

Lovforslag nr. L 214. Fremsat den 25. marts 1999 af skatteministeren (Ole Stavad)

Forslag

til

Lov om ændring af forskellige energiafgiftslove, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov nr. 436 af 26. juni 1998 om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

(Forhøjelse af olieafgiften og nedsættelse af afgiftssatserne for dieseldrevne biler mv.)

§ 1

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 701 af 28. september 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, ændres i nr. 1 og 6 »212 øre/l« til: »235 øre/l« og »210,7 øre/l« til: »233,6 øre/l«, i nr. 3 ændres »202 øre/l« til: »225 øre/l« og »200,8 øre/l« til: »223,7 øre/l«, i nr. 12 ændres »143 øre/l« til: »145 øre/l«, og i nr. 13 ændres »259 øre/kg« til: »263 øre/kg«.

2. I § 1, stk. 1, indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:

»4) Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 207 øre/l 205,8 øre/l«.

Nr. 4-16 bliver herefter nr. 5-17.

3. I § 1, stk. 6, ændres »stk. 1, nr. 4« til: »stk. 1, nr. 5«.

4. I § 1, stk. 8, ændres »let og ultralet dieselolie« til: »let og svovlfattig dieselolie«.

5. I § 1, stk. 9, og § 14, stk. 3, ændres »nr. 10 og 11« til: »nr. 11 og 12«.

6. I § 3, stk. 2, og § 11, stk. 2, ændres »nr. 15 og 16« til: »nr. 16 og 17«.

7. I § 7, stk. 5, og § 14, stk. 5 og 6, ændres »§ 1, stk. 5« til: »§ 1, stk. 6«.

8. § 9, stk. 5, affattes således:

»Stk. 5. For svovlfattig dieselolie og gas, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes fuld godtgørelse af afgiften.«.

9. I § 14, stk. 4, ændres »nr. 2 og 7« til: »nr. 2 og 8«.

10. I § 25, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 1, stk. 6« til: »§ 1, stk. 7«.

§ 2

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, som ændret bl.a. ved §§ 2 og 3 i lov nr. 437 af 26. juni 1998 og senest ved lov nr. 1028 af 23. december 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 3, ændres »231 øre« til: »236 øre«.

2. I § 9, stk. 1, udgår: »forhøjet med 11 øre pr. Nm³«.

§ 3

I lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, jf. lovbekendtgørelse nr. 643 af 27. august 1998, foretages følgende ændring:

1. I § 7, stk. 4, nr. 3, ændres »ultralet dieselolie« til: »svovlfattig dieselolie«.

§ 4

I lov nr. 450 af 10. juni 1997 om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas (Afgifts-
»

differentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 3, stk. 5 og 6, ophæves.

§ 5

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 207 af 3. april 1998, som ændret ved § 1 i lov nr. 421 af 26. juni 1998 og § 2 i lov nr. 484 af 1. juli 1998, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 1, A-D, affattes således:

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motor- køretøj kr.	Påhængs- vogn kr.

A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.

I. Egenvægt indtil 600 kg

Motorcykler.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 480 450 -

Andre personmotorkøretøjer.

Afgift pr. køretøj:

6 måneder 710 670 -

II. Egenvægt 601-800 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder 870 850 -

III. Egenvægt 801-1.100 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder 1.180 1.080 -

IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder 1.570 1.320 -

V. Egenvægt 1.301-1.500 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder 2.050 - -

3 måneder 1.030 810 -

VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg

Afgift pr. køretøj:

6 måneder 2.830 - -

3 måneder 1.420 1.050 -

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motor- køretøj kr.	Påhængs- vogn kr.
VII. Egenvægt over 2.000 kg			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
3 måneder	80	59	19
<i>B. Busser, turistbiler o.lign., med højst 2 aksler.</i>			
(Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr.6)			
I. Egenvægt indtil 1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	450	1.750	-
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	585	1.860	-
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	810	2.050	-
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	900	2.050	-
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.440	2.050	-
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.920	2.050	-
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	2.400	2.050	-
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	3.120	2.050	-
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	3.640	2.050	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	4.160	2.050	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
12 måneder	50	23	-
<i>C. Busser, turistbiler o.lign. med flere end 2 aksler.</i>			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
12 måneder	36	17	-

F. t. l. vedr. forskellige energiafgiftslove m.v.

	Udligningsafgift kr.
<i>D. Hyrevogne og sygetransportbiler.</i>	
(Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)	
I. Egenvægt indtil 800 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.430
II. Egenvægt 801-1.100 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	2.960
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	3.500
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	3.850
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	4.360
VI. Egenvægt over 2.000 kg	
Afgift pr. køretøj:	
12 måneder	5.430

«

2. § 3, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. De i stk. 1 under A fastsatte beløb for vægtafgift reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter

1998. Procenten beregnes med en decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1999.«

3. § 4, stk. 1, II, affattes således:

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motor-køretøj kr.

II. Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.

A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.

Totalvægt indtil 500 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 710 - 670 - 750

Totalvægt 501 - 1.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 910 110 930 - 750

Totalvægt 1.001 - 2.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 1.510 220 1.170 - 750

Totalvægt 2.001 - 2.500 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.620 290 1.390 - 4.210

Totalvægt 2.501 - 3.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 3.140 360 1.560 - 4.210

Totalvægt 3.001 - 4.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 3.140 440 1.760 160 4.210

B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.

a) Med højst 2 aksler.

