

Lovforslag nr. L 300. Fremsat den 19. maj 1993 af skatteministeren (Stavad)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

(Afgiftsforhøjelser m.v.)

§ 1

I lov nr. 1029 af 19. december 1992 om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, nr. 1 og 6, ændres »177 øre/l« til: »233 øre/l« og »176,0 øre/l« til: »231,6 øre/l«, i nr. 3 ændres »167 øre/l« til: »223 øre/l« og »166,0 øre/l« til: »221,7 øre/l«, i nr. 8 ændres »290 øre/l« til: »383 øre/l« og »287,6 øre/l« til: »380 øre/l«, i nr. 9 ændres »225 øre/l« til: »318 øre/l« og »223,1 øre/l«

til: »315,4 øre/l« og i nr. 10 ændres »118 øre/l« til: »157 øre/l«.

2. I § 17, stk. 1, ændres »inden udgangen af« til: »senest den 15. i«.

3. I § 33, stk. 2, ændres »§ 25« til: »§ 27«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 1994.

Stk. 2. Afgiften svares dog i perioden 1. januar 1994 – 31. december 1997 efter følgende satser:

Gas- og dieselolie samt petroleum, der anvendes som motorbrændstof:

Ved dag-temperatur	Ved 15° C
177 øre/l	176,0 øre/l i perioden 1. januar 1994 – 31. december 1994
200 øre/l	198,8 øre/l i perioden 1. januar 1995 – 31. december 1995
223 øre/l	221,7 øre/l i perioden 1. januar 1996 – 31. december 1996
233 øre/l	231,6 øre/l i perioden 1. januar 1997 – 31. december 1997

Let dieselolie:

Ved dag-temperatur	Ved 15° C
167 øre/l	166,0 øre/l i perioden 1. januar 1994 – 31. december 1994
190 øre/l	188,9 øre/l i perioden 1. januar 1995 – 31. december 1995
213 øre/l	211,8 øre/l i perioden 1. januar 1996 – 31. december 1996
223 øre/l	221,7 øre/l i perioden 1. januar 1997 – 31. december 1997

Blyholdig benzin med blyindhold over 0,013 g pr. l:

Ved dag-temperatur	Ved 15° C	
310 øre/l	307,4 øre/l	i perioden 1. januar 1994 – 31. december 1994
345 øre/l	342,1 øre/l	i perioden 1. januar 1995 – 31. december 1995
373 øre/l	369,9 øre/l	i perioden 1. januar 1996 – 31. december 1996
378 øre/l	374,9 øre/l	i perioden 1. januar 1997 – 31. december 1997

Blyfri benzin med blyindhold på højst 0,013 g pr. l:

Ved dag-temperatur	Ved 15° C	
245 øre/l	243,0 øre/l	i perioden 1. januar 1994 – 31. december 1994
280 øre/l	277,7 øre/l	i perioden 1. januar 1995 – 31. december 1995
308 øre/l	305,4 øre/l	i perioden 1. januar 1996 – 31. december 1996
313 øre/l	310,4 øre/l	i perioden 1. januar 1997 – 31. december 1997

Autogas (LPG):

Ved dag-temperatur	Ved 15° C	
118 øre/l	–	i perioden 1. januar 1994 – 31. december 1994
134 øre/l	–	i perioden 1. januar 1995 – 31. december 1995
150 øre/l	–	i perioden 1. januar 1996 – 31. december 1996
157 øre/l	–	i perioden 1. januar 1997 – 31. december 1998

Stk. 3. Afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 1995 for gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof, og let dieselolie finder anvendelse på gas- og dieselolie, der fra denne dato udleveres til forbrug fra registrerede oplagshavere, angives til fortoldning eller modtages fra udlandet. Afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 1994 for blyholdig og blyfri benzin finder anvendelse på benzin, der fra denne dato udleveres til forbrug fra registrerede oplagshavere, angives til fortoldning eller modtages fra udlandet. Tilsvarende finder afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 1995 for autogas (LPG) anvendelse på gas, der fra denne dato udleveres til forbrug fra regi-

strerede oplagshavere, angives til fortoldning eller modtages fra udlandet.

Stk. 4. Stk. 3 finder tilsvarende anvendelse for de efterfølgende i stk. 2 anførte forhøjelser af afgiften af dieselolie pr. 1. januar 1996 og pr. 1. januar 1997, af benzin pr. 1. januar 1995, 1. januar 1996, 1. januar 1997 og 1. januar 1998 og af autogas pr. 1. januar 1995, 1. januar 1996 og 1. januar 1997.

Stk. 5. Lovens § 1, nr. 2, finder anvendelse for afregning af afgiften af varer, der fra 1. januar 1994 udleveres fra de registreringspligtige virksomheder.

