

Lovforslag nr. L 115. Fremsat den 7. december 1993 af skatteministeren (Stavad)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov nr. 489 af 30. juni 1993 om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

(Tilbagebetaling af afgift for ældre køretøjer og fremskyndet forhøjelse af benzinafgiften)

§ 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 665 af 16. august 1993, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 6 indsættes som nyt afsnit:

»Tilbagebetaling af afgift

§ 7. Afgiften af køretøjer, der er registreret her i landet eller i udlandet inden den 1. januar 1984, tilbagebetales med nedenstående beløb for køretøjer, der afmeldes fra motorregisteret i perioden 1. januar 1994 til 30. juni 1995:

	1.1.1994- 30.6.1994	1.7.1994- 31.12.1994	1.1.1995- 30.6.1995
1. Personbiler:	6.500 kr.	4.500 kr.	2.500 kr.
2. Varebiler:	3.500 kr.	2.400 kr.	1.400 kr.

Stk. 2. Afgiften tilbagebetales til den registrerede ejer, såfremt køretøjet ved afmeldelsen har været registreret med den pågældende som ejer her i landet eller i udlandet i de 12 foregående måneder. Køretøjet skal endvidere være registreret her i landet eller i udlandet den 7. december 1993. Afgiften tilbagebetales dog også for køretøjer, som den 7. december 1993 eller i en periode inden for de sidste 12 måneder før afmeldelsen har været afmeldt fra registrering uden at være ejerskiftet, hvis de på ny registreres for samme ejer inden den 1. februar 1994.

Stk. 3. Der kan ikke ske tilbagebetaling af afgift for:

1) Køretøjer, der efter reglerne i bekendtgørelse nr. 519 af 30. juni 1993 om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. ikke kan gen-

- opbygges afgiftsfrit efter en færdselsskade,
2) køretøjer, der efter reglerne i bekendtgørelse nr. 18 af 10. januar 1992 om registrering af motorkøretøjer m.v., med senere ændringer, afmeldes fra motorregisteret, fordi nummerpladerne er blevet inddraget i medfør af færdselslovens § 77 og
3) varebiler afgiftsberigtiget med stykafgift.

§ 7 a. Afgiften tilbagebetales af de statslige told- og skattemyndigheder til den registrerede ejer af køretøjet, når det er afmeldt fra motorregisteret og de statslige told- og skattemyndigheder har modtaget dokumentation herfor. Der skal endvidere fremlægges dokumentation for, at køretøjet er overladt til en momsregistreret virksomhed med henblik på opugning.

Stk. 2. Tilbagebetalingsbeløbet fastsættes efter køretøjets art anført på registreringsattesten på tidspunktet for køretøjets afmeldelse.«.

2. I § 27, *stk. 1*, indsættes som nr. 6:

»6) anvender et køretøj, der er afmeldt af motorregisteret efter reglerne i lovens § 7, *stk. 1* og 2, og § 7 a.«.

§ 2

I lov nr. 489 af 30. juni 1993 om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 2*, affattes afsnittet *Blyholdig benzin med blyindhold over 0,013 g pr. l* således:

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

Ved dagtemperatur	Ved 15° C
310 øre/l	307,4 øre/l i perioden 1. januar 1994 – 31. marts 1994
315 øre/l	312,4 øre/l i perioden 1. april 1994 – 30. september 1994
320 øre/l	317,3 øre/l i perioden 1. oktober 1994 – 31. december 1994
355 øre/l	352,0 øre/l i perioden 1. januar 1995 – 31. marts 1995
360 øre/l	357,0 øre/l i perioden 1. april 1995 – 30. september 1995
365 øre/l	362,0 øre/l i perioden 1. oktober 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«.

2. I § 2, *stk. 2*, affattes afsnittet *Blyfri benzin med blyindhold på højst 0,013 g pr. l* således:

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

Ved dagtemperatur	Ved 15° C
245 øre/l	243,0 øre/l i perioden 1. januar 1994 – 31. marts 1994
250 øre/l	247,9 øre/l i perioden 1. april 1994 – 30. september 1994
255 øre/l	252,9 øre/l i perioden 1. oktober 1994 – 31. december 1994
290 øre/l	287,6 øre/l i perioden 1. januar 1995 – 31. marts 1995
295 øre/l	292,5 øre/l i perioden 1. april 1995 – 30. september 1995
300 øre/l	297,5 øre/l i perioden 1. oktober 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«.