Totalvægt 4.001-5.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.052 552 1.760 200 -

Totalvægt 5.001-6.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.052 672 1.760 250 -

Totalvægt 6.001-7.000 kg

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.052 825 1.760 300 -

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor-køretøj kr.	Påhængs-køretøj kr.	Motor-køretøj kr.	Påhængs-køretøj kr.	Motor-køretøj kr.
Totalvægt 7.001-8.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	988	1.760	400	-
Totalvægt 8.001-9.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.161	1.760	450	-
Totalvægt 9.001-10.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.344	1.760	550	-
Totalvægt 10.001-11.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.279	1.537	1.760	650	-
Totalvægt 11.001-12.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.610	1.740	1.760	750	-
Totalvægt 12.001-13.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.087	1.953	1.760	850	-
Totalvægt 13.001-14.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.604	2.176	1.760	1.000	-
Totalvægt 14.001-15.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	4.161	2.628	1.760	1.100	-
Totalvægt over 15.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	60	40	25	16	-
b) Med flere end 2 aksler.					
Totalvægt indtil 18.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	32	20	18	12	-
Totalvægt 18.001-19.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.069	1.953	1.760	1.100	-
Totalvægt 19.001-20.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.332	2.156	1.760	1.200	-

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor-køretøj kr.	Påhængs-køretøj kr.	Motor-køretøj kr.	Påhængs-køretøj kr.	Motor-køretøj kr.

Totalvægt over 20.000 kg
Afgift pr. 200 kg totalvægt:

12 måneder

36 24 19 13 -
«.

4. § 4, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. De i stk. 1, II, A, fastsatte beløb for vægtafgift og tillæg for privat anvendelse reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter 1998. Procenten beregnes med en decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, »

afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1999.«.

§ 6

I lov nr. 360 af 2. juni 1997 om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 421 af 26. juni 1998, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 1, A og B, affattes således:

A. Benzindrevne personbiler m.v.

			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
Kilometer pr. liter mindst			20,0	210
Under	20,0	men ikke under	18,2	420
Under	18,2	men ikke under	16,7	630
Under	16,7	men ikke under	15,4	840
Under	15,4	men ikke under	14,3	1.050
Under	14,3	men ikke under	13,3	1.260
Under	13,3	men ikke under	12,5	1.460
Under	12,5	men ikke under	11,8	1.670
Under	11,8	men ikke under	11,1	1.880
Under	11,1	men ikke under	10,5	2.090
Under	10,5	men ikke under	10,0	2.300
Under	10,0	men ikke under	9,1	2.710
Under	9,1	men ikke under	8,3	3.130
Under	8,3	men ikke under	7,7	3.550
Under	7,7	men ikke under	7,1	3.960

A. Benzindrevne personbiler m.v.

			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
Under	7,1	men ikke under	6,7	4.380
Under	6,7	men ikke under	6,3	4.800
Under	6,3	men ikke under	5,9	5.210
Under	5,9	men ikke under	5,6	5.630
Under	5,6	men ikke under	5,3	6.050
Under	5,3	men ikke under	5,0	6.470
Under	5,0	men ikke under	4,8	6.880
Under	4,8	men ikke under	4,5	7.300
Under	4,5			7.720

B. Dieseldrevne personbiler m.v.

			Afgift pr. halvår, kr. pr. per- sonbil		
			Forbrug	Udligning	
Kilometer pr. liter mindst			22,5	210	910
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	990
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	1.070
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	1.160
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	1.250
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.340
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.440
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.520
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.630
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.710
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.790
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	1.980
Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	2.160
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	2.330
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.530
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.670
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	2.850

B. Dieseldrevne personbiler m.v.

			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil		
			Forbrug	Udligning	
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	3.050
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	3.210
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	3.380
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	3.580
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	3.750
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	3.990
Under	5,1			7.720	4.170
«.					

2. § 3, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. De i stk. 1 under A angivne beløb og de under B angivne beløb for forbrugsafgift reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter 1998. Procenten beregnes med én decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1999.«.

3. I § 6, stk. 2, ændres »35 pct. af afgiftsbeløbene for dieseldrevne biler« til: »det dobbelte af de i § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift«.

4. I § 7, stk. 1, ændres »nedsættes afgiften til 35 pct. af afgiftsbeløbene for dieselbiler, jf. § 3, stk. 1 og 2« til: »betales afgift efter de i § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift«.

§ 7

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 741 af 22. september 1997, som ændret bl.a. ved § 30 i lov nr. 1098 af 29. december 1997 og senest ved lov nr. 436 af 26. juni 1998, affattes § 3, stk. 2, således:

»Stk. 2. Efter regler som skatteministeren fastsætter, kan de statslige told- og skattemyndigheder indrømme fritagelse for afgiften af motorkøretøjer, der af danske statsborgere medbringes ved tilflytning fra Færøerne eller Grønland, og som disse skal benytte her i landet under et ophold på indtil 3 år, men under omstændigheder,

der medfører registreringspligt for køretøjerne. Der skal være betalt afgift af køretøjerne, og køretøjerne skal være benyttet af tilflytteren på Færøerne eller i Grønland i mindst et år umiddelbart forud for registreringspligtens indtræden, og tilflytteren skal inden for de sidste 12 år have opholdt sig i mindst 5 år på Færøerne eller i Grønland. Tilladelsen omfatter kun det ved tilflytningen medbragte køretøj, og bortfalder ved afhændelse. Overskrider opholdet det tidsrum, der omfattes af tilladelsen eller afhændes motorkøretøjet, forfalder afgiften med det beløb, der skulle have været betalt på det tidspunkt, hvor køretøjet blev registreringspligtigt.«.

§ 8

I lov nr. 436 af 26. juni 1998 om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., affattes § 2, stk. 1, således:

»Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1998. § 1, nr. 12 og 13 har virkning for køretøjer, der fra og med den 1. januar 1999 anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven efter reglerne i § 15, stk. 1, i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. eller anmeldes til afgiftsberigtigelse over for de statslige told- og skattemyndigheder efter reglerne i samme lovs § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, jf. dog stk. 3 - 9.«

§ 9

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. maj 1999.

