med betydelig usikkerhed, at effekten af den foreslåede afgiftsdifferentiering vil være et fald i benzenindholdet i benzin på 20 pct. i 1999. Hvis benzenindholdet reduceres til under 1 pct., ville reduktionen blive på 65 pct.

Det forventes ikke, at nedsættelsen af godtgørelse til rutebiler vil ændre brændstofsammensætningen og dermed miljøpåvirkningen fra rutebiler. Hovedeffekten er, at udgifterne til nedbringelse af partikeludslippet bringes på niveau med de samfundsøkonomiske omkostninger.

Administrative konsekvenser

Lovforslaget skønnes kun at medføre begrænsede engangsudgifter for Told•Skat på ca. 50.000 kr. til information og EDB. De årlige driftsudgifter skønnes at blive ca. 100.000 kr. til laboratoriekontrol m.v.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1**Til nr. 1*

Det foreslås, at benzin med benzenindhold på mindre end 1 pct. får en afgiftsnedsættelse på 2 øre pr. l. For perioden fra lovens ikrafttræden til 31. december 1999 foreslås der desuden en differentiering af afgiften efter benzenindholdet, jf. overgangsbestemmelserne i § 3.

Til nr. 2 og 5

Ændringerne er en konsekvens af nr. 1.

Til nr. 3

Efter de gældende regler i mineralolieafgiftsloven ydes der fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 30 øre pr. l for ultralet dieselolie, der anvendes i rutebiler. Det foreslås, at godtgørelsen nedsættes til 10 øre pr. l.

For gas (LPG), der anvendes i rutebiler, ydes der efter de gældende regler fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 55 øre pr: l indtil udgangen af 1997. Derefter udgør forhøjelsen 21 øre pr. l. Det foreslås, at forhøjelsen på de 21 øre nedsættes til 7 øre pr. l. Dog foreslås en ny overgangsordning, således at forhøjelsen fra 1. januar 1998 til 31. december 1999 midlertidigt udgør 30 øre pr. l, jf. bestemmelsen i § 3, stk. 6.

Til nr. 4

Det foreslås, at benzenindholdet i den udleverede benzin skal angives på den af virksomheden udstedte faktura.

Til § 2

Efter de gældende regler i naturgasafgiftsloven ydes der indtil udgangen af 1997 fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 88 øre pr. Nm³ for gas, der anvendes i rutebiler. Derefter falder forhøjelsen til 33 øre pr. Nm³. Det foreslås, at forhøjelsen på 33 øre nedsættes til 11 øre pr. Nm³. Dog foreslås en ny overgangsordning, sådan at forhøjelsen fra 1. januar 1998 til 31. december 1999 midlertidigt udgør 48 øre pr. Nm³, jf. bestemmelsen i § 3, stk. 7.

Til § 3

Differentieringen af benzinafgiften efter benzenindhold skal notificeres i EU. Det foreslås derfor, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Sigtet er, at loven skal træde i kraft den 1. januar 1998. Kommer EU's godkendelse først efter dette tidspunkt, er det dog hensigten at sætte be-

stemmelserne i kraft fra den 1. i måneden efter EU's godkendelse.

I en overgangsperiode, der omfatter perioden fra ikrafttrædelsen i 1998 til 31. december 1999, foreslås der en differentiering af benzinafgiften på grundlag af benzenindholdet i benzinen. For benzin med et benzenindhold på under 1 pct. foreslås en afgifts-nedsættelse på 4 øre pr. l. Er benzenindholdet mellem 1 og 2 pct., foreslås en afgifts-nedsættelse på 2 øre pr. l. Afgiftssatserne for benzin med et benzenindhold på mellem 3 og 4 pct. og 4 pct. og derover (i praksis mellem 4 og 5 pct.) foreslås desuden forhøjet med henholdsvis 2 øre pr. l og 4 øre pr. l i den nævnte periode. For benzin med et benzenindhold på mellem 2 og 3 pct. sker der ingen ændring af afgifts-satsen i forhold til 1998-satsen.

Desuden foreslås en fortsættelse af overgangsordningen vedrørende den forhøjede godtgørelse for LPG og naturgas anvendt i rutebiler, dog kun med henholdsvis 30 øre pr. l og 48 øre pr. Nm³. Da den gældende overgangsordning udløber 31. december 1997, skal ordningen have virkning fra 1. januar 1998, dvs. samme tidspunkt, som det er meningen at sætte afgiftsdifferentieringen i kraft.

Bilag

I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget

§ 1

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 858 af 24. september 1996, som ændret ved lov nr. 1214 af 27. december 1996, foretages følgende ændringer:

1. I § 1 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»Stk. 2. Afgiften af benzin nedsættes med 2 øre/l, hvis benzenindholdet er mindre end 1 pct. pr. l.

Stk. 2-7 bliver herefter stk. 3-8.

