

Lovforslag nr. L 248. Fremsat den 26. marts 1992 af skatteministeren (Fogh Rasmussen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om afgift af visse olieprodukter og lov om afgift af gas

§ 1

I lov om afgift af visse olieprodukter, jf. lovbeholdning nr. 725 af 1. november 1991, som ændret ved § 1 i lov nr. 889 af 21. december 1991, som ændret ved § 2 i lov nr. 143 af 3. marts 1992, og lov nr. 890 af 21. december 1991, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

»Af forbrug af olieprodukter her i landet svares afgift til statskassen efter reglerne i denne lov og efter følgende satser:

- 1) Gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof: 177 øre pr. l.
- 2) Anden gas- og dieselolie: 149 øre pr. l.
- 3) Let dieselolie: 167 øre pr. l.
- 4) Fuelolie: 166 øre pr. kg.
- 5) Fyringstjære: 150 øre pr. kg.
- 6) Petroleum, der anvendes som motorbrændstof: 177 øre pr. l.
- 7) Anden petroleum: 149 øre pr. l.«

2. I § 1 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Skatteministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte specifikationer for let dieselolie.«

3. § 9, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. For ultralet dieselolie, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 30 øre pr. l.«

4. I § 9, stk. 5, ændres »let dieselolie« til: »ultralet dieselolie.«.

5. § 10, stk. 2, 2. og 3. pkt., affattes således:

»Afgiften af olieprodukter, der anvendes som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer samt andet motorbrændstof, tilbagebetales ikke. Der gives dog tilbagebetaling for andet motorbrændstof til brug i virksomheder nævnt i merværdiafgiftslovens § 25.«

6. I § 10, stk. 5, 1. pkt., ændres »i registrerede motorkøretøjer« til: »som motorbrændstof«.

7. I § 11, stk. 1, 2. pkt., udgår »jf. dog § 10, stk. 2, 2.-3. pkt.«.

§ 2

I lov om afgift af gas, jf. lovbeholdning nr. 620 af 14. oktober 1988, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 396 af 6. juni 1991 og § 4 i lov nr. 889 af 21. december 1991, som ændret ved § 2 i lov nr. 143 af 3. marts 1992, foretages følgende ændringer:

1. § 1 affattes således:

»§ 1. Der svares afgift til statskassen af flaskegas (LPG) og af gas (bortset fra LPG), der fremkommer ved raffinering af mineralisk olie (raffinaderigas).

Stk. 2. Afgiften udgør

- 1) for autogas (LPG): 118 øre pr. l,
- 2) for anden flaskegas (LPG) og for gas (bortset fra LPG), der fremkommer ved raffine-

ring af mineralsk olie (raffinaderigas): 200 øre pr. kg.«

Stk. 3. Af en blanding af de i stk. 2 nævnte produkter og andre varer svares der afgift af hele blandingen efter satsen i stk. 2, såfremt blandingen er anvendelig til fyringsformål eller som drivmiddel i motorkøretøjer.«

2. § 8, stk. 2, 2. og 3. pkt., affattes således:

»Afgiften af gas, der anvendes som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer samt andet motorbrændstof, tilbagebetales ikke. Der gives dog tilbagebetaling for andet motorbrændstof til brug i virksomheder nævnt i merværdiafgiftslovens § 25.«

3. I § 8, stk. 5, ændres »i registrerede motorkøretøjer« til: »som motorbrændstof«.

4. I § 9, stk. 1, 2. pkt., udgår »jf. dog § 8, stk. 2, 2.-3. pkt.,«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1992, jf. dog stk. 3 og 4.

Stk. 2. Loven finder anvendelse på afgiftspligtige varer, der efter lovens ikrafttræden leveres eller udleveres fra eller forbruges af registrerede virksomheder eller angives til fortoldning.

Stk. 3. I perioden fra den 1. juli 1992 til og med den 31. december 1992 ydes der uanset § 10, stk. 2, 2. pkt., i lov om afgift af visse olieprodukter, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 5, delvis tilbagebetaling af afgiften af olieprodukter, der anvendes som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer. Tilbagebetalingsbeløbet udgør 56 øre pr. l. For andet motorbrændstof ydes i samme periode fuld tilbagebetaling af afgiften.