Bemærkninger til lovforslaget

Lovforslaget er et led i regeringens forslag om en gennemgribende omlægning af skattesystemet. Der henvises til bemærkningerne til det samtidig hermed fremsatte forslag til lov om ændring af personskatte-loven og andre skatte love (skatteomlægning).

Grønne afgifter

Øget anvendelse af grønne afgifter udgør et af de centrale elementer i regeringens forslag til skatteomlægninger 1994 – 1998. En nedsættelse af indkomstskatterne vil have en positiv virkning på effektiviteten i samfundet og yde et bidrag til en varig nedsættelse af den del af arbejdsløsheden, der ikke er betinget af konjunkturerne. Modsat vil de samfundsøkonomiske omkostninger kunne reduceres og effektiviteten i samfundet øges ved i videre udstrækning end i dag at pålægge varer, der enten i fremstillingsprocessen eller ved forbruget giver anledning til miljøbelastninger, nye eller højere afgifter. Hvis f.eks. forbruget af en vare giver anledning til forurening, er de samlede omkostninger ved forbruget større end forbrugernes marginale nytte af varen. Man vil derfor kunne opnå en samfundsøkonomisk gevinst, hvis varen pålægges afgifter i samme omfang som forbruget af varen belaster miljøet. Målet er, at

forbrugerne ud over fremstillingsprisen også betaler de omkostninger, forbruget påfører den øvrige del af samfundet.

En øget anvendelse af miljøafgifter understøtter således princippet om, at forureneren betaler for den belastning, der påføres samfundet. Men samtidig indebærer anvendelsen af miljøafgifter en belønning i form af nedsat afgiftsbetaling for den, der kan reducere sin belastning af miljøet. Miljøafgifterne udnytter markedsmekanismerne til at sikre den økonomisk mest rentable reduktion af miljøbelastningen.

Grønne afgifter kan dog ikke stå alene i miljøpolitikken. Regeringen har derfor på en række andre punkter styrket miljøindsatsen.

Regeringen annoncerede allerede i forbindelse med fremlæggelsen af regeringsgrundlaget, at miljøafgifter skulle spille en større rolle i skattepolitikken. Derfor fremlægges der nu en række forslag til nye eller forhøjelser af eksisterende afgifter, der har et klart miljømæssigt sigte.

Samlet set vil de grønne afgifter m.v. indbringe et provenu inklusive moms på ca. 2,6 mia. kr. i helårsprovenu i 1994 stigende til ca. 12,2 mia. kr. i 1998, jf. følgende oversigt.

	1994	1995	1996	1997	1998
Biler.....	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Benzin- og dieselolie	0,6	2,1	3,3	3,6	3,8
Kul- og elafgift	0,5	1,2	1,8	2,7	3,9
Vand og spildevand	0,6	1,1	1,7	2,6	3,5
Affald og visse poser	0,3	0,3	0,3	0,6	0,6
I alt	2,6	5,2	7,7	10	12,2

Summen af enkeltelementerne kan afvige fra i alt på grund af afrunding.

Som det fremgår af oversigten ovenfor, koncentrerer de fremsatte forslag sig om tre hovedområder. Det drejer sig om trafik, energi og vand. Disse områder er valgt, dels fordi de miljømæssigt er vigtige, dels fordi det for hovedparten af forslagene vedkommende er områder, hvor den miljømæssige ef-

fekt af afgifterne er godt belyst.

På trafikområdet foreslås først og fremmest en forhøjelse af brændstofafgifterne. Brændstofafgifterne er det mest præcise skatteinstrument til at påvirke den miljøbelastning, der forårsages af transport af mennesker og varer. For biltrafikken er der en direk-

te sammenhæng mellem mængden af forbrændt brændstof og den forårsagede forurening. Biltrafikens miljøbelastning er nogenlunde proportional med den faktisk præsterede transportydelse og for størstedelens vedkommende knyttet direkte til forbruget af brændstof. Hensynet til grænsehandelen sætter imidlertid grænser for, hvor meget brændstofafgifterne kan forhøjes, uden at grænsehandelen vokser. Med henblik på at give de danske benzinselskaber mulighed for at tilpasse prisstrukturen til forholdene i det indre marked foreslås det at sætte afgiftsatsene gradvist op.

Herudover foreslås der på trafikkområdet en tilpasning af registreringsafgiften på store varevogne. Der er tale om en stykafgift, der ikke har været reguleret siden 1977. Resultatet har været, at afgiften på disse varebiler har givet et uheldigt miljømæssigt incitament til at køre i større varebiler, end der er behov for. Brændstoføkonomien vil ofte være dårligere for store varebiler end for små. Desuden er de større varebiler ofte forsynet med dieselmotor, medens de mindre typisk har benzinmotor og er udstyret med katalysator. Det er derfor miljømæssigt u hensigtsmæssigt at anvende større dieseldrevne varebiler, hvis samme behov kunne tilfredsstilles med mindre benzindrevne biler. Forslaget retter op på dette ved at forhøje stykafgiften svarende til prisudviklingen siden sidste regulering.

