

Til lovforslag nr. L 235. Betænkning afgivet af Skatte- og Afgiftsudvalget den 23. maj 1989

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgiftslove

(Afgiftsnedsættelse for benzin og lavenergi-pærer m.v. samt afgiftsforhøjelse for elektricitet og stenkul m.v.)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af disse spørgsmål og skatteministerens besvarelse heraf er optrykt som bilag til denne betænkning.

Udvalget har endvidere modtaget mundtlige og/eller skriftlige henvendelser fra:

Danske Fjernvarmeværkers Forening og
Oliebranchens Fællesrepræsentation.

Den sidste henvendelse er optrykt som bilag til denne betænkning.

Der er af skatteministeren og af to mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *mindretal* (Det Konservative Folkeparti, Venstres, Det Radikale Venstres, Centrum-Demokraternes og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med de af skatteministeren stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (Socialdemokratiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet kan dog stemme for det af Socialistisk Folkeparti under nr. 2 stillede ændringsforslag. Mindretallet ønsker endvidere at udtale følgende:

Lovforslaget er uden nogen reel økonomisk betydning, idet afgiftsjusteringen er så beskedent, at der ikke kan forventes nogen målelig adfærdsendring. Derfor er lovforslagets konsekvens alene nogle tilfældige omflytninger på

højest nogle få hundrede kroner imellem familierne.

Lovforslaget er uden samfundsøkonomisk betydning og uden miljømæssige virkninger. Ønskede man lavere benzinpriser i den størrelsesorden, der her er tale om, kunne det klares ved en ordentlig priskontrol. En omfattende oplysningskampagne i et samarbejde med f.eks. FDM og bilimportørerne om, hvilke biler der problemfrit kan benytte blyfri benzin, ville være langt mere effektiv i forhold til miljøproblemerne som følge af bilers udstødning end en beskedent prisændring.

Heller ikke grænsehandelen vil blive formindsket ved lovforslaget.

Socialdemokratiet har i sin plan »Gang i 90'erne« foreslået en nedsættelse af benzinafgifterne med 1,25 kr. pr. liter og en samtidig nedsættelse på 30 pct. af taksterne for den kollektive trafik. Disse forslag kan vedtages, såfremt et flertal i Folketinget er parat til at gennemføre den socialdemokratiske plan for omlægning af og aktivitet i det danske samfund. Derimod kan man ikke plukke enkeltforslag ud af dens sammenhæng.

Et *tredje mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede ændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, såfremt det kommer til

samlet afstemning i Folketinget i den skikkelse, hvori skatteministeren har fremsat det. Mindretallet henviser til, at vedtagelse af Fremskridtspartiets lovforslag nr. L 237 om en nedsættelse af benzinprisen med 1 kr. pr. liter giver en meget bedre løsning på de forhold, som behandles i nærværende lovforslag.

Ved provenuberegningen over lovforslaget i den skriftlige fremsættelse har skatteministeren regnet med, at benzinafgiften nedsættes med i gennemsnit ca. 12 øre pr. liter. Men en stor del af disse 12 øre vedrører fradragsberettigede poster (erhvervskørsel, fradragsatsar ved befodringsfradrag m.v., skattefri befodringsgodtgørelser, fradrag for skiftende arbejdssteder osv.). Disse forhold medfører, at skatteministerens benzinprovenutabstal på 235 mio. kr. er alt, alt for højt angivet. Den af ministeren omtalte skattelettelse på omkring 50 mio. kr. eller 10 kr. årligt pr. dansker, såfremt lovforslaget vedtages, repræsenterer derfor en vild overdrielse. Sandsynligvis er lovforslaget et skatteforhøjelsesforslag.

Mindretallet støtter de af Fremskridtspartiet samt de af skatteministeren under nr. 7 og 8 stillede ændringsforslag.

Ændringsforslag

a

Ændringsforslag om deling af lovforslaget

Af et *mindretal* (FP):

1) Lovforslaget deles i to lovforslag med følgende titler og indhold:

A. »Forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin« omfattende § 1 samt § 5, stk. 1 og 2.

B. »Forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgiftslove« omfattende §§ 2-4 samt § 5, stk. 1 og stk. 3-5.

b

Ændringsforslag til det udelte lovforslag

Til § 1

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (S):

2) *Paragraffen* affattes således:

»§ 1

I lov om afgift af benzin, jf. lovbekendtgørelse nr. 612 af 14. oktober 1988, som ændret ved § 21 i lov nr. 700 af 22. november 1988, ændres i § 1, *stk. 1, litra b*, »333 øre« til: »299 øre«.

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *mindretal* (KF, V, RV, CD og KRF):

3) I *paragraffen* ændres »360 øre« til: »362 øre«, og »318 øre« ændres til: »315 øre«.

Til § 2

Af et *mindretal* (FP):

4) *Paragraffen* udgår.

Til § 3

Af et *mindretal* (FP):

5) *Paragraffen* udgår.

Af et *mindretal* (SF):

6) *Paragraffen* affattes således:

»§ 3

I lov om afgift af elektricitet, jf. lovbekendtgørelse nr. 611 af 14. oktober 1988, som ændret ved § 22 i lov nr. 700 af 22. november 1988, affattes § 6, *stk. 1*, således:

»Afgiften af elektricitet udgør 33,5 øre pr. kWh.«

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af S og SF):

Til § 4

7) Den foreslåede § 3, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2*. Af damplamper, herunder lysstoflamper, samt af neonrør og tilsvarende lysrør svares en afgift til statskassen på 7 kr. 50 øre pr. stk. Ensoklede lavenergilystrør (lavenergipærer) er dog afgiftsfri.«

Til § 5

8) *Paragraffen* affattes således:

»§ 5

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. § 1 finder anvendelse på benzin, der fra den 1. juni 1989 udleveres fra registrerede virksomheder eller angives til fortoldning.

Stk. 3. § 2 finder anvendelse på afgiftspligtigt stenkul, brunkul og koks m.v., der fra den 1. juni 1989 udleveres fra eller forbruges i registrerede virksomheder eller angives til fortoldning.

Stk. 4. § 3 finder anvendelse på leverancer af elektricitet, der sker fra den 1. juni 1989. For løbende leverancer, for hvilke afregningsperioden påbegyndes inden lovens ikrafttræden og afsluttes efter dette tidspunkt, beregnes den forhøjede afgift af så stor en del af leverancen, som tidsrummet fra lovens ikrafttræden til afregningsperiodens slutning udgør i forhold til den samlede afregningsperiode. Med toldvæsenets tilladelse kan der foretages afrunding ved opgørelse af den brøkdel af leverancerne, hvorefter fordelingen skal foretages.