3. I § 2, *stk. 4*, ændres »af benzin pr. 1. januar 1995« til: »af benzin pr. 1. april 1994, 1. oktober 1994, 1. januar 1995, 1. april 1995, 1. oktober 1995«.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. januar 1994. § 1, nr. 1, er gældende indtil den 1. juli 1995.

Bemærkninger til lovforslaget

Den meget langvarige lavkonjunktur og det deraf følgende meget lave salg af nye biler har medført en ophobning af udskudte skrotninger, som alt andet lige giver anledning til, at den danske bilpark udgør en større miljøbelastning end under mere normale omstændigheder.

Med det sigte at fremskynde udskiftningen af ældre biler foreslås det, at ejerne af registrerede køretøjer, der er mere end 10 år gamle, i en periode på 1½ år kan få tilbagebetalt et afgiftsbeløb, hvis køretøjet afmeldes af motorregisteret. Når afgiften er tilbagebetalt, vil køretøjet ikke kunne registreres igen.

Den samtidigt foreslåede fremskyndelse af benzinafgiften vil begrænse registreringsafgiftsrefusionens tendens til at medføre en forøgelse af bilparken. Forslaget vil derfor set under ét føre til en mindsket forurening fra bilparken.

Benzinafgiften påvirker bilernes benzinøkonomi og dermed CO₂-udslippet direkte. Højere benzinpriser tenderer også mod at reducere andre miljøeffekter fra bilerne. Benzinafgiften anses derfor for at være et af de mest effektive midler til reduktion af transportsektorens miljøbelastning.

Skattereformen blev delvis finansieret ved en trinvis forhøjelse af benzinafgiften. Det foreslås, at finansiere den midlertidige tilbagebetaling af registreringsafgift ved at fremskynde forhøjelsen af benzinafgiften med 5 øre pr. liter hver den 1. april og 1. oktober 1994 og 1995. Fra 1. januar 1996 vil benzinafgiften udgøre samme beløb, som forudsat ved skattereformen.

Tilbagebetalingsbeløbet i det første halve år foreslås fastsat til 6.500 kr. for personbiler afgiftsberigtiget med fuld afgift og på 3.500 kr. for varebiler.

Tilbagebetalingsbeløbet nedsættes efter hvert halve år, ordningen er i kraft. Derved opnås, at den underliggende tendens til stigning i skrotningstallet i perioden udjævnes, jf. provenubemærkningerne.

Det foreslås, at varebiler, der er afgiftsberigtiget med stykafgift, ikke kan få afgiften tilbagebetalt. Stykafgiften udgjorde fra 1977 og indtil 1. juli 1993 henholdsvis 7.500 kr. og 12.000 kr. Afgiftsbeløb i denne størrelsesorden må antages ikke at have begrænset udskiftnings takten for disse varebiler.

Det foreslås endvidere, at køretøjer, der er færdselsskadede i et sådant omfang, at de ikke kan genopbygges afgiftsfrit, og køretøjer, der er i så mangelfuld en stand, at politiet har inddraget nummerpladerne, heller ikke kan få afgiften tilbagebetalt.

Afgiftssatserne for de enkelte grupper af køretøjer er blevet ændret gennem årene, ligesom et køretøj siden 1984 kan være blevet omregistreret fra f.eks. en varebil til en personbil. Det foreslås imidlertid, at tilbagebetalingsbeløbet fastsættes efter køretøjets art anført på den nuværende registreringsattest, som skal indsendes til de statslige told- og skattemyndigheder.

Det foreslås, at det er en betingelse, at køretøjet er registreret ved lovforslagets fremsættelse, og at den ejer af køretøjet, der afmelder det, skal have ejet køretøjet i et år inden afmeldelsen. Et køretøj vil dog kunne omfattes af tilbagebetalingsordningen, selv om det inden for det sidste år inden lovforslagets fremsættelse har været afmeldt fra registrering, men uden at have været ejerskiftet og på ny registreres inden den 1. februar 1994.

Herved opnås, at køretøjer, som ejerne midlertidigt har afmeldt fra registrering, typisk i vinterhalvåret, vil kunne omfattes af ordningen. Derimod hindres, at bilvrag, der under normale omstændigheder kun er tjenlige til reservedele, sættes i stand og registreres alene med henblik på at få udbetalt tilbagebetalingsbeløbet.

For køretøjer, der inden lovforslagets fremsættelse ikke har været afgiftsberigtiget her i landet, f.eks. statskøretøjer, diplomatbiler og brugte importerede biler, men som efter at være blevet afgiftsberigtiget, vil være omfattet af tilbagebetalingsordningen, medfører ordningen, at afgiften ikke kan udgøre et beløb, der er mindre end tilbagebetalingsbeløbet.