Afgiften på olie og gas er større end afgiften på kul og den kulbaserede elektricitet. Omregnet efter energiindhold er olie- og gasafgiften på ca. 41 kr./GJ, mens kul- og elafgiften er på ca. 27 kr./GJ. Denne afgiftsforskel er ikke miljømæssigt betinget, idet kul og den kulbaserede elfremstilling medfører større miljøbelastning. Såfremt de danske miljømål skal opfyldes, må det endvidere skønnes nødvendigt med en reduktion af elforbruget. Det foreslås derfor, at afgifterne på kul og el forhøjes.

Selv om der ikke ved det nuværende indvindingsniveau for Danmark som helhed er tale om mangel på grundvand af en tilfredstillende kvalitet, er der alligevel miljømæssige fordele forbundet med en begrænsning af vandforbruget og udledningen af spildevand.

Et mindre vandforbrug vil medføre et stort set proportionalt fald i udledningen af spildevand. Samtidig vil et mindre vandforbrug kunne medvirke til at mindske belastningen af de vandløb og søer, der især i tørre perioder lider under udnyttelsen af grundvandsressourcerne ligesom faren for forurening af grundvandsdepoterne mindskes.

I forbindelse med vandmiljøplanen er der sket en væsentlig udbygning og forbedring af spildevandsrensningen. Det vil derfor ikke være samfundsøkonomisk rentabelt at tilskynde de enkelte spildevandsproducenter til øget lokal rensning af spildevand, så længe spildevandet udledes til det fælles kloaksystem, og der findes tilstrækkelig rensningskapacitet i de fælles rensningsanlæg. En afgift på spildevand er en meget direkte måde at reducere udledningen af spildevand og resturenheder fra rensningsanlæg til danske farvande og vandløb m.v. Regeringen vil derfor senere fremsætte forslag om en spildevandsafgift. Det er tanken at undersøge mulighederne for at differentiere afgiften efter indholdet af resturenheder, inden forslaget fremsættes. En differentieret spildevandsafgift vil betyde, at spildevandsudledere, der er i stand til at forbedre rensningen, vil kunne nedsætte afgiftsbetalingen.

Herudover fremsættes der forslag om en afgift på visse poser af papir eller plast og en forhøjelse af affaldsafgiften bl.a. for at fremme genanvendelsen af affald.

Benzinafgiften foreslås forhøjet, så afgiften tilnærmes nuværende tyske niveau. Forhøjelsen sker af flere omgange for såvidt muligt at sikre, at standerprisen i Danmark svarer til standerprisen i Tyskland. Benzinafgiften forhøjes til en start med 20 øre i 1994, og yderligere til i alt 47 øre i 1998.

Herudover foreslås benzin- og dieselfafgiften forhøjet i samme omfang som tilsvarende forventede tyske afgiftsforhøjelser med i alt 46 øre pr. liter. De tyske forhøjelser antages at finde sted i 1995 og 1996.

Registreringsafgiften for store varevogne forhøjes med henholdvis 18.000 kr. for varevogne mellem 2 og 3 tons, mens varevogne mellem 3 og 4 tons forhøjes med 11.500 kr. Endvidere forhøjes registreringafgiften på små busser til privat buskørsel til 60 pct. Disse forhøjelser foreslås med virkning fra 19. maj 1993.

Elafgiften foreslås forhøjet med 3 øre/kWh fra 1994 stigende til 19 øre, dog 16 øre for el til opvarmning i 1998. Kulafgiften stiger med 80 kr./ton fra 1995 og 350 kr./ton fra 1998.

En afgift på forbruget af vand foreslås med virkning fra 1994. Afgiften udgør 1 kr./m³ i 1994 stigende til 5 kr./m³ i 1998. Blandt andet af hensyn til konkurrenceevnen vil afgiften ikke belaste erhvervene.

Affaldsafgiften foreslås forhøjet med 50 kr./ton fra 1997, mens der allerede i 1994 foreslås en afgift af visse plast- og papirposer på 50 øre pr. stk.

Forhøjelse af benzinafgiften.

Benzinafgiften blev senest ændret i 1990, hvor afgiften blev reduceret med 2 x 45 øre pr. liter for blyfri og 2 x 36 øre pr. liter for blyholdig benzin den 1. januar og 1. juli.

Nedsættelsen af benzinafgiften blev foretaget med henblik på at reducere grænsehandelen i forhold til Tyskland.

Afgiftsnedsettelsen for benzin og visse andre varer har virket, idet grænsehandelen efter 1989 har været faldende, især for benzin.