Stk. 2. Afgiftsændringerne i § 1, stk. 1, i lov om energifgift af mineralolieprodukter m.v., som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1 og 2, og i § 1, stk. 3, i lov om afgift af naturgas og bygas, som affattet ved denne lovs § 2, nr. 1, finder an-

vendelse for afgiftspligtige varer, der fra den 1. maj 1999 udleveres til forbrug fra eller forbruges af registrerede oplagshavere, angives til fortoldning eller modtages fra udlandet.

Stk. 3. For løbende leverancer, for hvilke afregningsperioden påbegyndes inden den 1. maj 1999 og afsluttes efter det nævnte tidspunkt, beregnes den ændrede afgift af så stor en del af leverancen, som tidsrummet fra den 1. maj 1999 til afregningsperiodens afslutning udgør i forhold til den samlede afregningsperiode. Med de statslige told- og skattemyndigheders tilladelse kan der foretages afrunding ved opgørelse af den brøkdæl af leverancerne, hvoraf der skal betales afgift.

Stk. 4. Uanset bestemmelsen i § 1, stk. 1, nr. 3, i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, udgør afgiften af ultralet dieselolie 216 øre/l (214,7 øre/l ved 15° C) i perioden fra den 1. maj 1999 til den 31. december år 2000. Den ultralette dieselolie skal opfylde følgende specifikationer:

Cetantal..... min. 51

Massefylde..... max. 845 kg/m³

Destillation:

95 pct. kogepunkt..... max. 325°C

PAH..... max. 11 pct.

Svovlindhold..... max. 350 mg/kg.

Stk. 5. Stk. 2 finder tilsvarende anvendelse for afgiftsændringerne pr. 1. maj 1999 og 1. januar 2001 for ultralet dieselolie omfattet af stk. 4.

Stk. 6. I perioden fra den 1. maj 1999 til den 31. december 1999 forhøjes den fulde godtgørelse af afgiften af svovlfattig dieselolie i § 9, stk.

5, i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. med 6 øre pr. l.

Stk. 7. I perioden fra den 1. maj 1999 til den 31. december 1999 forhøjes den fulde godtgørelse af afgiften af gas i § 9, stk. 5, i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. med 30 øre pr. l, og i perioden fra den 1. januar 2000 til den 31. december 2002 med 25 øre pr. l.

Stk. 8. I perioden fra den 1. maj 1999 til den 31. december 1999 forhøjes den fulde godtgørelse af afgiften af gas i § 9, stk. 1, i lov om afgift af naturgas og bygas med 48 øre pr. Nm³, og i perioden fra den 1. januar 2000 til den 31. december 2002 med 41 øre pr. Nm³.

Stk. 9. Uanset bestemmelsen i § 9, stk. 5, i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., som affattet ved denne lovs § 1, nr. 8, kan der ydes fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 10 øre pr. l for ultralet dieselolie, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, når den ultralette dieselolie er udleveret til forbrug fra registrerede oplagshavere, angivet til fortoldning eller modtaget fra udlandet inden den 1. maj 1999.

Stk. 10. § 5 og § 6 får virkning for det enkelte køretøj fra den første afgiftsperiode, der påbegyndes den 1. maj 1999 eller senere, jf. dog stk. 11-13.

Stk. 11. I perioden fra den 1. maj 1999 til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften for motorkøretøjer efter reglerne i § 3, stk. 1, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med følgende beløb:

	Udligningsafgift, kr.		
	1. maj - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001

A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.

I. Egenvægt indtil 600 kg

Motorcykler.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 350

350

390

420

Andre personmotorkøretøjer.

Afgift pr. køretøj:

6 måneder 520

520

570

620

	Udligningsafgift, kr.		
	1. maj - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001
II. Egenvægt 601-800 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	650	720	780
III. Egenvægt 801-1.100 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	850	930	1000
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.070	1.150	1.230
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
3 måneder.....	670	720	760
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
3 måneder.....	900	950	1000
VII. Egenvægt over 2.000 kg			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
3 måneder.....	50	53	56
<i>B. Busser, turistbiler o. lign. med højst 2 aksler.</i>			
<i>(Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr.6.)</i>			
I. Egenvægt indtil 1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.250	1.420	1.590
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	1.300	1.490	1.680
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	1.390	1.610	1.830
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	1.390	1.610	1.830
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.390	1.610	1.830
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	1.390	1.610	1.830
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	1.390	1.610	1.830

	Udligningsafgift, kr.		
	1. maj - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.570	1.610	1.830
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.720	1.720	1.830
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.870	1.870	1.870
XI. Egenvægt over 9.000 kg			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
12 måneder	21	21	21
<i>C. Busser, turistbiler o. lign. med flere end 2 aksler.</i>			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
12 måneder	15	15	15
<i>D. Hyrevogne og sygetransportbiler. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>			
I. Egenvægt indtil 800 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.710	1.950	2.190
II. Egenvægt 801-1.100 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	2.100	2.390	2.680
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	2.500	2.830	3.170
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	2.730	3.100	3.480
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	3.040	3.480	3.920
VI. Egenvægt over 2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	3.690	4.270	4.850

Stk. 12. I perioden fra den 1. maj 1999 til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften for motorkøretøjer efter reglerne i § 4, stk. 1, II,

i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., med følgende beløb:

	Udligningsafgift, kr.		
	1. maj - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001

II. *Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.*

A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.

Totalvægt indtil 500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	430	510	590
Totalvægt 501 - 1.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	610	720	820
Totalvægt 1.001 - 2.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	800	930	1.050
Totalvægt 2.001 - 2.500 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	990	1.130	1.260
Totalvægt 2.501- 3.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.120	1.270	1.410
Totalvægt 3.001- 4.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600

B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.

a) Med højst 2 aksler.