Det skyldes, at afgiften af et brugt køretøj fastsættes ud fra værdien af et tilsvarende brugt køretøj uden registreringsafgift, og at denne værdi som minimum er tilbagebetalingsbeløbet.

Tilbagebetaling af afgiften sker ved, at ejeren afmelder sit køretøj af motorregisteret og sender den originale registreringsattest til de statslige told- og skattemyndigheder. Myndighederne foranlediger, at

der i Centralregisteret for Motorkøretøjer indsættes en blokering ved det afmeldte køretøj, således at det ikke kan indregistreres på ny. De statslige told- og skattemyndigheder tilbagebetaler herefter afgiften til den registrerede ejer af køretøjet.

De statslige told- og skattemyndigheders administrationsomkostninger i forbindelse med lovens gennemførelse anslås til ca. 300.000 kr.

Provenubemærkninger

Overslag over provenuvirkningerne af forslaget om en refusion af registreringsafgift til personbiler, der skrottes, afhænger af en række vurderinger, hvoraf specielt skal nævnes:

- Antallet af skrotninger, der i alle tilfælde ville have fundet sted uden refusion.
- Antallet af skrotninger, der afskæres fra refusion, jf. de foreslåede begrænsninger.
- Antallet af fremskyndede skrotninger som følge af den foreslåede refusion.
- I hvilken omfang og med hvilken forsinkelse fremskyndede merskrotninger medfører fremskyndelse af salg af nye biler.
- Den varige virkning på statsfinanserne af fremskyndelse af salg af nye biler.

Antal skrotninger

Der foretages ikke nogen egentlig opgørelse af hvor mange personbiler, der skrottes. Skrotningsantallet kan dog skønnes ud fra oplysninger om, hvor mange personbiler der første gang indføres i motorregisteret fratrukket tilvæksten i bestanden af personbiler. Forudsat at bestanden af midlertidigt afmeldte personbiler hos forhandlerne m.v. er konstant, kan skrotningsantallet i gennemsnit for de sidste 5 år opgøres til ca. 80.000 biler om året og for de sidste 10 år til ca. 90.000 om året.

Da der nu er forholdsvis flere ældre biler i bilbestanden end tidligere, fordi denne ikke længere er i vækst, og fordi antallet af skrotninger i de seneste år har været forholdsvis lavt, kan det med nogen usikkerhed skønnes, at der i alt i de næste 18 måneder vil blive skrottet omkring 150.000 personbiler, med en tendens til koncentration i den sidste del af perioden. Dette skøn er under forudsætning af tilbagevenden til mere normale konjunkturer end i de seneste år.

Det er dog ikke alle disse biler, der vil kunne opnå den foreslåede refusion. For det første vil biler indregistreret første gang efter 1. januar 1984 være afskåret fra refusion. I 1992 var den beregnede afgang af biler under 11 år på ca. 15.000 biler. Heraf skønnes

ca. 12.500 at blive skrottet fortrinsvis på grund af trafikskader.

Yderligere vil der ikke blive givet refusion til personbiler, der afmeldes af forsikringselskaberne som totalskadede, eller som er i en så dårlig stand, at politiet umiddelbart inddrager nummerpladerne af trafikikkerhedsmæssige grunde i forbindelse med kontrol på vejene.

Den gradvise nedsættelse af refusionen vil tendere mod, at et forholdsvis stort antal af de biler, der i alle tilfælde vil blive skrottet i perioden, vil blive skrottet i starten af 18 måneders perioden. Hermed udlignes den ovenfor anførte tendens til stigende skrotningshyppighed, efterhånden som de mere almindelige konjunkturer vender tilbage.

Samlet skønnes det, at der vil skulle gives refusion til ca. 125.000 biler, der i alle tilfælde ville blive skrottet, refusion eller ej, heraf ca. 85.000 biler i 1994 og ca. 40.000 biler i 1995, svarende til ca. 465 mill.kr. for biler skrottet i 1994 og ca. 100 mill. kr. vedrørende biler skrottet i 1995.