Stk. 5. § 4 finder anvendelse på damplamper, herunder lysstoflamper, samt på neonrør og tilsvarende lysrør, der fra den 1. juni 1989 udleveres fra anmeldte virksomheder eller angives til fortoldning.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Hvordan bilskatten benzinafgift og skatterne på el og kul (opvarmning og belysning) skal udformes, har så lidt med hinanden at gøre, at det ganske og aldeles savner saglig begrundelse at hægte de to forhold sammen i ét lovforslag.

Til nr. 2

Ændringsforslaget indebærer, at afgiftsnedsættelsen på benzin alene sker for blyfri benzin. Blyfri benzin udgør i dag godt $\frac{1}{3}$ af det samlede benzinforbrug i Danmark på årligt i alt ca. 2 mia. liter. Idet der regnes med det samme provenutab som i regeringens forslag, nemlig 235 mio. kr. på årsbasis, medfører dette, at afgiften på blyfri benzin nedsættes med 34 øre pr. liter. Incitamentet til at anvende blyfri benzin til gavn for miljøet øges således kraftigt.

Til nr. 3 og 7

Det foreslås ved ændringsforslaget kun at

nedsætte benzinafgiften for blyholdig benzin med 8 øre pr. liter (fra 370 øre til 362 øre pr. liter). Til gengæld foreslås det at øge afgiftsnedsættelsen af blyfri benzin med 18 øre pr. liter (fra 333 øre til 315 øre pr. liter). Det foreslås endvidere, at ensoklede lavenergyløstøfrer (lavenergipærer) helt fritages for afgift.

Den yderligere nedsættelse af afgiften af blyfri benzin og lavenergipærer vil stort set blive kompenseret af den mindre nedsættelse af afgiften af blyholdig benzin.

Til nr. 4

Fremskridtspartiet mener ikke, at kulafgiften skal forhøjes og henviser herved til de som bilag til nærværende betænkning optrykte svar fra ministeren på udvalgsspørgsmål nr. 1 og 3 samt henvendelsen fra Danske Fjernvarmeverkers Forening, der ligeledes er optrykt.

Til nr. 5

Fremskridtspartiet mener ikke, at elafgiften skal forhøjes og henviser hermed til det som bilag til nærværende betænkning optrykte svar fra ministeren på udvalgsspørgsmål nr. 2.

Til nr. 6

Ifølge gældende regler betales en afgift af elektricitet til opvarmning i helårsboliger på 29 øre pr. kWh af det forbrug, der overstiger 4.000 kWh pr. år. Af anden elektricitet betales en afgift på 32,5 øre pr. kWh.

Ændringsforslaget indebærer, at der indføres én afgiftssats på elektricitet på 33,5 øre pr. kWh. Dermed bortfalder rabatten til forbrugere med elvarme.

Provenugevinsten anslås til ca. 180 mio. kr.

Mindretallet forudsætter som en integreret del af ændringsforslaget, at merindtægten skal anvendes til billiggørelse af kollektiv trafik og til fremme af tilslutning til kollektiv varmforsyning (bl.a. i København og Kalundborg).

Til nr. 8

Benzinforhandlerne har benzinen liggende i afgiftsberigtiget stand. Disse forhandlere vil derfor gerne have »udsolgt« benzin til gammel (høj) afgift. De er derfor interesseret i en fast dato, som de allerede nu kan kalkulere med.

Det foreslås derfor, at loven får virkning fra den
1. juni 1989.

Aagaard (KF) Else Theill Sørensen (KF) Pernille Sams (KF) Svend Heiselberg (V) nfmnd.

Skrumsager Skau (V) Glistrup (FP) Elisabeth Arnold (RV) Bente Juncker (CD)

Kofod-Svendsen (KRF) Helen Beim (S) Erling Christensen (S) Pia Gjellerup (S)

Klaus Hækkerup (S) Henning Nielsen (S) Stavad (S) fmd. Bjørn Poulsen (SF)

Jens Thoft (SF)

Bilag 1

Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes besvarelse heraf

Spørgsmål 1:

Ministeren bedes oplyse, hvordan kulafgiftsprovenuet har udviklet sig over hvert af årene siden afgiftens indførelse, og hvordan den af ministeren nu foreslåede forhøjelse vil fordele sig over typiske husstandsgrupper.

Svar:

Afgiften på kul blev indført pr. 1. juli 1982. Afgiftsprovenuet har udviklet sig således:

	Mio. kr.
1982	45
1983	159
1984	174
1985	198
1986	548
1987	954
1988	917

Alene husstande, der opvarmes ved kul, kulbaseret fjernvarme eller kulbaseret kraftvarme, vil blive berørt af kulafgiftsændringen.

I følgende tabel er vist stigningen i opvarmningsudgifterne ved forskelligt varmemeforbrug og varmekilde:

Varmeforbrug	Ændring i opvarmningsudgift kulbaseret	
	fjernvarme kr./år	kraftvarme kr./år
80 GJ	525	225
75 GJ	495	210
70 GJ	460	195
65 GJ	430	185
60 GJ	395	170
55 GJ	365	155
50 GJ	330	140
45 GJ	295	125

80 GJ fjernvarme svarer til 3.000 liter fyringsolie. Et typisk parcelhus vil bruge omkring

65-80 GJ om året svarende til ca. 2.500-3.000 liter fyringsolie. Varmeforbruget i en typisk lejlighed er på omkring 50 GJ om året.

Spørgsmål 2:

Ministeren bedes oplyse, hvordan elafgiftsprovenuet har udviklet sig over hvert af årene siden afgiftens indførelse, og hvordan den af ministeren nu foreslåede forhøjelse vil fordele sig over typiske husstandsgrupper.

Svar:

Afgiften på elektricitet blev indført pr. 1. april 1977.

Afgiftsprovenuet har udviklet sig således.

	mio. kr.
1977	179
1978	355
1979	666
1980	1.213
1981	1.416
1982	1.467
1983	1.790
1984	1.862
1985	1.984
1986	3.379
1987	4.304
1988	4.410

For et typisk parcelhus uden elvarme vil udgifterne til el stige ca. 25 kr., hvis forslaget vedtages. For en typisk lejlighed vil eludgiften stige ca. 15 kr.

Hvis beboelsen er elopvarmet, vil varmeudgiften stige med op mod 100 kr. for et typisk parcelhus og med op mod 70 kr. for en typisk lejlighed.

Spørgsmål 3:

Hvordan har regeringen beregnet de i §§ 2 og 3 foreslåede afgiftsforhøjelser i relation til reguleringsaftalen fra foråret 1986? Aftalens oprindelige ordlyd bedes tilstillet udvalget.