Stk. 4. I perioden fra den 1. juli 1992 til og med den 31. december 1992 ydes der uanset § 8, stk. 2, 2. pkt., i lov om afgift af gas, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 2, delvis tilbagebetaling af afgiften af gas, der anvendes som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer. Tilbagebetalingsbeløbet udgør 38 øre pr. l. For andet motorbrændstof ydes i samme periode fuld tilbagebetaling af afgiften.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget er et led i den række af lovforslag, der har til formål at foretage den sidste del af afgiftstilpasningen til EF-niveau inden overgangen til det indre marked fra 1. januar 1993. Der kan særligt henvises til bemærkningerne til det samtidigt fremsatte lovforslag om ændring af lov om afgift af øl og lov om afgift af vin og frugtvin m.m. (Afgiftsreduktioner).

De foreslåede afgiftssatser forudsætter, at CO₂-afgifterne forinden er trådt i kraft.

Nærværende forslag tilpasser afgiften på olie og gas til drift af motorer til de krav, der forventes vedtaget af EF. Yderligere foreslås gennemført en generel differentiering af afgiften af olie til motordrift mellem almindelig dieselolie og let dieselolie. For rutebiltrafik foreslås indført fuld godtgørelse for afgiften forhøjet med 30 øre pr. liter, såfremt der anvendes ultralet olie.

På et møde i EF's ministerråd den 24. juni 1991 blev der opnået enighed om, at dieselolie skal belastes med en afgift på mindst 194 øre pr. liter ved den gældende ECU kurs. Der skal tilsvarende fastsættes en minimumsafgift på autogas. Minimumsafgifterne skal gælde fra senest 1. januar 1993.

Foruden regler om afgiftssatsernes størrelse har Kommissionen også fremsat et strukturforslag, der angiver anvendelsesområdet for dieselolieafgiften. Dette strukturforslag er stadig under behandling i EF.

EF's minimumsafgift er fastsat på et forholdsvist højt niveau. Der er flere grunde til at belægge dieselolie med en høj afgift. For det første er det for EF et mål, at vejtrafikken bør betale for de omkostninger, den påfører samfundet i form af brug og slid af veje. Herudover har Kommissionen anført, at afgiften på dieselolie yderligere bør afspejle miljøomkostningerne herunder udslippene af CO₂.

Regeringen er principielt enig i disse synspunkter. Ved en samtidig indførelse af dieselafgift i alle EF-lande forringes den danske konkurrenceevne ikke i forhold til disse lande, og afgiften opfylder således

en af regeringens betingelser for indførelse af miljøafgifter.

Provenuet af afgiften vil ubeskåret gå til nedsættelse af andre skatter. Sammen med dette forslag er fremsat forslag om nedsættelse af vægtafgiften for lastbiler og afgiften på ansvarsforsikringer samt forslag om fjernelse af kapitaltilførselsafgiften. Yderligere er foreslået nedsættelse af øl- og vinafgiften.

Yderligere vil afgiften, herunder især differentieringen mellem almindelig og let dieselolie, forbedre miljøet.

I overensstemmelse med regeringens politik for miljøafgifter vil regeringen ikke foreslå dieselafgift på de områder, hvor det forventes, at der bliver mulighed for fritagelse, og hvor der typisk ikke er tilsvarende afgifter i de andre EF-lande. Der er således ikke foreslået afgift på olie til drift af motorer i fly og i søfart herunder fiskeri allerede af den grund, at de forventede EF-bestemmelser vil afskære Danmark herfra. Der er heller ikke foreslået afgift af olie til drift af maskiner i jordbrug og skovbrug samt tog, idet EF-landene med meget stor sandsynlighed får mulighed for at fritage disse anvendelser, som kun er belastet i ringe omfang i EF.

Differentiering mellem almindelig og let dieselolie.

Regeringen indgik i forsommeren 1991 et forlig med et flertal af Folketingets partier om at gennemføre en generel differentiering af afgiften på olie til automarkedet mellem almindelig og let dieselolie fra 1. juli 1992.

Regeringen har nøje undersøgt spørgsmålet og foreslår, at der indføres to kategorier for let diesel. En kategori for ultralet diesel, der reserveres den kollektive rutebiltrafik, og en kategori for let diesel til det øvrige automarked, hvis specifikationer svarer til de forventede EF-krav om nogle år.