De seneste års stigende realrente efter skat og begrænsede lånemuligheder har tenderet mod at ændre efterspørgselen mod ældre biler, hvor kapitalomkostningerne er mere beskedne. Besparelsen herved har kompenseret for større udgifter til reparation, dårligere brændstoføkonomi og mindre komfort end ved nyere biler. Da efterspørgselen efter bilhold såvel i antal som især i kvalitet har været stigende med stigende indkomster i samfundet, må det forventes, at en bedre konjunktur med bedre tro på, at indkomstfremgangene er varige etc., igen vil vende efterspørgselen efter biler af bedre kvalitet, altså yngre biler.

Forslaget vil fremskynde denne forventede tendens. I de seneste år har skrotningsantallet været unormalt lavt. Omfanget af udskudte skrotninger fra de seneste år, der ikke kan fastlægges entydigt, kan forsigtigt skønnes til i størrelsesordenen 100.000 biler, med en betydelig usikkerhed begge veje på ca. 50.000 personbiler.

Udover at forslaget vil fremskynde realiseringen af nogle af de udskudte skrotninger, vil forslaget også fremrykke nogle af de ordinære skrotninger, der kan forventes i de nærmeste måneder efter ophør af refusionsperioden, uanset om der gives refusion eller ej.

Der er på denne baggrund i de videre beregninger taget udgangspunkt i, at refusionen alt i alt medfører fremrykning af i alt ca. 30.000 skrotninger til refusionsperioden. Provenutabet ved 30.000 ekstraordinære skrotninger vil isoleret set være på omkring 135 mill. kr., heraf ca. 110 mill. kr. i 1994 og ca. 25 mill. kr. i 1995.

Merskrotningerne vil imidlertid øge salget af nye biler og dermed medføre en fremrykning af indtægterne fra registreringsafgiften.

Nogle af de bilejere, der vælger at modtage refusionen, vil ikke genanskaffe noget nyt køretøj. De vælger med refusionen før end ellers at blive bilfrie. Andre bilister, der får refusion, vil imidlertid vælge at være uden bil, men det må forventes, at en forholdsvis stor del af de, der får refusionen, forholdsvis hurtigt vil genanskaffe sig en ny eller måske snarere sandsynligvis en brugt bil. Den større efterspørgsel efter brugte biler vil medføre en tendens til stigende brugtvognspriser. Prisstigningerne vil sprede sig gennem hele bilbestanden omend i faldende omfang til de nyere biler. En del af den større efterspørgsel efter genanskaffelsesbiler vil på kort sigt kunne tilfredstilles ved nedgang i bilforhandlernes lager, der sandsynligvis må forventes at være faldende, idet brugtvognspriserne ikke kan forventes opretholdt i samme omfang efter refusionens bortfald. Med betydelig usikkerhed skønnes det, at der står mellem 25.000 og 50.000 brugte, køreklare personbiler hos forhandlere.

Det er på denne baggrund skønnet, at der ved 30.000 ekstraordinære skrotninger i refusionsperioden, vil ske en fremrykning af ca. 12.000 nyregistreringer i 1994 og en fremrykning af et mere beskedent omfang i 1995, når man tager hele året under et. Skønnet er behæftet med stor usikkerhed.

Merprovenuet i finansåret 1994 af fremrykningen af nyvognssalg i finansåret 1994 vil på denne baggrund kunne skønnes til godt 1 mia. kr., og i 1995 til henvend 1 mia. kr. Det understreges, at der alene er tale om en fremrykning, og at man derfor senere alt andet lige vil få færre indtægter fra registreringsafgiften, svarende til det fremrykkede nyvognssalg. Den varige effekt for statsfinanserne af fremrykningen

af nyvognssalg er derfor alene realforrentningen af det midlertidige merprovenu. Ved fremrykning af f.eks. 25.000 biler i gennemsnit 1 år vil realrenten af den midlertidige stigning i provenuet være på ca. 100 mill. kr.

Det er på denne baggrund skønnet, at forslaget virkning på statsfinanserne set over 1994 og årene frem vil kunne neutraliseres ved en midlertidig forhøjelse af andre afgifter eller skatter med ca. 600 mill. kr svarende til provenutabet ved refusion til de personbiler, der i alle tilfælde ville blive skrottet. Det skal understreges, at dette samlede resultat over 1994 og de følgende år er forholdsvis robust, uanset hvor mange ekstraordinære skrotninger der afledes af refusionen, omfanget og forsinkelsen i mersalg af nye personbiler. Den ovenfor anførte betydelige usikkerhed vil altså stort set alene slå ud i fordeling af indtægterne fra registreringsafgiften på de forskellige finansår og ikke på de samlede indtægter fra nyvognssalg set over de næste 2-4 år.