Medvirkende til faldet i grænsehandel har også været, at Tyskland fra 1. juli 1991 forhøjede benzin-afgifterne svarende til ca. 1 kr. pr. liter inklusive moms. Benzinafgifterne i Danmark er nu klart lavere end i vore nabolande.

Siden 1989 er benzinsalget steget med henved 400 mill. liter fra ca. 2.000 mill. liter til ca. 2.400 mill. liter. Stigningen i salget har ikke været fulgt af en tilsvarende stigning i kørslen. Den væsentligste del af fremgangen i salget kan således tilskrives den faldende grænsehandel. Dette bekræftes i øvrigt af, at fremgangen i salget er foregået i Jylland.

Regeringen lægger stor vægt på forbedringer af miljøet, og transportsektoren udgør en af de store miljøbelastninger, såvel lokalt som globalt. Det er derfor nødvendigt, at også transportsektoren yder et større bidrag i form af mindre forurening, såfremt regeringens miljømålsætninger skal opfyldes.

Den mest effektive og direkte afgift til påvirkning af transportsektorens miljøbelastning er øgede afgifter på drivmidler. Regeringen foreslår derfor forhøjelser af afgifter af drivmidler i den udstrækning, at andre samfundsmål ikke bringes i fare, herunder især at grænsehandelen ikke stiger.

Med den seneste tyske afgiftsforhøjelse og momsforhøjelsen fra 14 pct. til 15 pct. fra 1. januar 1993 er der imidlertid mulighed for en vis stigning i benzin-afgiften, uden at grænsehandelen stiger.

Det bemærkes i øvrigt, at de danske benzinpriser stort set har været konstante i de seneste 10 år, mens priserne generelt er steget med ca. 70 pct. Reelt koster benzin således i dag kun ca. 60 pct. af prisen i 1981.

Priselementerne for 95 oktan blyfri benzin i Danmark og Tyskland ved anvendelse af dansk avance i begge lande udgør følgende:

øre pr. l	Danmark	Tyskland	Forskel
Detailpris	527.0	589.1	62.1
Moms	105.4	76.8	-28.6
Punktafgift	225.0	315.7	90.7
Pris uden moms og afgift	196.6	196.6	0.0

Det ses, at den tyske afgift af blyfri benzin er 91 øre pr. liter højere end den danske. Ved samme avance er den tyske moms dog 29 øre lavere pr. liter end den danske, således at prisen ved samme avance kun er 62 øre højere pr. liter i Tyskland end i Danmark. Ved samme avance skal man således forhøje den danske afgift af blyfri benzin med 49,5 øre pr.

liter uden moms for at få samme pris som i Tyskland. Denne mulige afgiftsforhøjelse bør dog reduceres med ca. 2,5 øre pr. liter til 47 øre pr. liter under hensyn til det bidrag, olieselskaberne opkræver af benzin til finansiering af oprensning af forurenede grunde mv.

Den blyfri benzin er nu den helt dominerende benzinart. 1/6 af benzinforbruget er blyholdig benzin, der især anvendes til fremstilling af blylet benzin ved blanding med blyfri. Den blyholdige benzin må dog forventes stort set at være fuldstændigt fortrængt fra markedet mod slutningen af 1990'erne.

Forskellen mellem danske og tyske afgifter for blyholdig benzin er knap 40 øre pr. liter, og den danske afgift kunne forhøjes med knap 20 øre pr. liter, uden at den danske pris blev højere end den tyske.

Den vægtede afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland er herefter ved den nuværende salgsfordeling af blyfri og blyholdig benzin på ca. 42 øre pr. liter. Denne afgiftsforskel vil stige til 47 øre pr. liter, når blyholdig benzin helt er fortrængt.

Ved samme avance i Danmark som i Tyskland er der således baggrund for en forhøjelse af benzinafgiften med 42-47 øre pr. liter, uden at denne afgiftsforhøjelse vil give anledning til grænsehandelsvanskeligheder. Med moms vil afgiftsforhøjelsen medføre prisstigninger på 53-59 øre pr. liter.

Bruttoavancen er imidlertid højere i Danmark end i Tyskland. På trods af den væsentlig lavere afgift i Danmark end i Tyskland er priserne i Danmark kun ca. 10 øre lavere pr. liter for blyfri benzin end syd for grænsen, når man tager udgangspunkt i priserne på standerne.

Efter det oplyste gives der dog typisk større rabatter i Danmark på den almindelige listepriis end i Tyskland. Ligeledes er der større forskel mellem discountbenzin og almindelig mærkevarebenzin.

Tages der højde for de større rabatter i Danmark, er prisen ca. 35 øre lavere pr. liter blyfri benzin end i Tyskland.

Resten af forskellen på ca. 25 øre pr. liter skyldes større omkostninger og muligvis nettoavance i Danmark. De danske benzinstationer har i gennemsnit en mindre omsætning end de tyske, og der er derfor i gennemsnit større omkostninger ved distribution.