Svar:

Udgangspunktet for reguleringen af afgiftssatserne på kul og elektricitet efter reguleringsaftalen er udviklingen i importpriserne for stenkul. Disse var i første kvartal 1986 i gennemsnit 375 kr. pr. ton og i fjerde kvartal 1988 268 kr. pr. ton. Efter at have taget hensyn til de i oktober 1986 forhøjede afgiftssatser og omlægningen af arbejdsgiverafgifterne i december 1987 er der basis for forhøjelse af begge afgiftssatser.

Reguleringsaftalen, der er optrykt i Skatte- og Afgiftsudvalgets tillægsbetænkning til lovforslag nr. L 214 afgivet den 20. marts 1986, har følgende ordlyd:

De under pkt. 1 nævnte energiafgifter reguleres, når de aktuelle råvarepriser ændres. Regulering vil første gang kunne finde sted 15. maj 1986 efter nedenstående retningslinjer.

Regulering finder sted halvårligt, hvis prisen på benzin (98 oktan) beregnet pr. 1. oktober og pr. 1. april som et gennemsnit af de af Danmarks Statistik offentliggjorte priser for de forudgående 2 måneder afviger 10 pct. fra en notering, der er beregnet på grundlag af en råolie-

pris på 17,5 \$ pr. tønde og en dollarkurs på 8,50 kr.

På tilsvarende måde reguleres afgifterne på andre energiprodukter.

Spørgsmål 7:

Der ønskes en ajourføring af oplysningerne afgivet den 18. januar 1989 på L 154 – bilag 28.

En tilsvarende oversigt ønskes for følgende yderligere lande: Frankrig, Italien, Holland, Belgien, Sverige, Norge, Storbritannien og USA.

Svar:

Industriministeriet har oplyst følgende:

De oplysninger, der blev afgivet den 18. januar 1989 som svar på spørgsmål 23 fra Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg (L 154 – bilag 27) er ajourført pr. 9. maj 1989 i vedlagte bilag I for så vidt angår Danmark og Vesttyskland. Endvidere er tilsvarende oplysninger pr. 1. maj 1989 givet for Norge og Sverige for 98 oktan benzin (premium), idet det ikke har været muligt på grundlag af umiddelbart tilgængelige oplysninger at oplyse tilsvarende tal for de to øvrige nævnte kvaliteter i Norge og Sverige eller tal for de tre omhandlede kvaliteter i de øvrige i spørgsmålet nævnte lande.

Jeg kan henholde mig hertil.

Aktuelle listepreiser og afgifter m.v. i øre/l for benzinprodukter i Danmark, Vesttyskland, Norge og Sverige

	Detailpris		Pris ekskl. benzinafgift, arbejdsgiverbidrag og moms, men inkl. dansk beredskabslagerafgift (p.t. 0,82 øre pr. l).		Benzinafgift, arbejdsgiverbidrag og moms		Afgiftsbe- tinget prisfor- skel	Prisfor- skel
	DK	D ¹⁾	DK	D	DK	D		
Super 98 oktan	754	537	233	218	521	319	202	217
Blyfri 95 oktan	710	502	234	234	476	268	208	208
Blyfri 92 oktan	702	482	228	217	474	270	204	220
	N ²⁾	S ²⁾	N	S	N	S		
Super 98 oktan	631	588	225	262	406	326		

¹⁾ Prisen for Vesttyskland er som hidtil angivet ved prisen i Flensborg.

²⁾ Norge (N) og Sverige (S) er angivet pr. 1. maj 1989.

Spørgsmål 8:

Der ønskes en konkret opgørelse over pristigningerne i de under spørgsmål 7 nævnte lande (inkl. Vesttyskland). Opgørelsen bedes udarbejdet både i salgspriser til forbrugerne og i priser ekskl. afgifter, sammenholdt med tilsvarende priser i Danmark på de samme tidspunkter. Priserne bedes om muligt oplyst pr. 5. januar, 5. marts og 5. maj 1989.

Svar:

Industriministeriet har oplyst følgende:

På grundlag af prisoplysninger indhentet i medlemslandene offentliggør EF-Kommissionen ugentligt priser ekskl. afgifter og moms for 98 oktan benzin (premium). Disse priser er vist i bilag 2 pr. 9. januar, 6. marts og ud fra de senest foreliggende oplysninger pr. 24. april 1989. Prisoplysningerne er omregnet til dkr./liter og er i øvrigt suppleret med oplysninger indhentet af Monopoltilsynet fra Norge og Sverige.

Det har ikke været muligt på grundlag af umiddelbart tilgængeligt materiale at fremskaffe prisoplysninger for 95 og 92 oktan blyfri benzin eller prisoplysninger fra USA. De manglende oplysninger vil kunne fremskaffes via Udenrigsministeriet, hvilket må forventes at tage nogen tid.

De af EF-Kommissionen tilvejebragte prisoplysninger er behæftet med nogen usikkerhed, idet det ikke er muligt med nøjagtighed at fastlægge en gennemsnitlig faktisk forbrugerpris for noget land.

De i marts 1989 gældende afgifts- og moms-satser i de enkelte EF-medlemslande fremgår af bilag 3. Det kan supplerende oplyses, at statsafgifterne på 98 oktan benzin i Norge og Sverige udgør 3,01 dkr./liter henholdsvis 3,26 dkr./liter. I Norge beregnes der 20 pct. moms af såvel pris før afgift som af afgiften, medens der i Sverige ikke tillægges moms ved prisberegningen.

Da Monopoltilsynet ikke har nøje kendskab til afgiftsberegningsprincipperne i andre lande, har tilsynet ikke beregnet priserne for 98 oktan benzin inkl. moms og statsafgifter, idet bemærkes, at oplysninger om priserne inkl. moms og statsafgifter ikke tilvejebringes af EF-Kommissionen.

Ved vurderingen af de absolutte prisændringer og af prisforskellene landene imellem skal det tages i betragtning, at en lang række forskelligartede forhold spiller ind såsom forskelle i lagerbeholdningernes størrelse, i benzinstationernes gennemsnitlige mængdemæssige afsætning, i landenes infrastruktur, i betalings- og rabatsystemernes udformning og omfang samt i de enkelte landes generelle pris- og lønudvikling.

Industriministeriet har videre oplyst, at de af EF-Kommissionen hos medlemslandene indhentede oplysninger om forbrugerpriser ekskl. moms og statsafgifter, jf. bilag 2, repræsenterer de i landene fastsatte gennemsnitlige vejledende listepriser i benzinprodukter reduceret med gennemsnitligt ydede rabatter, der for Danmarks vedkommende udgør ca. 20 øre/liter.