Totalvægt 4.001-5.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 5.001-6.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 6.001-7.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 7.001-8.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600

	Udligningsafgift, kr.		
	1. maj - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001
Totalvægt 8.001-9.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 9.001-10.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 10.001-11.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 11.001-12.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 12.001-13.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 13.001-14.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 14.001-15.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt over 15.000 kg			
Afgift pr. 200 kg totalvægt:			
12 måneder	18	21	23
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i>			
Totalvægt indtil 18.000 kg			
Afgift pr. 200 kg totalvægt:			
12 måneder	13	15	17
Totalvægt 18.001-19.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt 19.001-20.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.280	1.440	1.600
Totalvægt over 20.000 kg			
Afgift pr. 200 kg totalvægt:			
12 måneder	14	16	18

Stk. 13. I perioden fra den 1. maj 1999 til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften efter reglerne i § 3, stk. 1, B, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, med følgende beløb:

			Udligningsafgift, kr.		
			1. maj - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001
Kilometer pr. liter mindst 22,5			760	810	860
Under	22,5	men ikke under 20,5	830	880	940
Under	20,5	men ikke under 18,8	890	950	1.010
Under	18,8	men ikke under 17,3	970	1.030	1.100
Under	17,3	men ikke under 16,1	1.040	1.110	1.180
Under	16,1	men ikke under 15,0	1.110	1.190	1.260
Under	15,0	men ikke under 14,1	1.200	1.280	1.360
Under	14,1	men ikke under 13,2	1.270	1.360	1.440
Under	13,2	men ikke under 12,5	1.360	1.450	1.540
Under	12,5	men ikke under 11,9	1.430	1.520	1.620
Under	11,9	men ikke under 11,3	1.490	1.590	1.690
Under	11,3	men ikke under 10,2	1.650	1.760	1.870
Under	10,2	men ikke under 9,4	1.800	1.920	2.040
Under	9,4	men ikke under 8,7	1.940	2.070	2.200
Under	8,7	men ikke under 8,1	2.100	2.240	2.380
Under	8,1	men ikke under 7,5	2.230	2.380	2.520
Under	7,5	men ikke under 7,0	2.370	2.530	2.690
Under	7,0	men ikke under 6,6	2.540	2.710	2.880
Under	6,6	men ikke under 6,2	2.680	2.850	3.030
Under	6,2	men ikke under 5,9	2.810	3.000	3.190
Under	5,9	men ikke under 5,6	2.980	3.180	3.380
Under	5,6	men ikke under 5,4	3.130	3.340	3.540
Under	5,4	men ikke under 5,1	3.320	3.550	3.770
Under	5,1		3.470	3.710	3.940

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

I. Indledning

Det foreslås for det første, at afgifterne på dieselbrændstof mv. forhøjes. Forhøjelserne skal ses i lyset af, at den tyske afgift på dieselolie vil blive forhøjet med 6 pf/l = 23 øre/l uden moms fra 1. april 1999.

Lovforslaget indeholder dernæst den differentiering af dieselafgiften efter svovlindhold, som der tidligere er stillet forslag om i lovforslag L 52 fremsat den 21. oktober 1998, som vil blive trukket tilbage. Som følge af forslaget om en generel forhøjelse af brændstofafgifterne vil differentieringen nu ske på et højere afgiftsniveau end i L 52. L 52 trækkes tilbage, fordi de nu foreslåede afgiftsforhøjelser vurderes at ændre L 52's identitet så meget, at de bør indgå i et nyt lovforslag og dermed sikres tre behandlinger i Folketinget.

Lovforslaget indebærer en samlet afgiftsstigning på 23 øre/l i forhold til de gældende satser for den i øjeblikket dominerende dieselkvalitet let diesel (med højest 0,05 pct. svovl) og for almindelig diesel og petroleum svarende til den forventede tyske afgiftsforhøjelse. Forhøjelsen på 23 øre/l består dels af en forhøjelse på 9 øre/l som led i afgiftsdifferentieringen, dels af en forhøjelse på 14 øre/l med baggrund i den tyske afgiftsforhøjelse.

Afgiften vil hermed i alt stige fra 202 øre/l til 225 øre/l for let diesel og fra 212 øre/l til 235 øre/l for almindelig diesel og petroleum (excl. CO₂-afgift).

Som led i afgiftsdifferentieringen foreslås der samtidig en ny afgiftsklasse for svovlfattig diesel med højest 0,005 pct. svovl. Satsen for svovlfattig diesel fastsættes til 207 øre/l (excl. CO₂-afgift), hvilket indebærer en afgiftsforskel på 18 øre/l mellem denne dieselkvalitet og den lette diesel. Forslaget har til hensigt at erstatte de nuværende dieselkvaliteter med den svovlfattige kvalitet, hvorved forureningen med partikler fra dieselmotorer kan reduceres med ca. 13 pct. Afgiften på denne kvalitet vil stige med 5 øre/l i forhold til den afgift, der betales i dag for let diesel.

Yderligere foreslås der midlertidigt indført endnu en afgiftsklasse for en dieselkvalitet, der stort set sva-

rer til den nuværende ultralette dieselolie, dog med en skarpere specifikation med hensyn til svovlindhold (0,035 pct. i stedet for 0,05 pct.). Da denne kvalitet er mindre miljøbelastende end let diesel, men mere miljøbelastende end svovlfattig diesel, foreslås satsen fastsat til gennemsnittet, dvs. 216 øre/l, hvilket vil være 9 øre/l lavere end for let diesel og 9 øre/l højere end for den nye svovlfattige dieselolie.

Ved L 52 blev udligningsafgiften og den grønne ejerafgift for ikke- benzindrevne personbiler, varebiler mv. foreslået sat op, således at der ved typiske kørselsomfang for personbiler og varebiler ikke var nogen ekstra fordel ved at have dieselmotor i forhold til benzinbiler, selv om benzinafgiften isoleret set blev sat op, jf. skattejusteringen vedtaget i juni 1998, samtidig med, at dieselprisen var uændret.