Der burde dog principielt ikke i et frit velfungerende marked være færre omkostninger på en benzinstation på den tyske side af grænsen end på en dansk station af samme størrelse og med samme omsætning.

Den danske benzinafgift burde således kunne forhøjes til samme niveau som den tyske, når man har taget hensyn til momsforskellen, uden at dette burde medføre grænsehandelsvanskeligheder.

Regeringen finder det derfor forsvarligt i forhold til grænsehandelen og formålstjenligt i forhold til bestræbelserne på at nedsætte miljøbelastningen at forhøje de danske afgifter til samme niveau som de tyske.

Hvis den nuværende afgiftsforskel blev udlignet på én gang ville man dog risikere, at standerpriserne i Danmark ville blive afgørende større end i Tyskland, idet den nuværende markeds- og prisstruktur næppe lader sig ændre på kort sigt.

Det foreslås derfor at udligne afgiftsforskellene ved gradvist at forhøje afgiften. Ved en gradvis forhøjelse får branchen lejlighed til at ændre markeds- og prisstrukturen således, at Danmark og branchen i egen interesse undgår fornyet grænsehandel.

Med det nuværende tyske afgiftsniveau vil benzin-afgiften kunne forhøjes således uden fornyede grænsehandelsvanskeligheder:

	Blyfri		Blyfri andel	Blyholdig		Afgiftsbetinget prisforskel med moms i gnst.
	Afgift	Afgiftsbetinget prisforskel med moms		Afgift	Afgiftsbetinget prisforskel med moms	
	øre/l	øre/l	pct	øre/l	øre/l	øre/l
1993	225	59.3	82	290	22.9	52.7
1994	245	34.3	85	310	-2.1	28.8
1995	257	19.3	88	322	-17.1	14.9
1996	262	13.0	91	327	-23.4	9.7
1997	267	6.8	94	332	-29.6	4.6
1998	272	0.5	97	337	-35.8	-0.6

Forhøjelse af dieselafgiften.

Den tyske afgift på dieselolie udgør omkring 209 øre pr. liter for olie med en massefylde på 0,83.

Den danske afgift udgør 204 øre pr. liter almindelig dieselolie og 194 øre pr. liter let dieselolie. Den lette dieselolie er dog henved 10 øre pr. liter dyrere i fremstilling end den almindelige.

Specifikationen af den lette dieselolie svarer til den specifikation, der vil skulle gælde i hele EF i 1997. Til den tid vil Tyskland også skulle anvende let olie, og prisen vil stige med ca. 10 øre pr. liter uden moms.

Danmark vil således på det tidspunkt kunne forhøje afgiften på let dieselolie med ca. 10 øre pr. liter, uden at der herved opstår nye grænsehandelsvanskeligheder.

Regeringen foreslår derfor, at dieselafgiften forhøjes med 10 øre pr. liter fra 1. januar 1997.

Tyske planer om afgiftsforhøjelser.

Den tyske regering fremlagde i starten af 1993 planer om forhøjelse af de tyske afgiftssatser på benzin- og dieselolie med 13 pf pr. liter. Inklusive tysk moms ville dette medføre en prisstigning på ca. 58 øre pr. liter i Tyskland. Renset for dansk moms svarer de ca. 58 øre pr. liter til en afgiftsforhøjelse på 46 øre pr. liter. Når de tyske planer realiseres, vil Danmark således kunne forhøje benzinafgiften med 46 øre pr.

liter, uden at prisforskellen ændres og således uden grænsehandelsvanskeligheder.

Oprindelig var den tyske afgiftsforhøjelse planlagt til at træde i kraft 1. januar 1994, men dette er nu usikkert. På grund af det store tyske budgetunderskud og de overfyldte tyske veje, er det imidlertid meget sandsynligt, at de tyske planer realiseres inden for en overskuelig fremtid, dog tidligst fra 1. januar 1994.

Regeringen foreslår derfor ud over de ovennævnte afgiftsforhøjelser også at forhøje benzin- og dieselafgiften fra 1995 med 23 øre pr. liter og yderligere med 23 øre pr. liter i 1996.

Hvis de tyske planer realiseres tidligere, vil regeringen fremsætte lovforslag om fremrykning af afgiftsforhøjelserne i samme omfang, som den tyske afgiftsforhøjelse finder sted. Hvis det mod forventning viser sig, at Tyskland ikke forhøjer afgifterne i samme omfang som forudsat, vil regeringen fremsætte lovforslag, hvor ikrafttrædelsen af afgiftsforhøjelsen i Danmark udskydes tilsvarende.

Regeringen vil anvende det eventuelle mer- eller mindreprovenu til modgående skatte- og afgiftsændringer.

Autogas og petroleum, der anvendes som motorbrændstof, foreslås forhøjet i takt med dieselafgiften. Disse varer er normalt provenumæssigt af mindre betydning.