Regeringen har ved fastsættelse af specifikationer lagt vægt på, at der ikke vil opstå forsyningsvanskeligheder. Den ultralette dieselolie, der er den mest miljøvenlige, kan ikke med rimelige omkostninger fremskaffes i mængder til at dække hele automarkedet. Den ultralette dieselolie er derfor blevet

reserveret rutebilsdrift, hvor miljøeffekten vil få størst værdi. Regeringen er indstillet på løbende at overveje mulighederne for at udbrede anvendelsesområdet for ultralet dieselolie i takt med, at forsyningsmulighederne bliver bedre, idet regeringen samtidig lægger vægt på, at det er uhensigtsmæssigt og uforholdsmæssigt omkostningskrævende, hvis ultralet diesel skal markedsføres generelt til alle anvendelser, inden der er tilstrækkelige forsyninger. En afgiftsabat vil derfor kun kunne komme olieklunder i nogle egne til gode og således give anledning til forskelsbehandling. Regeringen vil redegøre for mulighederne i foråret 1993, med henblik på eventuelle ændringer fra 1. juli 1993.

Det forventes, at der ved afgiftsdifferentieringen mellem let og almindelig dieselolie vil ske en fuldstændig fortrængning af almindelig tung dieselolie fra automarkedet fra 1. juli 1992. Miljøvirkningerne af ændringerne er betydelige. Således vil udslip af SO₂ blive reduceret med 75 pct. for både let og ultralet dieselolie, og udslippene af partikler vil blive reduceret med henholdsvis godt 10 pct. og henved 30 pct. ved følgende specifikationer:

		Kollektiv rutebiltrafik	Vejtransport i øvrigt
Vægtfylde	kg/m ³	820-855	820-860
Svovl	Pct.	0,05	0,05
95 % punkt	°C	325	370
Cetantal	-	50	49
Cetanindex	-	47	46

I forliget fra forsommeren 1991 indgik også, at rutebilerne senere skulle belastes med dieselafgift således, at der også ved rutebilsdrift blev et større incitament til brændstoføkonomi. Det var dog en afgørende forudsætning, at der skulle gennemføres en kompensationsordning således, at billetpriserne ikke steg.

Regeringen foreslår ikke på nuværende tidspunkt, at rutebilsdrift skal belastes med dieselafgift, hvilket i øvrigt sandsynligvis ej heller vil være krævet af de forventede EF-bestemmelser. Regeringen ønsker at afvente de igangværende overvejelser i EF om at pålægge personbefordring med blandt andet rutebiler moms. I givet fald er regeringen indstillet på at yde kompensation for de øgede omkostninger ved rutebilsdrift. Det er endnu usikkert, hvilket resultat forhandlingerne i EF vil munde ud i. Regeringen finder det på denne baggrund mest hensigtsmæssigt at afvente resultatet af forhandlingerne i EF således, at der kan gennemføres en samlet kompensationsordning for såvel momsbelastningen som olieafgiftsbelastningen. Regeringen vil tage spørgsmålet op i forbindelse med en eventuel revision pr. 1. juli 1993.

Nedenstående oversigt viser udviklingen i afgiftssatserne for olie til drift af registrerede erhvervsmotorkøretøjer:

Afgiftssatser for dieselolie til drift af registrerede erhvervsmotorkøretøjer

	Olie afgift	Godt- gørelse af olie- afgift	Netto olie- afgift	CO ₂ - afgift af olie	Samlet olie- afgift brutto	Samlet olie- afgift netto
	øre pr. liter					
Før ikrafttræden af CO ₂ -afgift	176	66	110	0	176	110
Efter ikrafttræden af CO ₂ -afgift og inden 1/7 1992	149	66	83	27	176	110
Efter 1/7 1992						
Almindelig	177	56	121	27	204	148
Let dieselolie	167	56	111	27	194	138
Efter 1/1 1993						
Almindelig	177	0	177	27	204	204
Let dieselolie	167	0	167	27	194	194

Lastbiler, varebiler og turistbusser

Olie til drift af registrerede motorkøretøjer i momsregistrerede virksomheder belastes efter gældende regler med en afgift på 110 øre pr. liter, hvoraf 27 øre pr. liter vil være i form af CO₂-afgift, når den

ne træder i kraft. Samtidig nedsættes olieafgiften tilsvarende.