Jeg kan henholde mig hertil.

Underbilag 2

**Forbrugerpriser ekskl. moms og statsafgifter pr. 9. januar, 6. marts og 24. april 1989 på 98 oktanol
benzin i udvalgte lande**

Land	9. januar 1989 kr./liter	6. marts 1989 kr./liter	24. april 1989 kr./liter	Prisændring 9. januar-24. april 1989 kr./liter
Vesttyskland	1,48	1,51	2,01	+0,53
Frankrig	1,29	1,35	1,73	+0,44
Italien	1,55	1,62	1,95	+0,40
Holland	1,59	1,72	2,31	+0,72
Belgien	1,57	1,57	2,20	+0,63
England	1,51	1,65	2,03	+0,52
Sverige	1,78	1,78	2,62 ¹⁾	+0,84
Norge	1,81	1,81	2,25 ²⁾	+0,44
Danmark	1,59	1,70	2,17	+0,58

¹⁾ pr. 1. maj 1989.

²⁾ pr. 26. april 1989.

Taxes and duties at March 1989
National currencies

VAT (pct.)	B	DK	D	HE	E	F	IRL	I	L	NL	P	UK
Gasoline (premium)	25,00	22,00	14,00	36,00	12,00	18,60	25,00	19,00	12,00	18,50	8,00	15,00
Gasoline	25,00	22,00	14,00	36,00	12,00	18,60	25,00	19,00	12,00	18,50	8,00	15,00
Diesel oil	25,00	22,00	14,00	6,00	12,00	18,60	25,00	19,00	12,00	18,50	8,00	15,00
Gasoil	17,00	22,00	14,00	6,00	12,00	18,60	10,00	19,00	6,00	18,50	0,00	0,00
Fuel oil(t)	17,00	22,00	14,00	6,00	12,00	18,60	10,00	9,00	6,00	18,50	8,00	0,00
Excise tax (1.000 l)												
Gasoline (premium)	12.000,00	3.700,00	650,00	26.727,00	37.000,00	3.055,30	303,50	826.000,00	9.960,00	848,40	3.525,00	212,20
Gasoline	12.000,00	3.315,00	570,00	27.075,00	37.000,00	2.907,80	303,50	826.000,00	9.960,00	790,70	3.431,00	212,20
Diesel oil	6.050,00	1.760,00	444,10	10.399,00	18.000,00	1.572,50	223,10	352.280,00	4.300,00	285,60	0,00	172,90
Gasoil	0,00	1.760,00	58,20	10.399,00	9.000,00	405,60	37,30	352.280,00	0,00	118,80	0,00	11,00
Fuel oil(t)	0,00	1.980,00	30,00	9.239,00	1.700,00	131,82	7,96	10.000,00	100,00	40,06	0,00	7,82
Taxes/Duties (1.000 l)												
Gasoline (premium)	0,00	2,30	0,00	24.711,00	2.434,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68.853,00	0,00
Gasoline	0,00	2,30	0,00	25.735,00	1.380,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68.871,00	0,00
Diesel oil	0,00	2,30	0,00	9.493,00	5.560,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33.290,00	0,00
Gasoil	0,00	2,30	0,00	9.493,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fuel oil(t)	0,00	0,00	0,00	8.701,00	572,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.061,00	0,00

Spørgsmål 10:

Vil skatteministeren eller energiministeren tage initiativ til en massiv informationskampagne for anvendelse af blyfri benzin, som indeholder konkret angivelse af, hvilke biler (mærke, model, årgang m.v.) der uden problemer kan anvende blyfri benzin – eventuelt i et samarbejde med FDM, bilimportørerne m.fl.?

Svar:

Energiministeriet har svaret følgende:

Der synes blandt den tekniske sagkundskab at være enighed om, at anvendelsen af blyfri benzin vil kunne øges væsentligt, uden at det vil give tekniske problemer i form af motorskader m.v.

Når forbrugerne ikke i højere grad er gået over til blyfri benzin trods lavere priser på denne, må årsagen i vidt omfang søges i frygt for motorskader m.v., som i mange tilfælde er ubegrundede.

En eventuel informationskampagne af den nævnte karakter hører naturligt hjemme i Miljøministeriets regi.

Miljøministeriet har oplyst, at man som led i et generelt initiativ med henblik på at reducere blyforureningen påtænker at iværksætte en sådan informationskampagne.

Jeg kan henholde mig hertil.

Spørgsmål 12:

Aftalen, som den blev indgået i 1986 imellem den daværende regering og Det Radikale Venstre, bedes oversendt til udvalget.

Samtidig udbedes en specificeret opgørelse over, hvordan man er nået frem til de foreslåede reguleringer. Såfremt reguleringerne skal foretages med udgangspunkt i de helt aktuelle priser, bedes oplyst, med hvilke beløb afgifterne skal reguleres.

Svar:

Reguleringsaftalen for energiafgifterne fra marts 1986 er gengivet i svaret til spørgsmål 3.

Udgangspunktet i aftalen for reguleringen af benzinafgifterne m.m. er udviklingen i råoliepriserne.

Da der sidst blev reguleret i efteråret 1987, var baggrunden for reguleringen en råoliepris på 129,50 kr. pr. tønde.

Med uændrede råoliepriser ville omlægningen af arbejdsgiverafgifterne i december 1987 have medført en stigning i forbrugerpriserne på olieprodukter og især benzin.

Ved trepartsforhandlingerne i november 1987 var der derfor enighed om, at der ved fremtidige regleringer skulle tages hensyn til virkningerne af omlægningen.

Dette medførte teknisk, at der blev beregnet en ny basis for vurderingen af ændringer i råolieprisen, der var lavere end den hidtidige. Basisprisen blev således nedsat fra de nævnte 129,50 kr. pr. tønde til 116,90 kr. pr. tønde.

I 1988 var råolieprisen mere end 10 pct. lavere end den anførte basispris på 116,90 kr. pr. tønde, men partierne bag aftalen fandt ikke, at der burde foretages reguleringer i form af afgiftsforhøjelser.

I gennemsnit udgjorde råolieprisen for februar/marts 1989 130,46 kr. pr. tønde, altså 11,6 pct. over basisprisen.

Betingelserne for at indlede forhandlinger om at regulere afgiftssatserne var således opfyldt.

Efter en forhandling mellem partierne bag aftalen har regeringen foreslået afgiften af blyfri benzin nedsat med 15 øre pr. liter og for blyholdig benzin nedsat med 10 øre pr. liter.