Det foreslås endvidere, ligesom det tidligere er sket i de øvrige punktafgiftslove, at kredittiden for indbetaling af afgiften nedsættes med 15 dage, således at angivelsesfristen og indbetalingsfristen bliver samfaldende. De nuværende betalingsbetingelser er, at virksomhederne opgør afgiften for en måned og angiver denne inden 15 dage i næste måned. Virksomheden indbetaler afgiften 15 dage derefter. Den gennemsnitlige kredittid er således 45 dage. Herved afviger kreditbetingelserne fra de fleste andre punktafgiftslove, hvor afgiften for en måned skal indbetales inden den 15. i den følgende måned.

Virkninger på erhvervenes omkostninger.

Hovedparten af benzinforbruget på ca. 2.400 mill. liter anvendes til privatkørsel. Der anvendes dog også benzin til erhvervenes personbiler og til varebiler. Det erhvervsmæssige benzinforbrug er på ca. 400 mill. liter.

Modsat anvendes stort set hele dieselforbruget i erhvervene. Erhvervene anvender godt 1.300 mill. liter årligt.

Den umiddelbare erhvervsbelastning uden moms og før skat og eventuel overvæltning kan på denne baggrund opgøres til:

	Benzin mill.kr	Diesel mill.kr	Ekstra forhøjelse som følge af tyske planer		I alt mill.kr
			Benzin mill.kr	Diesel mill.kr	
1994	80				80
1995	130		90	300	520
1996	150		185	600	935
1997	170	130	185	600	1085
1998	190	130	185	600	1105

Belastningen af erhvervene i form af højere benzinpriser vil i de fleste tilfælde blive opfattet som en forøgelse af de faste snarere end af de variable omkostninger. Hovedparten af benzinforbruget kan i øvrigt antages at finde sted i de hjemmemarkedsorienterede erhverv. Erhvervene har således på lidt længere sigt gode muligheder for at vælte afgiften over i højere priser. Priserne på f.eks. VVS ydelser, hvortil der anvendes varebil, vil således tendere mod at stige med de ekstra omkostninger dog således, at den virksomhed, der bruger forholdsvis lidt benzin, vil kunne hæve priserne mere end omkostningerne stiger og modsat for den virksomhed, der anvender forholdsvis meget benzin.

Med hensyn til dieselolie bemærkes, at prisen vil stige lige meget for danske og udenlandske vognmænd ved kørsel på samme strækninger. Vognmændene vil således kunne vælte afgiften over i højere fragtrater uden tab af markedsandele til udenlandske vognmænd. En del af de højere fragtrater mv. vil direkte berøre husholdningerne, og en del vil berøre andre erhverv end vognmandserhvervet. I det omfang disse erhverv ikke er i udenlandsk konkurrence, vil der sandsynligvis kunne ske yderligere overvæltning.

Hovedparten af såvel benzin- som dieselaugiften kan således forventes overvæltet til i sidste ende husholdningerne. I det omfang, der ikke sker overvæltning, skal de ekstra omkostninger, erhvervene påføres, reduceres med ca. 1/3 ved opgørelse af belastningen efter skat.

Forhøjelsen af benzinafgiften vil alt andet lige styrke økonomien i den kollektive trafik.

Miljømæssige virkninger.

En forhøjelse af benzinafgiften vil give incitamenter til nedsættelse af kørslen med privatbiler og nedsættelse af benzinforbruget på kortere sigt. På længere sigt vil afgiftsforhøjelsen give øgede incitamenter til anskaffelse af mere brændstoføkonomiske køretøjer. Afgifter på drivmidler anses således for det mest præcise og virkningsfulde instrument til at opnå nedsættelse af miljøbelastningen fra trafikken i form af f.eks. CO₂.

Det er vanskeligere at opgøre omfanget af nedsættelsen af forureningen fra bilerne. Målt i forhold til husholdningernes samlede omkostninger ved bilkørsel på ca. 60 mia. kr. årligt medfører afgiftsforhøjelsen en begrænset stigning på ca. 2,3 mia. kr. eller ca. 4 pct. over en 5 års periode. Man kan med nogen usikkerhed forvente et tilsvarende fald i kørslen og benzinforbruget, svarende til en elasticitet i benzinefterspørgselen på ca. 0,2. Den samlede skatteomlægning indebærer imidlertid samtidig en stimulering af den danske økonomi sådan, at benzinforbruget ikke skønnes at falde væsentligt netto.

Forhøjelsen af afgiften på dieselolie vil ligeledes give incitamenter til mere brændstoføkonomisk kørsel f.eks. i form af, at køretøjets kapacitet i videre udstrækning vil blive tilpasset transportbehovet. Der gives ligeledes incitamenter til anskaffelse af mere brændstoføkonomiske køretøjer.