Det forholdsvis sikre og varige provenutab set over alle årene på ca. 700 mill. kr. foreslår regeringen finansieret med en fremrykning af den allerede vedtagne og gennemførte forhøjelse af benzinafgiften. I forhold til de allerede vedtagne afgiftssatser fremrykkes 4 gange 5 øre pr. liter af stigningen, der i alle tilfælde skulle finde sted den 1. januar 1996 til henholdsvis 1. april 1994, 1. oktober 1994, 1. april 1995 og 1. oktober 1995, hver gang med 5 øre pr. liter.

Provenuvirkningen af forslaget vil være et midlertidigt merprovenu på 150 mill. kr. inklusive moms optjent i 1994 og et midlertidigt merprovenu på 450 mill. kr. optjent i 1995 altså alt i alt 600 mill. kr.

De samlede virkninger under de ovenfor anførte beregningsforudsætninger vil alt i alt kunne sammenfattes som følger:

	1994	1995	1996 og frem	I alt
	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.
Refusion til biler, der i alle tilfælde ville blive skrottet	-465	-100	0	-565
Fremrykning af benzinafgift inklusive moms	125	450	25	600
Fremrykning af skrotninger	-110	-25	0	-135
Fremrykning af nyvognssalg registreringsafgift	1.200	900	-2.100	0
I alt	750	1.225	-2.075	-100

Når der yderligere tages hensyn til rentegevinsten ved merprovenuet i de første finansår, vil den samlede pakke set over alle årene stort set være neutral for statsfinanserne.

Miljømæssige konsekvenser.

Danmarks Miljøundersøgelser har fundet, at 40 pct. af bilernes samlede forurening hidrører fra de 10 pct. oftest ældre biler, der forurener mest. En væsentlig årsag til de ældre bilers betydelige andel i den samlede forurening er, at de emissionskrav, der stilles til nye biler er væsentlig mere vidtgående end de krav som biler registreret før oktober 1990 skulle opfylde. Emissionskravene indebærer, at en ny bils forurening kun udgør mellem 20 og 30 pct. af forureningen fra en tilsvarende, korrekt vedligeholdt bil, der er indregistreret før de nuværende krav trådte i kraft.

Danmarks Miljøundersøgelsers tal er beregnet på basis af den kørende bilpark. Tallene understøttes af oplysninger fra Danmarks Automobilforhandler Forening om, at det er almindeligt at finde nedslidte biler, hvis CO-forurening er ti gange højere end de gældende normer.

Sammenholdt med de årgange, der er omfattet af forslaget, og hvor skrotningerne i øjeblikket især udskydes, er brændstoføkonomien ligeledes betydeligt bedre for nye biler.

Erhvervsmæssige konsekvenser.

Erhvervenes udgifter til køb af benzin vil med forslaget stige med i alt ca. 120 mill. kr. som en én-gangsudgift fordelt med ca. 30 mill. kr. i 1994 og ca. 90 mill. kr. i 1995. Det er kun de færreste personbiler i erhvervene, der direkte vil få gavn af refusionen, men da brugtbilpriserne alt andet lige forventes at stige vil erhvervenes afskrivning på de nyere personbiler blive reduceret væsentligt, således at virkningen på erhvervenes samlede konkurrenceevne vil være stort set neutral.

Forhøjelsen af benzinafgiften vil bredt nedsætte efterspørgselen efter varer og tjenester i økonomien, mens en forholdsvis stor del af refusionen formentlig vil blive brugt i forbindelse med erhvervelse af bedre bilbestand, hvilket især bilbranchen blandt de danske erhverv vil nyde godt af.

Bilag

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

§ 1

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer, jf. lovekendtgørelse nr. 665 af 16. august 1993, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 6 indsættes som nyt afsnit:

	1.1.1994- 30.6.1994	1.7.1994- 31.12.1994	1.1.1995- 30.6.1995
1. Personbiler:	6.500 kr.	4.500 kr.	2.500 kr.
2. Varebiler:	3.500 kr.	2.400 kr.	1.400 kr.

Stk. 2. Afgiften tilbagebetales til den registrerede ejer, såfremt køretøjet ved afmeldelsen har været registreret med den pågældende som ejer her i landet eller i udlandet i de 12 foregående måneder. Køretøjet skal endvidere være registreret her i landet eller i udlandet den 7. december 1993. Afgiften tilbagebetales dog også for køretøjer, som den 7. december 1993 eller i en periode inden for de sidste 12 måneder før afmeldelsen har været afmeldt fra registrering uden at være ejerskiftet, hvis de på ny registreres for samme ejer inden den 1. februar 1994.