Endelig kan det oplyses, at de aktuelle råoliepriser er på omkring 145 kr. pr. tønde og således også ville have givet anledning til at indlede forhandlinger om nedsættelse af afgiften på benzin m.m., hvis denne havde været gældende i februar/marts 1989.

Spørgsmål 13:

Finder energiministeren og miljøministeren, at der ud fra miljømæssige grunde er baggrund for at gøre det mere tiltrækkende at anvende autogas?

Autogassens miljømæssige fordele set i forhold til blyfri benzin bedes belyst.

Svar:

Miljøministeriet har oplyst følgende:

Gennem de senere år er der sket et drastisk fald i antallet af personbiler, der kører på autogas (fra ca. 28.000 i 1982 til ca. 7.000 i 1987).

Der er formentlig flere årsager hertil. Først og fremmest har de økonomiske fordele været begrænsede, men det har sandsynligvis også

Bilag til bet. o. lovf. vedr. visse forbrugsafgiftslove

spillet ind, at der har været en række tekniske problemer forbundet med installerede gasanlæg.

Ser man alene på personbiler, må der ved vurderingen af de miljømæssige forhold skelnes mellem situationen, således som den ser ud i dag, og den situation, der foreligger, når de amerikanske udstødningsnormer indføres fra 1. oktober 1990.

For at opfylde de amerikanske normer må de gasdrevne biler nemlig ligesom benzindrevne biler forsynes med regulerede 3-vejs katalysatorer, og der vil derfor ikke i denne situation være noget miljømæssigt argument for at benytte gas frem for benzin. Derimod vil autogas – på lige fod med benzin – være at foretrække frem for dieselolie, også selv om dieselbilerne opfylder de amerikanske normer.

Set i forhold til de eksisterende biler kan der være visse miljømæssige fordele knyttet til anvendelsen af autogas.

I forhold til benzindriften giver gasdriften mindre udslip af kulilte (CO) og kulbrinter (HC). Endvidere er sammensætningen af de udsendte kulbrinter mindre problematisk, hvilket bl.a. giver sig udtryk ved, at den mutagene effekt (kræftfremkaldende egenskab) af udstødningsgassen fra gasdrevne biler er meget lav.

Såfremt sammenligningen går på blyholdig benzin, er der endvidere den fordel, at autogas ikke indeholder bly.

Derimod er udslippet af kvælstofoxider (NO_x) stort set ens ved benzindriften og gasdriften.

I forhold til dieseldrevne biler er den store fordel ved gasdriften, at udstødningsgassen ikke indeholder partikler, ligesom den mutagene effekt er væsentlig lavere. Derimod er udslippet af NO_x større fra gasdrevne biler end fra dieseldrevne biler.

Der er således ingen tvivl om, at gasdrevne biler i sammenligning med benzindrevne biler miljømæssigt er at foretrække, indtil skærpede normer til bilers udstødning træder i kraft 1. oktober 1990.

Det vurderes dog, at der skal ske meget kraftig subsidiering af gasbiler, hvis der indtil denne dato ønskes en større udbredelse af gasbiler. Denne subsidiering vurderes ikke at ville stå i rimeligt forhold til de miljømæssige fordele.

Energiministeriet har tilsluttet sig denne bevarelse.

Spørgsmål 14:

Kredittiden for afgifter og moms på benzin bedes oplyst. Hvor store beløb har benzin- og olieselskaberne gennemsnitligt til rådighed som følge af afgifter og moms i alt og alene relateret til benzinsalget?

Såfremt der forudsættes en rente på 10 pct. p.a., hvad er da rentegevinsten på afgifter og moms fra benzinsalget i alt om året, og hvad svarer det til omregnet pr. solgt liter benzin?

Svar:

Afgifterne af olie, benzin og LPG, der normalt opkræves i engrosledet, opgøres for en måned ad gangen og angives inden den 15. i måneden efter. Afgifterne skal indbetales inden udgangen af måneden. Den gennemsnitlige kredittid er således 45 dage.

Byerhverv, hvorunder olieselskaber og forhandlere hører, opgør moms for et kvartal ad gangen. Momsen skal angives og betales inden den 20. i den anden måned efter kvartalet. Den gennemsnitlige kredittid er således 95 dage for byerhverv.

Ved import opkræves importmoms i forbindelse med fortoldningen. Importmomsen for en måned skal indbetales inden udgangen af den følgende måned. Kredittiden er således i gennemsnit 45 dage.

Arbejdsmarkedsbidraget opgøres for et kvartal og skal indbetales 3 måneder og 20 dage efter kvartalets udløb. Den gennemsnitlige kredittid er således 155 dage.

I 1988 var provenuet af benzin, olie og LPG-afgifterne som følger:

Vare	Bruttoprove- nu mio. kr.	Godtgørelser mio. kr.	Nettoprove- nu mio. kr.
Benzin	7.205,5	25,6	7.179,9
Olieprodukter	10.844,1	6.709,2	4.134,9
LPG	295,5	234,3	61,2
I alt	18.345,1	6.969,1	11.376,0

Det kan således oplyses, at der i gennemsnit i 1988 var en kredit til dem, der afgiftsberigtiger olieprodukterne, på 901 mio. kr. for benzin, 1.356 mio. kr. for olieprodukter og 37 mio. kr. for LPG. Det bemærkes, at ikke al benzin, olie og LPG afgiftsberigtiges af benzin- og olieselskaberne, idet f.eks. en del fuelolie afgiftsberigtiges ved forbrug i varmegærker. Ved en rentefod på 10 pct. var kreditfordelen således for benzin 90 mio. kr., for olieprodukterne 136 mio. kr. og for LPG 3,7 mio. kr.

Energiafgiften giver dog ikke alene kreditfordele for erhvervene. Godtgørelserne til erhvervene sker således med en vis forsinkelse. For virksomheder, der er momsregistreret som byerhverv, er debetperioden således i gennemsnit 95 dage. For landbrug m.m. er debetperioden i gennemsnit 305 dage. Virksomheder med et vist forbrug af olie og LPG har dog mulighed for, efter ordningen for fremskyndet tilbagebetaling af visse afgifter, at få afgifterne godtgjort for en måned ad gangen. Den gennemsnitlige debettid for disse virksomheder er i gennemsnit 14 dage tillagt den tid, virksomheden efter må-

nedens udløb er om at anmode om godtgørelsen tillagt højst 3 ugers ekspeditionstid (i gennemsnit ca. 1 uge) hos toldvæsenet.

Med hensyn til momsen bemærkes, at olieselskaberne ofte sælger andet end olieprodukter og benzin. Der er også andre end de egentlige olieselskaber og -forhandlere, der handler med olieprodukter m.m. En del af olieprodukterne sælges endvidere til eksport, der er fritaget for moms.