Da dieselafgiften og prisen nu foreslås at stige, foreslås det nu, at udligningsafgiften mv. for ikke benzindrevne køretøjer stiger tilsvarende mindre.

II. Afgiftsforhøjelsen.

Ved skattejusteringerne fra juni 1998 blev afgiften på benzin forhøjet pr. 1 januar 1999, 2000, 2001 og 2002 med henholdsvis 40 øre/l, 10 øre/l, 10 øre/l og 10 øre/l, excl. moms, i alt 70 øre/l for hele perioden. Forhøjelserne skete blandt andet under indtryk af, at det forventedes, at Tyskland forhøjede afgifterne eventuelt efter en vis forsinkelse i forhold til den fastlagte takt. Der var ikke samme faste forventninger til, at Tyskland ville forhøje dieselafgiften, hvorfor der ikke blev foreslået forhøjelser af dieselafgiften, men det blev mellem regeringspartierne, SF og Enhedslisten aftalt at differentiere dieselafgiften efter svovlindhold samt at forhøje udligningsafgiften. Det blev også aftalt, at ændringen i udligningsafgiften skulle modregnes eventuelle dieselafgiftsændringer, som Danmark måtte gennemføre, f.eks. fordi Tyskland ændrede sine afgifter.

De tyske regeringspartier fremlagde i november 1998 i henhold til regeringsgrundlaget for den tyske socialdemokratiske/grønne regeringskoalition et forslag til første skridt i en såkaldt økologisk skattere-

form. Udover forslag om at indføre en elafgift og forhøje afgiften på olie og naturgas blev afgifterne på benzin og diesel foreslået forhøjet med 6 pf/l svarende til 23 øre/l uden moms. Provenuet fra afgifterne skulle føres tilbage til erhverv i form af nedsættelse af arbejds giverafgifter. Oprindeligt var det tanken, at det tyske forslag skulle træde i kraft 1. januar 1999, men fristen blev hurtigt udskudt til 1. april 1999. Efter drøftelserne internt i Tyskland og mellem EU-Kommissionen og den tyske regering er forslaget blevet ændret, men ikke for så vidt angår forhøjelserne for benzin og dieselolie, og forslaget er nu vedtaget med ikrafttrædelse den 1. april 1999.

Ifølge det tyske regeringsgrundlag vil der senere blive fremsat forslag til indholdet af de næste skridt af den økologiske skattereform, men indholdet heri er endnu ikke fastsat.

En forhøjelse af dieselafgiften er hensigtsmæssig i forhold til miljø-, transport- og sundhedspolitikken, men hensyn til grænsehandel og danske vognmænds konkurrenceevne sætter grænser for, hvor højt afgiften på diesel kan sættes. Senest blev den danske dieselafgiftspolitik fastlagt ved indførelsen af vejbenyttelsesafgiften. Her blev den danske afgift fastlagt til at være 10-15 øre/l lavere end den tyske afgiftssats. Ved forhøjelser af satsen under dette niveau var afgiften konkurrenceevne neutral for danske vognmænd. Det skyldes, at vognmændene vil tanke i det billigste land uanset nationalitet. Når Danmark derfor hævdede afgiften, ville omkostningerne stige lige meget for danske og udenlandske vognmænd. Nationale vognmænd tenderer dog mod at foretrække at købe diesel i deres hjemland. Det skyldes, at der kan være større omkostninger ved at få refunderet momsen ved køb i udlandet, og at man ofte får større rabatter ved

køb af olie hos en national leverandør end ved køb i udlandet. Ensidige danske afgiftstigninger givet, at den danske afgift er ca. +/- 15 øre/l af det udenlandske niveau, vil derfor i praksis næsten alene skulle bæres af danske vognmænd, mens udenlandske vognmænd ikke bliver berørt. Ved uændrede udenlandske afgifter vurderes ulemperne i form af dårligere konkurrenceevne for danske vognmænd og grænsehandelsskift at være større end de miljømæssige gevinster m.v. ved en ensidig dansk dieselafgiftsforhøjelse.

Ved en tysk forhøjelse af dieselafgiften svarende til 23 øre/l vil den danske dieselafgift imidlertid kunne sættes tilsvarende op til gavn for miljøet mv., uden at danske vognmænd vil miste konkurrenceevne og uden at der vil ske skift i grænsehandelssituationen.

III. Differentiering af dieselafgiften.

Den foreslåede afgiftssats for den ny afgiftsklasse for svovlfattig dieselolie med højst 0,005 pct. svovl fastsættes således, at afgiftsforskellen mellem denne kvalitet og let dieselolie, for hvilken afgiftssatsen samtidig forhøjes, bliver 18 øre/l. Hele det afgiftsbelastede marked forventes at overgå til denne sats. I år 2005 vil satsen for den nye svovlfattige kvalitet kunne sættes op med 18 øre/l, da den nye kvalitet bliver EU-standard til den tid.

Satserne for let dieselolie og anden dieselolie får i praksis ingen betydning for statens indtægter, da den nye afgiftsklasse for svovlfattig diesel allerede vil betyde et skift i markedet væk fra disse kvaliteter. Forhøjelserne for de svovlrige dieselkvaliteter gør, at man opnår, at der sker et skift i markedet væk fra de svovlrige dieselkvaliteter.