Med henblik på trinvis tilpasning til minimumssatsen for diesel i EF foreslås olien til disse køretøjer fra 1. juli 1992 belastet med henholdsvis 138 øre pr. liter og 148 øre pr. liter for let og almindelig diesel-

olie, og fra 1. januar 1993 med henholdsvis 194 og 204 øre pr. liter. Heraf vil CO₂-afgiften udgøre 27 øre pr. liter.

Den del af CO₂-afgiften, der vedrører drift af registrerede motorkøretøjer, kan ikke godtgøres i CO₂-afgiftsloven, og der kan heller ikke gives tilskud til dækning af afgiftsbelastningen efter residualafgiftstilskudsloven.

Forhøjelsen af afgiftsbelastningen vil medføre en samlet provenugevinst på 900 mill. kr. på helårsbasis ekskl. moms, hvoraf 300 mill. kr. vedrører den del, der får virkning fra 1. juli 1992, og 600 mill. kr. vedrører den del, der får virkning fra 1. januar 1993.

Forhøjelsen af afgiftsbelastningen sker i form af en reduktion af godtgørelsen af olieafgift. Da olieafgiften godtgøres med en vis forsinkelse, vil statens indtægter alene blive forbedret med 100 mill. kr. i 1992, idet der også efter ikrafttrædelsen vil blive givet den større godtgørelse for olie brugt før 1. juli 1992. Tilsvarende reduceres indtægterne med 100 mill. kr. til 500 mill. kr. i 1993 for den del, der får virkning fra 1. januar 1993.

Der er ved provenuskønnet forudsat, at afgiftsdifferentieringen mellem let og almindelig diesel vil bervirke, at hele forbruget til automarkedet fra 1. juli 1992 vil være i form af let diesel. Der forventes således ikke noget provenu fra merafgiften på 10 øre pr. liter for almindelig dieselolie.

Transporterhvervet vil kunne overvælde de større omkostninger til brændstof i højere fragtrater uden at miste konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd. Der er i øvrigt lagt et forsigtigt skøn over forbruget af dieselolie i registrerede motorkøretøjer til grund. Der er taget hensyn til, at en del af den nuværende grænsehandel i dansk favør i forhold til Tyskland vil ophøre og i forhold til Norge og Sverige vende. Det må dog forventes, at den nuværende tyske begrænsning for adgangen til at indføre olie i køretøjets egne tanke uden at betale tysk afgift på henholdsvis 200 liter for lastbiler og 600 liter for turistbusser ikke kan praktiseres efter 1. januar 1993. Dette vil trække i retning af grænsehandel i dansk favør, idet den tyske dieselaftgift fortsat vil være højere end den danske.

Kompensation til vognmænd

Vognmandserhvervet er imidlertid trængt i konkurrencen med især hollandske vognmænd, og indtjeningen er presset. Regeringen har derfor samtidig med dette forslag fremsat forslag om nedsættelse af vægtafgiften og afgiften af ansvarsforsikring med henblik på at støtte vognmandserhvervets konkurrenceevne. Ialt nedsættes der afgifter for 190 mill. kr. på helårsbasis vedrørende turistbusser og især større

lastvogne. I 1992 vil statens indtægter således ikke netto stige ved lovforslagene, idet 1992-virkningen af dieselstramningen går til finansiering af kompensationsen.

Ultralet dieselolie til rutebiler

Den ultralette dieselolie til rutebiler, der er mere miljøvenlig end den nuværende lette kvalitet dieselolie, skønnes at være henvend 30 øre dyrere til fremstille end almindelig dieselolie. Meromkostningerne for rutebilerne på ca. 10 mill. kr. vil blive kompenseret ved en yderligere refusion til rutebiler, der anvender ultralet dieselolie. Provenutabet herved er på 10 mill. kr.