Endelig vil sektoren i varierende omfang købe varer og ydelser fra underleverandører, herunder importører. Der er således ikke umiddelbart tilgængelige oplysninger om benzin- og olieselskabernes kreditfordele for moms ved salg af benzin og olie til det danske marked.

Kreditfordelene ved moms og punktafgifter må formodes at påvirke prisen i modsat retning, men i samme omfang som selve afgifterne. Ligesom afgifterne belaster forbrugerne, må det formodes, at kreditfordelen i sidste ende mindsker forbrugernes belastning.

Der henvises i øvrigt til vedlagte bilag:

Underbilag 4

I følgende oversigt er det vist, hvordan afgifterne påvirker prisdannelsen på forskellige olieprodukter, der sælges kontant, når der tages hensyn til kreditfordelen. Renten er 10 pct.

	98 oktan benzin øre/1	Fyringsolie kr./1.000 l
Salgspris	750,000	4.000,00
Moms	÷ 135,246	÷ 721,31
Kreditfordel moms	3,569	19,03
Arbejdsmarkedsbidrag	÷ 15,369	÷ 81,97
Kreditfordel arbejdsmarkedsbidrag	0,662	3,53
Punktafgift	÷ 370,000	÷ 1.760,00
Kreditfordel punktafgift	4,625	22,00
Debttab af afgifter ved lager af afgiftsberigtiget benzin 15 dage . . .	÷ 1,547	0,00
Importpris	÷ 155,000	÷ 1.075,00
Debttab ved udlæg af importmoms	÷ 0,474	÷ 3,28
Bruttoavance uden afgifter, når der tages hensyn til kredittider ved disse	81,221	403,00
Bruttoavance uden afgifter, når der ikke tages hensyn til kredittider ved disse	74,385	361,72

Kreditfordelene ved moms og arbejdsmarkedsbidrag er fordelt blandt benzinforhandlerne, olieselskaberne og disses leverandører af andre varer og ydelser etc. Kreditfordelen ved punktafgiften tilfalder umiddelbart olieselskabet. Debttabet ved udlæg af importmoms vil normalt umiddelbart blive båret af olieselskabet, medens debttabet ved lager af afgiftsberigtiget benzin umiddelbart bæres af benzinforhandleren. Som nævnt må det formodes, at kreditvirkningerne af afgifterne er en integreret del af afgiftssatsen og således i samme omfang som disse påvirker prisdannelsen. Tilstedeværelsen af kredittiderne, der er begrundet administrativt, øger således næppe virksomhedernes overskud netto.

Spørgsmål 18:

Hvor stor er punktafgiftsbelastningen (kr./GJ) på nedennævnte energiprodukter, dels efter gældende regler, dels for det tilfælde, at L 235 vedtages:

Benzin (blyholdig)
Benzin (blyfri)
Gas- og dieselolie
Fuelolie
Fyringstjære
El-varme (bruttoenergiforbrug)
Anden el (bruttoenergiforbrug)
Autogas
Anden flaskegas
Stenkul (el-værkskul)
Brunkulsbriketter
Petroleum
Naturgas?

Svar:

Punktafgiftsbelastningen på de pågældende energiprodukter fordeler sig som følger:

	kr./GJ	
	nuværende	efter L 235
Benzin (blyholdig) . . .	112,63	109,59
Benzin (blyfri)	101,37	96,80
Gas- og dieselolie . . .	49,07	49,07
Fuelolie	49,01	49,01
Fyringstjære	48,95	48,95
El-varme*)	28,19	28,68
Anden el*)	31,60	32,08
Autogas	49,92	49,92
Anden flaskegas	50	50
Stenkul (el-værkskul)	26,79	30,36
Brunkulsbriketter . . .	26,65	30,22
Petroleum	50,57	50,57

*) Elafgiften er omregnet i forhold til brændselsforbruget ved elproduktion med en virkningsgrad på 35 pct.

Naturgas er ikke pålagt punktafgift, men ved salg til kunder, der ellers skulle betale olieafgift, fastsættes naturgasprisen svarende til olieprisen inkl. afgift.

Spørgsmål 19:

Hvilke toldbeløb, beredskabslagergebyrer og andre afgifter indgår i benzinliterprisen ud over moms og benzinafgift?

Svar:

Der betales 6 pct. told ved indførelse af benzin fra lande uden for EF og EFTA.

Benzin er desuden pålagt et beredskabslagergebyr på 0,82 øre pr. liter. Endvidere skal der betales arbejdsmarkedsbidrag på 2,5 pct.

Spørgsmål 20:

Hvad kan ministeren oplyse om regeringens stilling til den henvendelse, som Danske Fjernvarmeværkers Forening i april 1989 har rettet til statsministeren om at ændre kulafgiften til en røgdudslipsafgift?

Svar:

Spørgsmålet om udformning af energiafgifterne vurderes i øjeblikket i et tværministerielt embedsmandsudvalg. Resultatet af udvalgsarbejdet forventes at foreligge i løbet af 1989.

Spørgsmål 21:

Hvor vidt er det rigtigt, at oprindelsen til benzinafgiften er, at der skulle betales én øre pr. liter som bidrag til bygningen af den første Lillebæltsbro, og hvornår (og med hvor meget) steg benzinafgiften første gang i forhold til sit historiske udgangspunkt, dels midlertidigt, dels varigt?

Svar:

Benzinafgiftens størrelse, fra dens indførelse i 1927 til 1969, fremgår af nedenstående tabel:

*Benzinafgifterne 1927-69.
Øre pr. liter*

	Ordinær afgift	Énøre 1932-loven	Énøre 1941-loven	Tillægsafgift	I alt øre pr. l
		til større bro- og vejanlæg			
1927	7				7
1931	7			2	9
1932 (april)	7	1		2	10
1932 (juni)	7	1		5	13
1939	17	1		5	23
1941	17	1	1	5	24
1945	27	1	1	5	34
1948	40	1	1	5	47
1949	34	1	1	5	41
1955	34	1	1	20	56
1959	36			20	56
1961	36			30	66
1964	36			35	71
1969	36			41	77

Afgiften blev oprindeligt fastsat til 7 øre pr. liter. Provenuet indgik – efter dækning af opkrævningsomkostninger – i en fond til vejformål. I 1931 indførtes en tillægsafgift på 2 øre pr. liter, som indgik i de almindelige statsindtægter. I 1932 blev der desuden indført en énøreafgift til dækning af omkostninger i forbindelse med bygningen af bl.a. Storstrømsbroen. En ny énøre-afgift blev indført i 1941 ligeledes til dækning af større bro- og vejanlæg.