Der foreslås følgende model:

Oversigt over foreslåede satser*) for forskellige kvaliteter af diesel. Negativ afgift svarer til tilskud

	Nuværende satser	Foreslåede satser
Alm. dieselolie	239 øre/l	262 øre/l
Let dieselolie, herunder ultralet	229 øre/l	252 øre/l
Petroleum til motordrift	239 øre/l	262 øre/l
Ny svovlfattig diesel	229 øre/l	234 øre/l
LPG (autogas)	159 øre/l	161 øre/l
LPG (autogas)	289 øre/kg	293 øre/kg
Naturgas til motorbrug	253 øre/Nm ³	258 øre/Nm ³
Forbedret ultralet diesel 1999-2000	229 øre/l	243 øre/l
Ultralet diesel til rutebiler	-10 øre/l	252 øre/l (243 øre/l)
Ny svovlfattig dieselolie til rutebiler i 1999	229 øre/l	-6 øre/l
Ny svovlfattig dieselolie til rutebiler fra 2000	229 øre/l	0 øre/l
LPG til rutebiler i 1999	-30 øre/l	-30 øre/l
LPG til rutebiler 2000-2002	-7 øre/l	-25 øre/l
LPG til rutebiler fra 2003	-7 øre/l	0 øre/l
Naturgas til rutebiler i 1999	-48 øre/Nm ³	-48 øre/Nm ³
Naturgas til rutebiler 2000-2002	-11 øre/Nm ³	-41 øre/Nm ³
Naturgas til rutebiler fra 2003	-11 øre/Nm ³	0 øre/Nm ³

*) satserne er inklusive CO₂-afgift.

Afgifterne på autogas og naturgas til motordrift følger afgiften på det mest solgte diesel. Da den nye svovlfattige diesel, der pålægges mindre afgift, forventes at blive den dominerende kvalitet, foreslås afgiftssatserne for autogas og naturgas til motordrift sat tilsvarende, hvilket indebærer en forhøjelse på henholdsvis 2 øre/l og 5 øre Nm³.

Autogas og naturgas vil herved stige mindre i pris end dieselolie, hvorved gas vil vinde konkurrenceevne i forhold til dieselolie på markedet uden for rutebiler.

Ved fremsættelsen af L 52 blev det vurderet, at den nye svovlfattige dieselkvalitet kunne fremstilles for en meromkostning på 6-9 øre/l på danske raffinaderier i forhold til omkostningerne ved fremstilling af let dieselolie. Ved nedsættelsen af satsen for den svovlfattige diesel med 9 øre/l vurderedes tilsvarende, at prisen med afgift for dieselkunderne ville kunne fastholdes uændret i det omfang, prisen afspejlede meromkostningerne ved fremstillingen.

Under behandlingen af L 52 blev det draget frem, at ikke alene Danmark, men også UK gennem afgiftsforskelle søger at fremme nye mere miljøvenlige produkter, hvilket i praksis vil sige diesel med et me-

get lavt svovlindhold. Den større efterspørgsel efter diesel med lavere svovlindhold kan derfor meget vel føre til, at merprisen på diesel med lavt svovlindhold i det mindste på kortere sigt vil blive større end meromkostningerne ved fremstilling på danske raffinaderier. Sker det, vil forslaget om differentieringen betyde en nettostigning i prisen på diesel til skade for danske vognmænds konkurrenceevne og grænsehandel mv., men modsat til gavn for indtjeningen i den danske oliebranche.

Markedet vil dog ikke kunne bære en merpris på over 18 øre/l lig den foreslåede differentiering. Med forslaget om at forhøje satsen for let diesel med i alt 23 øre/l svarende til den tyske forhøjelse, mens afgiften for den svovlfattige kvalitet forhøjes med netto 5 øre/l, vil de danske vognmænd derfor ikke kunne tabe konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd, men have en chance for at vinde konkurrenceevne, hvis eller når markedskræfterne bringer merprisen ned i nærheden af meromkostningerne. Man bør dog i denne forbindelse være opmærksom på, at de tyske vognmænd delvis får kompensation for afgiftstigningerne ved en tilbageføring af provenuet fra de

nye tyske grønne afgifter, og at den danske dieselaftgift har været stigende i forhold til den tyske i de senere år på grund af, at kronekursen er steget en smule i forhold til DM.

Det oprindelige forslag i L 52 blev kritiseret for at behandle ultralet dieselolie for hårdt, idet der skulle betales samme sats som for let dieselolie, uanset at ultralet dieselolie er miljømæssigt bedre end den nu gængse lette dieselolie. Ultralet diesel er dog mere miljøbelastende end den nye svovlfattige kvalitet. Især for rutebilmarkedet, hvor partikelfiltre allerede er udbredte, er der en meget stor miljømæssig fordel ved at bruge svovlfattig dieselolie, idet partikelfiltrene alene er virksomme, når olien har det meget lave svovlindhold. På den øvrige del af markedet er miljøgevinsten ved svovlfattig olie ikke helt så stor i forhold til ultralet dieselolie. Det forventes, at der efterhånden også vil blive anvendt partikelfiltre her, også før disse gøres obligatoriske, men i den nærmeste fremtid vil der fortsat være meget få filtre uden for rutebilmrådet.

Også fordi det vurderes, at markedstilgangen af den nye svovlfattige kvalitet i de første år vil være begrænset til olie fra få raffinaderier med fare for urimelige priser, har regeringen fundet det hensigtsmæssigt at foreslå en sats for en forbedret ultralet diesel kvalitet mellem satsen for let diesel og satsen for svovlfattig diesel i en overgangsperiode indtil udgangen af år 2000, altså inden filtre for alvor forventes at være udbredt blandt dieseldrøjetøjer. Udbydere af den forbedrede ultralette olie vil herved få bedre tid til at tilpasse sig samtidig med, at der bliver lidt mere konkurrence på markedet.

For rutebiler har der hidtil været en særlig afgiftsordning. Rutebilerne har fået hele afgiften på dieselolie tilbage samt et tilskud på 10 øre/l, hvis der blev anvendt ultralet diesel. Hvis der var anvendt andre dieselkvaliteter, blev der ikke givet tilskud og heller ikke ydet afgiftsgodtgørelse.