Personbiler og hyrevogne

Fra 1. juli 1992 vil afgiften for olie til personbiler og hyrevogne, der ikke i dag har mulighed for godtgørelse af afgiften, stige med henholdsvis 18 og 28 øre pr. liter for let og almindelig dieselolie. Provenuvirkningen heraf er 35 mill. kr. uden moms på helårsbasis, hvoraf hyrevogne bærer ca. 10 mill. kr. I 1992 er provenuvirkningen 15 mill. kr. Der er samtidig fremsat lovforslag om reduktion af udligningsafgiften for hyrevogne med 75 pct., således at afgiftspakken i sin helhed er neutral for hyrevognsbranchen. Endvidere foreslås en reduktion af udligningsafgiften for personbiler med 25 pct. svarende til indsnævringen af afgiftsforskellen mellem let dieselolie og blyfri benzin.

Forhøjelse af gasafgiften

Helårsvirkningen af forhøjelse af gasafgiften til samme niveau som for let dieselolie omregnet efter energiindhold er på 10 mill. kr. eksklusive moms.

Forsinket godtgørelse af dieselaftgiftsforhøjelse

Ved forhøjelse af afgiftssatserne i olieafgiftsloven for dieselolie stiger indtægterne fra olieselskaberne også for den olie, hvor afgiften senere vil blive godtgjort fuldt ud f.eks. for maskiner i jordbruget. Da godtgørelsen imidlertid er forsinket i forhold til olieselskabernes angivelser, vil der fremkomme en engangsindtægt på ca. 25 mill. kr.

Udvidelse af anvendelsesområdet for dieselaftgift

Olieafgiftsloven bringes ved ændringen i overensstemmelse med hovedprincippet for beskattning af olie til drift af motorer i de forventede EF-regler. Efter EF-reglerne vil olie til drift af motorer som udgangspunkt skulle beskattes med den høje dieselolieafgiftssats. Der vil dog blive fastsat visse fritagelser.

Dette er i modsætning til det nuværende princip i olieafgiftsloven, hvorefter alene drift af registrerede motorkøretøjer belastes med olieafgift. Allerede nu står det klart, at EF-reglerne vil indeholde bestemmelser, der ubetinget pålægger medlemslandene at fritage olie til drift af motorer til luftfart og søfart herunder fiskeri. Disse områder er også fritaget efter olieafgiftsloven. Herudover vil olie til drift af motorer i landbrug, gartneri og skovbrug m.v. kunne fritages for olieafgift i lighed med forholdene i de andre EF-lande.

Tilbage vil være olie til drift af andre motorer herunder motorer, der driver køleaggregater på lastbiler, entreprenørmaskiner, registrerede traktorer, der ikke anvendes i landbruget, maskiner til grusgravning og kalkbrud, motorer til kraner osv. Disse anvendelser bliver efter forslaget omfattet af dieselolieafgiften fra 1. januar 1993 med henblik på at undgå konkurrenceforvridning. Det er ikke afklaret, i hvilket omfang de endelige EF-regler vil give mulighed for afgiftslempelser på dette område.

Der anvendes i alt ca. 150 mill. liter dieselolie til køleaggregater og entreprenørmaskiner m.v. Ved afgiftssatsen for let dieselolie på 194 øre pr. liter vil indtægterne fra dette område udgøre ca. 290 mill. kr., hvoraf der dog allerede ved CO₂-afgiftsloven er gennemført afgifter for ca. 20 mill. kr. Helårsvirkningen af at udvide anvendelsesområdet for dieselafgiften er således netto ca. 270 mill. kr. Da de øgede indtægter vil fremkomme ved reduktion af afgiftsgodtgørelse, og denne sker med en vis forsinkelse, vil merprovenuet i 1993 være ca. 225 mill. kr.

Administrative konsekvenser

Det skønnes, at forslaget vil medføre engangsudgifter for de statslige told- og skattemyndigheder på ca. 3 mill. kr. Driftsudgifterne som følge af forslaget skønnes til 0,5 mill. kr. i 1992 og ca. 1 mill. kr. i 1993 og senere år. Udgifterne vil blive afholdt inden for Skatteministeriets budget.