Den ordinære afgift på 7 øre pr. liter forhøjedes midlertidigt til 17 øre pr. liter i 1939. Den midlertidige forhøjelse blev forlænget gentagne gange, ligesom afgiften forhøjedes, så den i 1948 var på 40 øre pr. liter.

Fra 1971 blev der lovteknisk foretaget en sammenlægning af den ordinære benzinafgift og tillægsafgiften til én afgift på 77 øre pr. liter. I en overgangsperiode gik $\frac{3}{77}$ af provenuet til vejfonden og de resterende $\frac{4}{77}$ i statskassen.

Spørgsmål 22:

Hvilke juridisk fastlagte begunstigelser har naturgassen opnået i konkurrencen med kul?

Svar:

Naturgassen er ikke belagt med punktafgift. Naturgaspriserne følger imidlertid priserne på de konkurrerende brændsler, gasolie eller fuelolie, inkl. afgift. Afgiftsfritagelsen for naturgas er derfor et indirekte tilskud til gasselskaberne.

Danske Fjernvarmeværkers Forening
Den 19. maj 1989

Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg

Kulafgiften vil ramme 700.000 familier

Meddelelsen om, at Energiministeriet har planer om at forhøje afgiften på kul, har rystet Danske Fjernvarmeværkers Forenings medlemmer, fordi en sådan afgiftsforhøjelse gennem fjernvarmeforsyninger bl.a. fra de store kraftvarmeværker skønmæssigt vil berøre 700.000 familiers økonomiske situation. Det gør ikke situationen mindre alvorlig, at der er tale om, at fjernvarmen i disse familiers hverdag indgår som et livsnødvendigt gode.

En afgiftsforhøjelse vil også få uheldig indflydelse på de kollektive varmeforsyningers sigte mod at få så høj en tilslutning som overhovedet muligt, såvel af miljømæssige som samfunds- og selskabsøkonomiske grunde.

Danske Fjernvarmeværkers Forening vil derfor på det kraftigste advare mod at lege med ilden og gøre det mindre attraktivt at tilslutte sig fjernvarmenettet.

Vi vil endvidere understrege, at det er svært – for ikke at sige umuligt – at tilrettelægge en langsigtet energipolitik, fordi de ledelser, der står med det daglige ansvar for varmeforsyningen af landets indbyggere, den ene gang efter den anden bliver præsenteret for hovsa-løsninger af afgiftsstigninger snart på det ene snart på det andet område.

Set på baggrund af Brundtland-rapportens konklusioner kan det konstateres, at fjernvarmen allerede har en førerstilling, når det drejer sig om teknologisk udvikling til størst mulig udnyttelse af brændslernes energi og miljøforanstaltninger.

Brundtland-rapporten peger endvidere på, at Den Tredje Verden skal have mulighed for at øge sin energiproduktion. Hvis der skal tages hensyn til både miljøet og det sociale sammenhold på globalt plan, er det nødvendigt, at de vestlige lande anvender f.eks. kul og andre brændsler, som kræver en stor økonomisk indsats med hensyn til udvikling af renere teknologi for at give U-landene mulighed for vækst. Som følge heraf bør en eventuel afgiftspolitik knytte sig ikke til brændslet, men til det, der sendes ud gennem skorstenen (emmission). Det kan derfor ikke være i overensstemmelse med Brundtland-rapporten at lægge afgifter på brændsler.

Tilmed skal påpeges, at afgiftsforhøjelser kan hæmme den teknologiske udvikling. Undlader man at gribe forstyrrende ind, vil Danmark kunne bidrage til energi- og miljøgevinster i andre lande, hvorved Brundtland-rapportens anvisninger tilgodeses på allerbedste vis. Den udenlandske interesse for dansk eksport på dette felt vil svækkes i samme takt, når det drejer sig om sammenhængen mellem miljøbeskyttelse og omkostningerne i forbindelse med varmeproduktion.

Foreningen skal pointere, at det således af sociale, miljømæssige og eksportmæssige årsager vil være overordentligt betænkeligt, såfremt regeringen på trods af disse indtrængende advarsler skulle beslutte sig for at forhøje kulafgiften.

Med venlig hilsen

Lennart Larson

Danske Fjernvarmeværkers Forening
Den 28. april 1989

Energiforbrug og miljøbelastning

Udtalelse fra Danske Fjernvarmeværkers Forening vedtaget på Foreningens generalforsamling den 27. april 1989

Baggrund

Brundtland-rapporten understreger bl.a., at Den vestlige Verden er pålagt det store ansvar at udnytte energiressourcerne bedst muligt, idet Den Tredje Verden har behov for at øge sit energiforbrug.

Miljøet vil få høj prioritet i internationale forhandlinger, og de vestlige lande vil få pålagt at investere i udviklingen af nye og forbedrede teknologier for at minimere forureningen og øge udnyttelsen af de mest tilgængelige brændsler, af hvilke kul er det vigtigste, fordi der er kulreserver svarende til mindst 500 år.

Der må stilles krav til regeringen om ikke at modarbejde Brundtland-rapportens målsætning gennem en forfejlet skatte- og afgiftspolitik.

Derfor må regeringen handle i overensstemmelse med Brundtland-rapportens overordnede globale målsætning:

1. Jordens ressourcer af fossile brændsler, specielt olie og naturgas, er begrænsede.
2. Anvendelsen af fossile brændsler indebærer risiko for, at der kan skabes en række miljøproblemer, hvis mulige konsekvenser i form af klimaændringer er uoverskuelige.
3. En socialt afbalanceret og bæredygtig udvikling på globalt plan forudsætter, at der kan ske en vækst i Den Tredje Verdens energiforbrug.
4. Vedvarende energikilder, især med nye og forbedrede teknologier, vil kunne bidrage til, at forbruget af fossile brændsler nedbringes, og dermed bidrage til en bæredygtig udvikling.

At dømme efter Folketingets modtagelse af åbningstalen og den efterfølgende debat vedrørende de globale energi- og miljøforhold er der

bred opbakning i Folketinget og i befolkningen bag statsministerens udtalelser.

Status

Danmark har allerede markeret sig stærkt internationalt på energiområdet.

- I perioden fra 1975 til 1987 blev det primære energiforbrug til opvarmning reduceret med over 11 pct. selv om det opvarmede areal voksede med 17 pct.
- Verdens højeste dækning med kraftvarme (mindre primært energiforbrug og dermed mindre miljøbelastning).
- Udnyttelse af spildvarme fra industrien.
- En kraftig indsats for at udnytte alternative energikilder (affald, halm, træ, vind, biogas).
- Verdens højeste dækning med fjernvarme.
- En stor indsats for gennem forbedret forbrændingsteknik og rørgrensning at nedsætte miljøbelastningen.
- En særlig indsats er ydet for at udvikle elbesparende udstyr.