Det foreslås, at rutebilerne kan få hele afgiften på svovlfattig dieselolie godtgjort.

Tilskuddet på 10 øre/l var begrundet i, at ultralet dieselolie var ca. 10 øre/l dyrere end let dieselolie at fremstille, og det blev fundet rimeligt at kompensere rutebilerne for meromkostningerne ved ultralet diesel i forhold til den da dominerende lette diesel, fordi brug af ultralet diesel belastede miljøet mindre end brug af let diesel.

Den svovlfattige dieselolie giver endnu mindre miljøbelastning end den ultralette diesel også i rutebiler, og rutebilerne vil derfor ikke længere have særlige omkostninger i forhold til den almindelige brug af

diesel. Begrundelsen for at yde det særlige tilskud er dermed faldet væk.

Det særlige tilskud til brug af dieselolie foreslås derfor ophævet. Det vil betyde, at rutebilerne kan få svovlfattig dieselolie uden afgift, men ikke med tilskud. Netto vil udgifterne til køb af dieselolie stige med 6-9 øre/l, hvis merprisen svarer til meromkostningerne. Det betyder, at udgifterne til brændstof til rutebildrift vil stige med indtil 9 mill. kr. årligt isoleret set.

Som nævnt vil man ikke på kort sigt kunne udelukke, at merprisen på den nye svovlfattige dieselolie vil overstige meromkostningerne på 6 - 9 øre pr. liter i forhold til let dieselolie, hvilket vil kunne øge merudgiften til rutebildrift. En del af denne eventuelle merudgift ville dog komme i alle tilfælde i forbindelse med, at kravet til højeste svovlindhold i almindelig, let og ultralet diesel skærpes fra højest 0,05 pct. til 0,035 pct. fra år 2000.

For den resterende del af 1999 foreslås det dog, at der vil blive givet et tilskud på 6 øre/l svovlfattig diesel til rutebildrift.

Det skal bemærkes, at der under Trafikministeriet er nedsat et udvalg, der undersøger mulighederne for at indføre normale afgifter for den kollektive trafik, men således, at taksterne kan holdes uændrede ved tilbageføringsordninger eller lignende. Virkningerne af dette lovforslag vil indgå i udvalgets arbejde.

Der er ligeledes ikke afgift på autogas og naturgas til rutebiler. Der gives herudover tilskud til brug af autogas og naturgas i rutebiler. Tilskuddene udgør efter gældende lovgivning 7 øre/l LPG og 11 øre/Nm³ naturgas svarende til samme tilskud som til ultralet dieselolie omregnet efter energiindhold.

I en overgangsperiode indtil udgangen af 1999 gives der dog et større tilskud på henholdsvis 30 øre/l LPG og 48 øre/Nm³ naturgas efter gældende regler. Disse højere tilskud er beregnet ud fra forskellen i partikeludslip ved brug af ultralet diesel og gas ganget med en skyggepris på 333 kr./kg partikler. Der er mindre partikeludslip ved brug af gas end ved brug af olie, omend forskellen ved overgang til svovlfattig olie reduceres.

Det foreslås, at de permanente tilskud bortfalder på samme måde som det permanente tilskud til olie. Herved opretholdes den afgiftsmæssige balance.

Det foreslås endvidere, at de midlertidige tilskud forlænges til udgangen af år 2002. I 1999 foreslås tilskuddene fortsat uændret, mens tilskuddene foreslås sat til henholdsvis 25 øre/l og 41 øre/Nm³ i årene 2000-2002. Forlængelsen af de midlertidige tilskud vil give trafikalskaberne m.fl. større økonomisk sik-

F. t. l. vedr. forskellige energiafgiftslove m.v.

kerhed for eventuelle beslutninger om at satse på gasdrift. Baggrunden for, at tilskuddene er midlertidige, er, at der fortsat sker teknologiske miljøforbedringer i brug af brændstoffer til rutebiler. Da tilskudssatserne for gas afspejler miljøforskellene mellem olie og gas (partikeludslip), og dette forhold vil kunne ændres f.eks. ved introduktion af filtre og katalysatorer, bør tilskudssatserne kunne tages op til revision, hvis forudsætningerne for tilskuddene ikke længere er til stede. Indtil udgangen af 2002 forventes der dog ikke at ske væsentlige ændringer i miljøforholdet mellem gas og dieselolie, og revisionen kan derfor udskydes til 2002.

Hvis det måtte vise sig fortsat i 2002, hvilket er sandsynligt, at der er forskelle i miljøbelastningen mellem brug af dieselolie og gas til gassens fordel, vil det være naturligt at forlænge de særlige afgiftsfordele for gas yderligere også efter 2002.

Da regeringen fortsat arbejder for at undersøge mulighederne for at fremme brugen af mindre miljøbelastende teknologi og brændstof, vil det dog ikke kunne udelukkes, at der vil kunne ske ændringer inden da.

Nettoreultatet af forslaget er, at der ikke sker nogen ændring i prisforholdet mellem gas og diesel for rutebilerne til ugunst for gassen, jf. at dieselolien stiger mere i pris end tilskuddene til gas sættes ned, uanset at gassen ikke har helt den samme fordel med hensyn til partikeludslip som tidligere.

Den nye svovlfattige diesel defineres i første omgang alene ud fra svovlindhold. I anden omgang, når EU fastlægger de fremtidige krav til dieselkvaliteten, udvides definitionen til de specifikationer, der vil skulle gælde.

IV. Forhøjelse af udligningsafgiften.

I det oprindelige forslag L 52 blev udligningsafgiften mv. for ikke benzindrevne personbiler og varebiler mv. foreslået sat op, således at det ikke blev mere fordelagtigt at have dieseldrevne køretøjer selv om benzinafgiften blev sat op. Da dieselaugiften nu foreslås sat op, er de forskellige foreslåede stigninger i udligningsafgiften sat ned. De nu beregnede ændringer i udligningsafgiften betyder, at balancen mellem en dieselbil og en benzinbil fastholdes under forudsætning af, at nettoprisstigningen for dieselolie bliver 14 øre/l, og under forudsætning af typiske kørselsomfang for personbiler og varebiler.