Stk. 3. Der kan ikke ske tilbagebetaling af afgift for:

- 1) Køretøjer, der efter reglerne i bekendtgørelse nr. 519 af 30. juni 1993 om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. ikke kan genopbygges afgiftsfrit efter en færdselsskade,
- 2) køretøjer, der efter reglerne i bekendtgørelse nr. 18 af 10. januar 1992 om registrering af motorkøretøjer m.v., med senere ændringer, afmeldes fra motorregisteret, fordi nummerpladerne er blevet inddraget i medfør af færdselslovens § 77 og

»Tilbagebetaling af afgift

§ 7. Afgiften af køretøjer, der er registreret her i landet eller i udlandet inden den 1. januar 1984, tilbagebetales med nedenstående beløb for køretøjer, der afmeldes fra motorregisteret i perioden 1. januar 1994 til 30. juni 1995:

3) varebiler afgiftsberigtiget med stykafgift.

§ 7 a. Afgiften tilbagebetales af de statslige told- og skattemyndigheder til den registrerede ejer af køretøjet, når det er afmeldt fra motorregisteret og de statslige told- og skattemyndigheder har modtaget dokumentation herfor. Der skal endvidere fremlægges dokumentation for, at køretøjet er overladt til en momsregistreret virksomhed med henblik på ophugning.

Stk. 2. Tilbagebetalingsbeløbet fastsættes efter køretøjets art anført på registreringsattesten på tidspunktet for køretøjets afmeldelse.«.

2. I § 27, stk. 1, indsættes som nr. 6:

»6) anvender et køretøj, der er afmeldt af motorregisteret efter reglerne i lovens § 7, stk. 1 og 2, og § 7 a.«.

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

- 1) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgiftskontrollen,

- 2) overtræder § 9, stk. 1, § 13, stk. 2, § 16, stk. 1 og stk. 2, § 19, stk. 1, § 20, § 21, stk. 1 og stk. 2, § 23, stk. 1, § 24, § 25, stk. 1 og stk. 3-5,
- 3) tilsidesætter vilkår, som er fastsat i tilladelser efter § 3, stk. 1,
- 4) anvender et afgiftspligtigt køretøj, som ikke er afgiftsberigtiget, eller anvender et køretøj, der er fritaget for afgift, eller hvoraf der er betalt afgift efter bestemmelserne i § 5, stk. 1-3, § 5 a, stk. 1, eller § 6, stk. 1, i strid med de betingelser, der gælder for fritagelsen eller afgiftsberigtigelsen efter den pågældende bestemmelse,

- 5) undlader at efterkomme et påbud, der er meddelt i medfør af § 18, stk. 1, om angivelse for kortere perioder end en måned.

§ 2

I lov nr. 489 af 30. juni 1993 om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 2, affattes afsnittet *Blyholdig benzin med blyindhold over 0,013 g pr. l* således:

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

Ved dagtemperatur	Ved 15° C
310 øre/l	307,4 øre/l i perioden 1. januar 1994 – 31. marts 1994
315 øre/l	312,4 øre/l i perioden 1. april 1994 – 30. september 1994
320 øre/l	317,3 øre/l i perioden 1. oktober 1994 – 31. december 1994
355 øre/l	352,0 øre/l i perioden 1. januar 1995 – 31. marts 1995
360 øre/l	357,0 øre/l i perioden 1. april 1995 – 30. september 1995
365 øre/l	362,0 øre/l i perioden 1. oktober 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«.

2. I § 2, stk. 2, affattes afsnittet *Blyfri benzin med blyindhold på højst 0,013 g pr. l* således:

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

Ved dagtemperatur	Ved 15° C
245 øre/l	243,0 øre/l i perioden 1. januar 1994 – 31. marts 1994
250 øre/l	247,9 øre/l i perioden 1. april 1994 – 30. september 1994
255 øre/l	252,9 øre/l i perioden 1. oktober 1994 – 31. december 1994
290 øre/l	287,6 øre/l i perioden 1. januar 1995 – 31. marts 1995
295 øre/l	292,5 øre/l i perioden 1. april 1995 – 30. september 1995
300 øre/l	297,5 øre/l i perioden 1. oktober 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«.

§ 2. ---

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 1997

3. I § 2, stk. 4, ændres »af benzin pr. 1. januar 1995« til: »af benzin pr. 1. april 1994, 1. oktober 1994, 1. januar 1995, 1. april 1995, 1. oktober 1995«.

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.