Vi er således nået langt med hensyn til at reducere energiforbruget og reducere belastningen af miljøet, og er altså godt på vej med hensyn til at efterleve Brundtland-rapportens anbefalinger.

I denne udvikling har det veludbyggede danske fjernvarmenet spillet en meget stor rolle – ja, har på de fleste områder været en forudsætning for udviklingen (udnyttelse af kraftvarme, spildvarme, alternativ energi).

Målsætning

Danmark bør fortsætte sin indsats for at forbedre teknologien, udnytte primærenergien bedre, nedsætte energiforbruget, fortsat udvikle de alternative energikilder og i takt med den

teknologiske udvikling forbedre røgrensningen.

Men vi bør også være opmærksom på, at Brundtland-rapporten peger på, at Den Tredje Verden skal have mulighed for at øge sin energiproduktion. Hvis der skal tages hensyn til både miljøet og det sociale sammenhold på globalt plan, er det nødvendigt, at de vestlige lande anvender f.eks. kul og andre brændsler, som kræver en stor økonomisk indsats med hensyn til udvikling af renere teknologi, for at give U-landene mulighed for vækst. Som følge heraf bør en eventuel afgiftspolitik knytte sig ikke til brændslet, men til det, der sendes ud gennem skorstenen, emissionen.

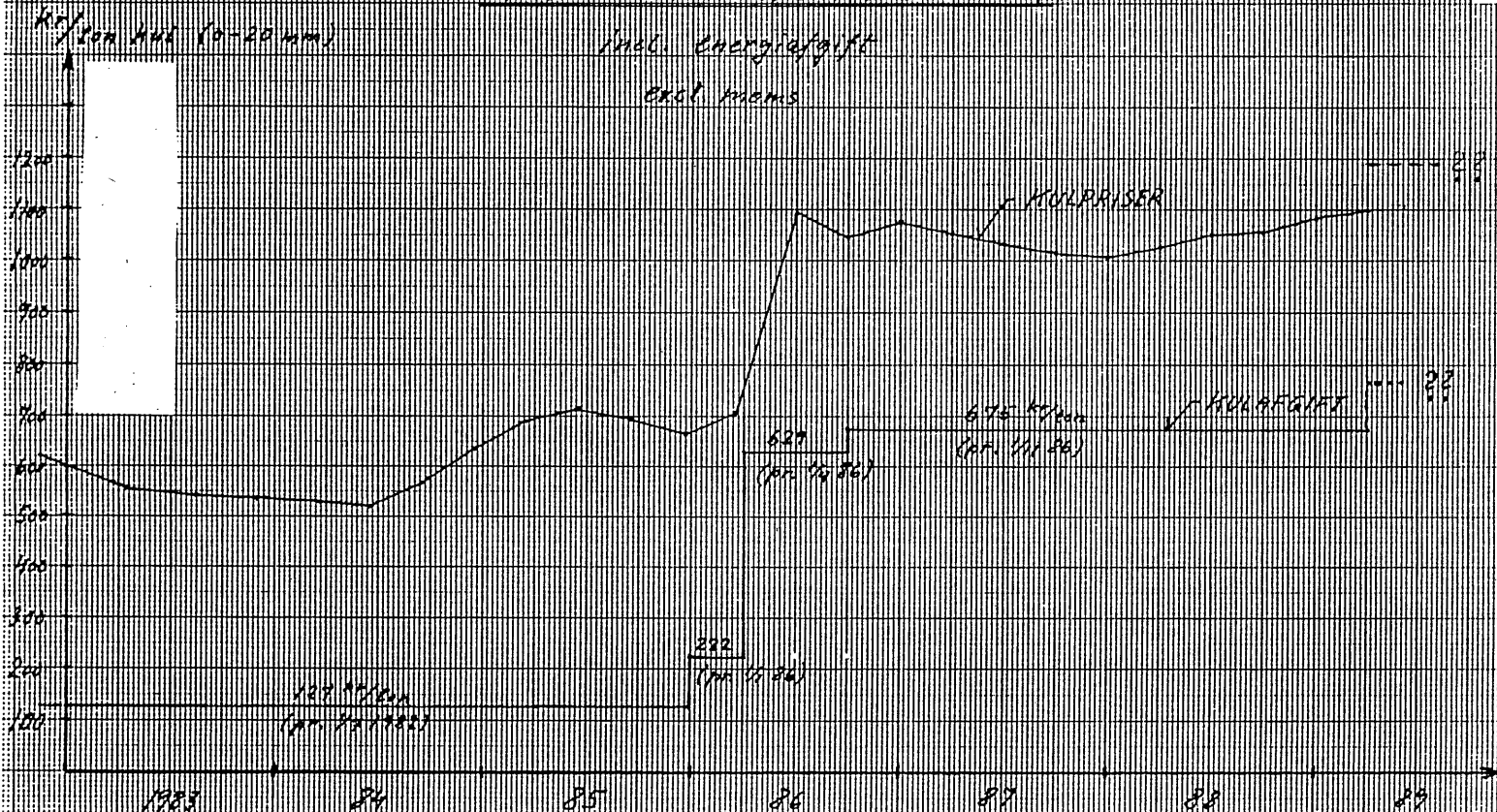
Det er ikke i overensstemmelse med Brundtland-rapporten at lægge afgift på brændslet, i stedet bør en eventuel afgift placeres på det, der slippes ud i atmosfæren. Herigennem vil incitamentet til at skabe et renere miljø blive forstærket, og netop her vil Danmark kunne yde den største indsats over for omverdenen.

Nye initiativer

Det foreslås, at der snarest iværksættes:

- En analyse af afgiftssystemet i relation til målsætningen om at nedbringe energisystemets miljøbelastning. Det bør i denne forbindelse undersøges, om en omlægning af energiafgifterne fra afgift på brændsel til afgift på miljøbelastning – emission af skadelige stoffer – vil være hensigtsmæssig.
- Et afgiftssystem, der ved kombineret produktion knytter sig til el- henholdsvis varme- produktionens miljøbelastning.
- Gennemførelse af målrettede sparekampagner til støtte for de lokale energiansvarlige på virksomhederne og inden for den offentlige sektor.
- Afsættelse af midler til øget forskning og udvikling inden for forbrændingsteknologi, herunder også miljørigtig kulanvendelse, øget udnyttelse af alternative energikilder samt inden for fjernvarmeteknologi.

KULPRISER I FLG. DJFF'S STATISTIK



21/10/89