2. I § 1, stk. 5, der bliver stk. 6, ændres »stk. 4, 2. pkt.« til: »stk. 5, 2. pkt.«

§ 1. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. Afgiftspligtige varer må ikke uden de statslige told- og skattemyndigheders tilladelse blandes, sælges eller anvendes til andet formål end det, de er afgiftsberigtiget efter, jf. dog stk. 4, 2. pkt.

Stk. 6-7. ---

3. I § 9, stk. 5, ændres »30 øre og 21 øre« til: »10 øre og 7 øre«.

§ 9. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. For ultralet diesellole og gas, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med henholdsvis 30 øre og 21 øre pr. l.

Stk. 6-10. ---

4. I § 14, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »varens

art og mængde«: », benzenindholdet i den udleverede benzink«.

§ 14. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. Ved udlevering fra en registreret oplagshaver skal fakturaen indeholde oplysning om udstedelsesdato, leverandørens navn, varemottagerens navn, leveringsstedet, varens art og mængde samt afgiftens størrelse ved dagtemperatur. Hvis udlevering finder sted fra andre end en oplagshaver, skal leverandøren, såfremt modta geren er registreret efter merværdiafgiftsloven, på forlangende udstede en faktura med de nævnte oplysninger.

Stk. 6-9. ---

5. I § 25, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 1, stk. 5« til: »§ 1, stk. 6«.

§ 25. Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt

1) ---

2) overtræder § 1, stk. 5, § 3, stk. 1 eller 4, § 4, stk. 1, 5, 7 eller 8, 3. pkt., § 12, stk. 10, § 14, stk. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eller 8, § 15, stk. 1, § 16, stk. 1 eller 3, § 22, stk. 2, 3 eller 4, § 29, stk. 3, eller § 35, stk. 5.

3)-5) ---

Stk. 2-4. ---

§ 2

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, foretages følgende ændring:

1. I § 9, stk. 1, ændres »33 øre« til: »11 øre«.

§ 9. For gas, der anvendes i personmotor-køretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes fuld godt-

gørelse af afgiften forhøjet med 33 øre pr. Nm³.

Stk. 2. — — —

Skriftlig fremsættelse (6. maj 1997)

Skatteministeren (Carsten Koch):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas. (Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.).

(Lovforslag nr. L 254).

Lovforslaget er en del af initiativerne på trafikområdet.

Det foreslås, at benzinafgiften differentieres efter benzenindholdet i benzinen. I perioden fra den 1. januar 1998 til 31. december 1999 nedsættes benzinafgiften med 4 øre pr. liter benzin, når benzenindholdet er under 1 pct. pr. liter. For benzin med et benzenindhold mellem 1 og 2 pct. nedsættes benzinafgiften med 2 øre pr. liter. Benzinafgiften holdes uændret ved benzenindhold mellem 2 og 3 pct. og endelig forhøjes afgiften med 4 øre pr. liter ved benzenindhold på 4 til 5 pct.

Fra 1. januar 2000 foreslås det, at benzinafgiften nedsættes 2 øre pr. liter benzin ved benzenindhold under 1 pct. Ved benzenindhold over 1 pct. foreslås det, at der ikke sker noget nedslag i benzinafgiften efter 1. januar 2000. Det forventes, at der fra år 2000 vil blive indført et EU-forbud mod benzin med et benzenindhold over 2 pct.

Endvidere foreslås det at reducere tilskuddet til ultralet diesel til rutebiler samt udligne tilskuddene til autogas (LPG) og naturgas, der anvendes til rutebiler. Hermed bringes der overensstemmelse imellem tilskud og meromkostning ved anvendelsen af ultralet diesel, idet meromkostningen i dag er væsentlig lave-

re end det nuværende tilskud. Det foreslås således, at tilskuddet til ultralet diesel fra lovens ikrafttræden nedsættes til 10 øre pr. liter ultralet diesel.

En godtgørelse på 10 øre pr. liter ultralet diesel, med 0,3 gr. pr. liter færre partikler end let diesel svarer til en partikelskyggepris på 333 kr. pr. kg. Dette svarer til et tilskud for LPG og naturgas på henholdsvis 30 øre pr. liter og 48 øre pr. Nm³. Dette tilskud til LPG og naturgas til rutebiler vil blive taget op til revision senest ved udgangen af 1999.

Forslaget er stort set provenuneutralt, når de to forslag betragtes under ét.

Det skønnes, at benzinpriserne vil være uændrede. Dog vil producenter af benzin med over 3 pct. benzen tabe avance, mens avancen øges hos producenter, der kan producere benzin med et benzenindhold under 1 pct. for under 4 øre pr. liter. For selskaber, der driver rutebiler, vil nedsættelsen af tilskuddet betyde, at de faktiske omkostninger bringes på niveau med merudgifterne forbundet med de renere drivmidler.

Der forventes en reduktion i benzenindholdet i benzin på 20 pct. i 1999.

Differentieringer af benzinafgiftssatsen skal notificeres for EU-kommissionen efter art. 8.4 i Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 (mineraloliedirektivet). Det foreslås, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, når godkendelsen foreligger, dog tidligst 1. januar 1998.

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