Provenumæssige virkninger:

De nuværende afgifter på drivmidler udgør:

	mineralolieafgift	CO ₂ afgift	I alt
	øre/l	øre/l	øre/l
Benzin			
- blyfri	225	0	225
- blyholdig	290	0	290
Dieselolie			
- almindelig	177	27	204
- let	167	27	194
Autogas	118	16	134

Der foreslås følgende ændringer:

	1994	1995	1996	1997	1998
	øre pr. liter				
Benzin					
- ved uændrede tyske satser	20	32	37	42	47
- ved ændrede tyske satser		23	46	46	46
I alt	20	55	83	88	93
Dieselolie					
- ved uændrede tyske satser				10	10
- ved ændrede tyske satser		23	46	46	46
I alt	0	23	46	56	56
Autogas		16	32	39	39

I følgende tabel er vist helårsprovenuvirkningen af de foreslåede afgiftsændringer svarende til det ekstra optjente provenu i de pågældende finansår.

	1994	1995	1996	1997	1998
	mill. kr.				
Benzin					
- ved uændrede tyske satser	480	770	890	1010	1130
- ved ændrede tyske satser		550	1105	1105	1105
Diesel					
- ved uændrede tyske satser				140	140
- ved ændrede tyske satser		325	650	650	650
Autogas		5	5	5	5
I alt	480	1650	2650	2910	3030
Moms heraf	120	415	665	730	760
I alt	600	2065	3315	3640	3790

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

I følgende tabel er vist finansårsvirkningen af de foreslåede afgiftsforhøjelser uden moms.

	1994	1995	1996	1997	1998
	mill. kr.				
Benzin					
- ved uændrede tyske satser	440	745	880	1000	1120
- ved ændrede tyske satser		485	1080	1105	1105
Diesel					
- ved uændrede tyske satser				135	140
- ved ændrede tyske satser		310	635	650	650
Autogas		5	5	5	5
I alt	440	1545	2600	2895	3020
Moms heraf	90	340	605	715	755
I alt	530	1885	3205	3610	3775

Forslaget om at nedsætte kredittiden med 15 dage vil medføre en forbedring af statens gennemsnitlige likviditet med 635 mill. kr. eksklusive moms en gang for alle i 1994 i forhold til uændrede betalingsbetingelser. Herudover vil statens gennemsnitlige likviditet blive forbedret med 50 mill. kr. i 1995, 45 mill. kr. i 1996, 10 mill. kr. i 1997 og 10 mill. kr. i 1998 i hvert år én gang for alle i forhold til uændrede betalingsbetingelser.

Nedsættelse af kredittiderne vil ikke påvirke de bogførte indtægter fra mineralolieprodukterne og vil derfor heller ikke indgå i opgørelsen ad DAU direkte, idet indtægterne bogføres på angivelsestidspunktet, uanset om der betales eller ej. Nedsættelsen vil derimod påvirke de bogførte debitorer og således statens kasseunderskud.

Da man af praktiske grunde ikke kan nå at registrere indbetalinger foretaget sidst i måneden før i næste måned, vil fremrykning af betalingsfristen medføre, at debitorerne falder svarende til en hel måneds bruttoindtægter fra afgifterne. Kasseunderskuddet falder tilsvarende i det år kreditstramningen foretages én gang for alle.

For 1994 vil kasseunderskuddet således blive reduceret med 1.270 mill. kr. én gang for alle.

Nedsættelse af kredittiden vil nedbringe virksomhedernes kreditfordel. Nedsættelsen af kreditfordelen udgør forrentningen af reduktionen af den mindre gennemsnitlige likviditet i virksomhederne. Kreditfordelen vil i samme omfang som selve afgifterne blive væltet over i højere priser. Der skal således på samme måde som for almindelige afgiftsforhøjelser tillægges moms.

I følgende oversigt er vist helårsprovenu virkningen af de foreslåede grønne afgifter:

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Registreringsafgift						
Store varebiler	215	350	350	350	350	350
Små busser	55	90	90	90	90	90
Valutaudlejningsbiler	55	90	90	90	90	90
Motorcykler	-5	-8	-8	-8	-8	-8
I alt	320	522	522	522	522	522
Mineralolieafgift						
Benzin til tysk niveau						
uændrede tyske satser		480	770	890	1010	1130
ændrede tyske satser			550	1105	1105	1105
Diesel						
uændrede tyske satser					140	140
ændrede tyske satser			325	650	650	650
Autogas			5	5	5	5
I alt mineralolie		480	1650	2650	2910	3030
Elafgift		425	845	1270	1885	2640
Kulafgift						
Forhøjelse af kulafgift			95	195	300	405
Vandafgift		450	900	1350	1800	2250
Spildevandsafgift					270	540
Affaldsafgift					180	180
Detailsalgspakninger						
Visse poser af papir eller plast		275	275	275	275	275
I alt	320	2152	4287	6262	8092	9842
Moms heraf	0	410	940	1435	1895	2330
I alt inklusive moms	320	2562	5247	7697	9987	12172