Forslaget vil desuden medføre et begrænset merforbrug af personale, som vil blive tilvejebragt gennem omprioriteringer.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der foreslås en differentiering af afgiften af dieselolie mellem let dieselolie og almindelig dieselolie. For let dieselolie foreslås det, at der fastsættes en afgiftssats på 167 øre pr. l. Afgiften for let diesel vil herefter sammen med den kommende CO₂-afgift på

27 øre pr. l bringe den samlede afgiftsbelastning på let diesel op på 194 øre pr. l svarende til EF's forventede minimumssats for dieselolie, der anvendes som motorbrændstof.

For almindelig gas- og dieselolie skelnes der mellem, om olien anvendes som motorbrændstof eller ej.

Da meromkostningerne ved let diesel er på omkring 10 øre pr. l, foreslås satsen for gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, sat til 177 øre pr. l. Den samlede afgiftsbelastning incl. CO₂-afgift vil herved blive på 204 øre pr. l. Satsen for anden gas- og dieselolie opretholdes på hidtidigt niveau.

Afgiftssatsen for petroleum, der anvendes som motorbrændstof, foreslås tilsvarende sat til 177 øre pr. l, mens satsen for anden petroleum opretholdes.

Satserne for dieselolie skal først være på EF-niveau fra 1. januar 1993, og der foreslås derfor en trinvis forhøjelse, jf. overgangsbestemmelsen i lovforslagets § 3, stk. 3.

Til nr. 3

Det foreslås, at der ydes fuld afgiftsgodtgørelse forhøjet med 30 øre pr. l for ultralet dieselolie, der anvendes i rutebiler. Rabatten på de 30 øre skal dække meromkostningerne ved anvendelse af ultralet dieselolie. Det sikres herved, at billetpriserne ikke stiger.

Til nr. 2 og 4

Det foreslås, at skatteministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte specifikationer for henholdsvis let dieselolie og ultralet dieselolie.

Til nr. 5, 6 og 7

Ifølge de forventede EF-regler om afgiftsstrukturen for mineralolier skal der betales afgift af olie, der anvendes som motorbrændstof. Dette gælder også for erhvervslivet, der efter de gældende danske regler får fuld tilbagebetaling af afgift af olie til maskiner og delvis tilbagebetaling for olie, der anvendes i virksomhedernes registrerede motorkøretøjer.

Det foreslås derfor, at afgiften af olieprodukter, der anvendes som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer, ikke fra 1993 tilbagebetales til de momsregistrerede virksomheder. Der ydes heller ikke tilbagebetaling af afgift af andet motorbrændstof, undtagen for de virksomheder, der er nævnt i momslovens § 25, dvs. jordbrug, husdyrbrug, gartneri m.v.

Til § 2

Til nr. 1

F. t. l. vedr. afgift af visse olieprodukter m.m.

For at ligestille autogassen med den lette dieselolie foreslås det, at afgiften for autogas fastsættes til 118 øre pr. l. Når CO₂-loven træder i kraft, vil der desuden skulle betales 16 øre pr. l i CO₂-afgift. Den samlede afgift på autogas vil herefter udgøre 134 øre pr. l, hvilket svarer til 194 øre pr. liter dieselolie.

Til nr. 2, 3 og 4

I lighed med, hvad der efter forslaget skal gælde for olieprodukterne, foreslås det, at afgiften af gas, der anvendes som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer eller som andet motorbrændstof, ikke længere tilbagebetales til erhvervslivet. Efter de gældende regler tilbagebetales afgift af gas til motorkøretøjer delvist og gas til anvendelse som andet motorbrændstof fuldt ud. For så vidt angår andet motorbrændstof end brændstof til motorkøretøjer foreslås det dog, at der gøres undtagelse for de virksomhe-

der, der er nævnt i momslovens § 25, dvs. jordbrug, husdyrbrug, gartneri m.v.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 1992.

Med henblik på, at der skal ske en trinvis tilpasning til EF's minimumssats for dieselolie, der først skal gælde fra 1. januar 1993, foreslås det, at der i perioden 1. juli 1992 til og med 31. december 1992 ydes delvis tilbagebetaling af afgiften af olieprodukter og af gas, der anvendes som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer. Tilbagebetalingsbeløbet skal i perioden udgøre 56 øre pr. l for olieprodukter og 38 øre pr. l for autogas svarende til en forhøjelse af afgifterne med ca. 1/3 af tilpasningsbehovet i forhold til EF. Der ydes desuden fuld tilbagebetaling for andet motorbrændstofs vedkommende i samme periode.

Bilag

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

§ 1

I lov om afgift af visse olieprodukter, jf. lov-
bekendtgørelse nr. 725 af 1. november 1991,
som ændret ved § 1 i lov nr. 889 af 21. decem-
ber 1991, som ændret ved § 2 i lov nr. 143 af 3.
marts 1992, og lov nr. 890 af 21. december
1991, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 1, affattes således:

»Af forbrug af olieprodukter her i landet
svares afgift til statskassen efter reglerne i den-
ne lov og efter følgende satser:

- 1) Gas- og dieselolie, der anvendes som mo-
torbrændstof: 177 øre pr. l.
- 2) Anden gas- og dieselolie: 149 øre pr. l.
- 3) Let dieselolie: 167 øre pr. l.
- 4) Fuelolie: 166 øre pr. kg.
- 5) Fyringstjære: 150 øre pr. kg.
- 6) Petroleum, der anvendes som motorbrænd-
stof: 177 øre pr. l.
- 7) Anden petroleum: 149 øre pr. l.«

§ 1. Af forbrug af olieprodukter her i landet
svares afgift til statskassen efter reglerne i
denne lov og efter følgende satser:

- 1) gas- og dieselolie: 149 øre pr. l.
 - 2) fuelolie: 166 øre pr. kg.
 - 3) fyringstjære: 150 øre pr. kg.
 - 4) petroleum: 149 øre pr. l.
-

2. I § 1 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Skatteministeren kan efter
forhandling med miljøministeren fast-
sætte specifikationer for let dieselolie.«

3. § 9, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. For ultralet dieselolie, der an-
vendes i personmotorkøretøjer, der med
tilladelse efter lov om buskørsel anven-
des til rutekørsel, ydes fuld godtgørelse
af afgiften forhøjet med 30 øre pr. l.«

4. I § 9, stk. 5, ændres »let dieselolie« til:
»ultralet dieselolie.«

§ 9. ---

Stk. 4. Afgift af olie, der anvendes i person-
motorkøretøjer, der med tilladelse efter lov
om buskørsel anvendes til rutekørsel, godtgør-
res i samme omfang som fastsat i § 10. I det
omfang der benyttes let dieselolie, ydes dog
fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 20
øre pr. l.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte be-
stemmelser om godtgørelsen efter stk. 4. Skat-
teministeren kan herunder efter forhandling
med miljøministeren fastsætte specifikationer
for let dieselolie, hvoraf der ydes forhøjet
godtgørelse.

5. § 10, stk. 2, 2. og 3. pkt., affattes således:

»Afgiften af olieprodukter, der anvendes
som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer
samt andet motorbrændstof, tilbagebetales ik-
ke. Der gives dog tilbagebetaling for andet mo-
torbrændstof til brug i virksomheder nævnt i
merværdiafgiftslovens § 25.«

§ 10. ---

Stk. 2. Afgiften efter stk. 1 tilbagebetales i
samme omfang, som virksomheden har fra-
dragsret for indgående merværdiafgift for
olie og varme. For olieprodukter, der anven-
des som drivmiddel i registrerede motorkøre-

tøjer, ydes der kun delvis tilbagebetaling af afgiften. Det ikke tilbagebetalingsberettigede beløb udgør 83 øre pr. l. Til dokumentation af tilbagebetalingsbeløbet skal virksomheden kunne fremlægge fakturaer eller særskilte opgørelser, der kan danne grundlag for opgørelsen af tilbagebetalingsbeløbet, jfr. § 11, stk. 4, og § 13, stk. 3 og 4.

6. I § 10, stk. 5, 1. pkt., ændres »i registrerede motorkøretøjer« til: »som motorbrændstof«.

§ 10. ---

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte bestemmelser om dokumentation for, at olieprodukter, for hvilke der er ydet fuld tilbagebetaling af afgiften efter stk. 2, 1. pkt., ikke er anvendt i registrerede motorkøretøjer. Skatteministeren kan herunder fastsætte regler om farvning af sådanne olieprodukter.