I følgende oversigt er vist finansårsprovenuvirkningen af de foreslåede grønne afgiftsændringer:

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Registreringsafgift							
Store varebiler	130	350	350	350	350	350	350
Små busser	35	90	90	90	90	90	90
Valutaudlejningsbiler	-100	90	90	90	90	90	90
Motorcykler	-5	-8	-8	-8	-8	-8	-8
I alt	60	522	522	522	522	522	522
Mineralolieafgift							
Benzin til tysk niveau							
uændrede tyske satser		440	745	880	1000	1120	1130
ændrede tyske satser			485	1080	1105	1105	1105
Diesel							
uændrede tyske satser					135	140	140
ændrede tyske satser			310	635	650	650	650
Autogas			5	5	5	5	5
I alt mineralolie		440	1545	2600	2895	3020	3030
Elafgift		430	850	1275	1845	2650	2640
Kulafgift							
Forhøjelse af kulafgift			85	185	290	395	405
Vandafgift		340	790	1240	1690	2140	2250
Spildevandsafgift					205	475	440
Affaldsafgift					135	180	180
Detailsalgspakninger							
Visse poser af papir eller plast		275	275	275	275	275	275
I alt	10	2007	4067	6087	7857	9657	9842
Moms heraf		310	810	1310	1780	2221	2330
I alt inklusive moms	60	2317	4877	7407	9637	11878	12172

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Kredit energiafgift en gang for alle							
Benzin		260	35	30	5	5	
Olie		375	15	15	5	5	
El		415	40	40	40	60	
Kul		40	5	5	10	10	
I alt kredit energiafgift		1090	95	90	60	80	
Moms heraf		270	25	20	15	20	
I alt kredit inklusive moms		1360	120	110	75	100	
Alt i alt inklusive moms	60	3677	4997	7517	9707	11968	

Administrative bemærkninger

Der henvises til de administrative bemærkninger i

forslag til lov om ændring af personskatteloven og andre skattelove (skatteomlægning).

Bilag

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

§ 1

I lov nr. 1029 af 19. december 1992 om energi-
afgift af mineralolieprodukter m.v. foretages
følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, nr. 1 og 6, ændres »177 øre/l«
til: »233 øre/l« og »176,0 øre/l« til: »231,6

øre/l«, i nr. 3 ændres »167 øre/l« til: »223
øre/l« og »166,0 øre/l« til: »221,7 øre/l«, i nr.
8 ændres »290 øre/l« til: »383 øre/l« og
»287,6 øre/l« til: »380 øre/l«, i nr. 9 ændres
»225 øre/l« til: »318 øre/l« og »223,1 øre/l«
til: »315,4 øre/l« og i nr. 10 ændres »118 øre/
l« til: »157 øre/l«.

§ 1. Der betales afgift af mineralolieprodukter her i landet. Afgiften udgør for

	Ved dagtemperatur	Ved 15°C
1) Gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof	177 øre/l	176,0 øre /l
2) Anden gas- og dieselolie	149 øre/l	148,1 øre/l
3) Let dieselolie	167 øre/l	166,0 øre/l
4) Fuelolie	166 øre/kg	—
5) Fyringstjære	150 øre/kg	—
6) Petroleum, der anvendes som motorbrændstof	177 øre/l	176,0 øre/l
7) Anden petroleum	149 øre/l	148,0 øre/l
8) Blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. l)	290 øre/l	287,6 øre/l
9) Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. l)	225 øre/l	223,1 øre/l
10) Autogas (LPG)	118 øre/l	—
11) Anden flaskegas (LPG) og gas (bortset fra LPG), der frem- kommer ved raffinering af mineralsk olie (raffinaderigas)	200 øre/kg	—
12) Smøreolie, hydraulikolier og lign.	178 øre/l	—

Stk. 2-6 — —

ten under 50 kr., kan indbetaling af beløbet
undlades.

Stk. 2-4. — — —

2. I § 17, stk. 1, ændres »inden udgangen af«
til: »senest den 15. i«.

3. I § 33, stk. 2, ændres »§ 25« til: »§ 27«.

§ 17. Registrerede oplagshavere og vare-
modtagere skal indbetale afgiften for en af-
giftsperiode til de statslige told- og skatte-
myndigheder inden udgangen af den måned,
der følger efter afgiftsperioden. Udgør afgif-

§ 33. Skatteministeren kan fastsætte be-
stemmelser om adgangen til at klage over af-
gørelser efter denne lov.

Stk. 2. Ministeren kan bestemme, at afgø-
relser, der er truffet af Told- og Skattestyrel-

sen, ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed, jf. dog § 25.

Stk. 3. — —