7. I § 11, stk. 1, 2. pkt., udgår »,jf. dog § 10, stk. 2, 2.-3. pkt.,«.

§ 11. Tilbagebetalingsbeløbet efter § 10 opgøres for den periode, som virksomheden anvender ved angivelsen af afgiftstilsvaret efter merværdiafgiftsloven. Tilbagebetalingsbeløbet for en periode omfatter afgiften efter nærværende lov, jf. dog § 10, stk. 2, 2.-3. pkt., af de af virksomheden i perioden modtagne leverancer af afgiftspligtig olie og varme. Tilbagebetaling af afgiftsbeløbet for varme kan dog omfatte flere perioder under ét.

§ 2

I lov om afgift af gas, jf. lovbekendtgørelse nr. 620 af 14. oktober 1988, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 396 af 6. juni 1991 og § 4 i lov nr. 889 af 21. december 1991, som ændret ved § 2 i lov nr. 143 af 3. marts 1992, foretages følgende ændringer:

1. § 1 affattes således:

»§ 1. Der svares afgift til statskassen af flaskegas (LPG) og af gas (bortset fra LPG), der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie (raffinaderigas).

Stk. 2. Afgiften udgør

1) for autogas (LPG): 118 øre pr. l,

2) for anden flaskegas (LPG) og for gas (bortset fra LPG), der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie (raffinaderigas): 200 øre pr. kg.

Stk. 3. Af en blanding af de i stk. 2 nævnte produkter og andre varer svares der afgift af hele blandingen efter satsen i stk. 2, såfremt blandingen er anvendelig til fyringsformål eller som drivmiddel i motorkøretøjer.«

§ 1. Der svares afgift til statskassen af flaskegas (LPG) og af gas (bortset fra LPG), der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie (raffinaderigas).

Stk. 2. Afgiften udgør

1) for autogas (LPG): 108 øre pr. l.

2) for anden flaskegas (LPG) og for gas (bortset fra LPG), der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie (raffinaderigas): 200 øre pr. kg.

Stk. 3. Af en blanding af de i stk. 2 nævnte produkter og andre varer svares der afgift af hele blandingen efter satsen i stk. 2, såfremt blandingen er anvendelig til fyringsformål eller som drivmiddel i motorkøretøjer.

2. § 8, stk. 2, 2. og 3. pkt., affattes således:

»Afgiften af gas, der anvendes som drivmiddel i registrerede motorkøretøjer samt andet motorbrændstof, tilbagebetales ikke. Der gives dog tilbagebetaling for andet motorbrændstof til brug i virksomheder nævnt i merværdiafgiftslovens § 25.«

§ 8. ---

Stk. 2. Afgiften efter stk. 1 tilbagebetales i samme omfang, som virksomheden har fradragret for indgående merværdiafgift for gas og varme. For gas, der anvendes til drivmiddel i registrerede motorkøretøjer, ydes der kun delvis tilbagebetaling af afgiften. Det ikke tilbagebetalingsberettigede beløb udgør 60 øre pr. l. Til dokumentation af tilbagebetalingsbeløbet skal virksomheden kunne fremlægge fakturaer eller særskilte opgørelser, der kan danne grundlag for opgørelsen af tilbagebetalingsbeløbet, jf. § 9, stk. 4, og § 11, stk. 3 og 4.

3. I § 8, stk. 5, ændres »i registrerede motorkøretøjer« til: »som motorbrændstof«.

§ 8. — — —

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte bestemmelser om dokumentation for, at gas, for hvilken der er ydet fuld tilbagebetaling af afgiften efter stk. 2, 1. pkt., ikke er anvendt i registrerede motorkøretøjer.

4. I § 9, stk. 1, 2. pkt., udgår »jf. dog § 8, stk. 2, 2.-3. pkt.,«.

§ 9. Tilbagebetalingsbeløbet efter § 8 opgøres for den periode, som virksomheden anvender ved angivelsen af afgiftstilsvaret efter merværdiafgiftsloven. Tilbagebetalingsbeløbet for en periode omfatter afgiften efter nærværende lov, jf. dog § 8, stk. 2, 2.-3. pkt., af de af virksomheden i perioden modtagne leverancer af afgiftspligtig gas og varme. Tilbagebetaling af afgiftsbeløbet kan dog omfatte flere perioder under ét.

— — —