Ændringen af forslaget i form af højere dieselaugift og mindre stigning i udligningsafgiften end oprindeligt foreslået vil derfor netto være neutral for typiske personbiler og dieslbiler. I det omfang der køres mere end de anvendte forudsætninger om kørselsomfanget f.eks. 16.000 km for personbiler, vil der ske en stramning af afgifterne og omvendt.

Mens der i det oprindelige forslag blev tilstræbt en fuldstændig udligning for personbiler og varebiler, hvor der er et reelt alternativ mellem diesel og benzin, var de foreslåede udligningsafgiftsstigninger for de tungere køretøjstyper, hvor man i praksis alene anvender diesel, mindre end svarende til benzinafgiftsforhøjelsen. Nærværende forslag indeholder imidlertid de allerede nævnte ændringer for dieselaugift, hvorved forslaget netto vil belaste ejerne af tungere køretøjer såsom lastbiler, større turistbusser, entreprenørmaskiner etc.

I følgende tabeller er vist de nu foreslåede udligningsafgiftssatser sammenlignet med de gældende satser for de forskellige køretøjstyper.

Nuværende og foreslået udligning for dieseldrevne personbiler omfattet af grøn ejeravgift (halvårlig)							
Brændstofforbrug km/l diesel		Gældende lovgivning Udligning		Forslag til udligningsafgift for årene 1999, 2000, 2001 og 2002			
Under	Men mindst	1999	2002	1999	2000	2001	2002
	22,5	640	740	760	810	860	910
	22,5	20,5	710	820	830	880	940
	20,5	18,8	760	880	890	950	1010
	18,8	17,3	830	960	970	1030	1100
	17,3	16,1	890	1.040	1040	1110	1180
	16,1	15	960	1.100	1110	1190	1260
	15	14,1	1.020	1.180	1200	1280	1360
	14,1	13,2	1.090	1.260	1270	1360	1440
							1520

Nuværende og foreslået udligning for dieseldrevne personbiler omfattet af grøn ejerafgift (halvårlig)							
Brændstofforbrug km/l diesel		Gældende lovgivning Udligning		Forslag til udligningsafgift for årene 1999, 2000, 2001 og 2002			
Under	Men mindst	1999	2002	1999	2000	2001	2002
13,2	12,5	1.150	1.340	1360	1450	1540	1630
12,5	11,9	1.220	1.410	1430	1520	1620	1710
11,9	11,3	1.270	1.470	1490	1590	1690	1790
11,3	10,2	1.400	1.620	1650	1760	1870	1980
10,2	9,4	1.530	1.780	1800	1920	2040	2160
9,4	8,7	1.660	1.920	1940	2070	2200	2330
8,7	8,1	1.800	2.080	2100	2240	2380	2530
8,1	7,5	1.900	2.210	2230	2380	2520	2670
7,5	7	2.030	2.340	2370	2530	2690	2850
7	6,6	2.160	2.510	2540	2710	2880	3050
6,6	6,2	2.290	2.650	2680	2850	3030	3210
6,2	5,9	2.400	2.780	2810	3000	3190	3380
5,9	5,6	2.560	2.960	2980	3180	3380	3580
5,6	5,4	2.660	3.080	3130	3340	3540	3750
5,4	5,1	2.840	3.290	3320	3550	3770	3.990
5,1		2.960	3.440	3470	3710	3750	4.170

Nuværende og foreslået udligningsafgift for dieseldrevne personbiler, der ikke er omfattet af grøn ejerafgift (helårlig)

Egenvægt		Gældende lovgivning Udligningsafgift		Forslag til udligningsafgift for personbiler i 1999, 2000, 2001 og 2002 (ikke omfattet af grøn ejerafgift)			
Kg		1999	2002	1999	2000	2001	2002
0	600	800	920	1.040	1.140	1.240	1.340
601	800	980	1.120	1.300	1.440	1.560	1.700
801	1.100	1.320	1.540	1.700	1.860	2.000	2.160
1.101	1.300	1.760	2.040	2.140	2.300	2.460	2.640
1.301	1.500	2.280	2.640	2.680	2.880	3.040	3.240
1.501	2.000	3.160	3.680	3.600	3.800	4.000	4.200
2.001	pr. 100 kg	200	240	200	212	224	236

Nuværende og foreslåede satser for udligningsafgift for varebiler (årlige)

Totalvægt		Gældende lovgivning Udligningsafgift		Forslag til udligningsafgift for varebiler i 1999, 2000, 2001 og 2002			
Kg		1999	2002	1999	2000	2001	2002
0	500	220	260	430	510	590	670
501	1.000	340	380	610	720	820	930
1.001	2.000	500	570	800	930	1.050	1.170
2.001	2.500	660	760	990	1.130	1.260	1.390
2.501	3.000	770	890	1.120	1.270	1.410	1.560
3.001	4.000	880	1.010	1.280	1.440	1.600	1.760

Nuværende og foreslåede satser for udligningsafgift for hyrevogne og sygetransporter

Egenvægt		Gældende lovgivning	Forslag til udligningsafgift for hyrevogne m.m. i 1999, 2000, 2001 og 2002			
Kg		1999	1999	2000	2001	2002
0	800	1.060	1.710	1.950	2.190	2.430
801	1.100	1.325	2.100	2.390	2.680	2.960
1.101	1.300	1.590	2.500	2.830	3.170	3.500
1.301	1.500	1.723	2.730	3.100	3.480	3.850
1.501	2.000	1.855	3.040	3.480	3.920	4.360
Over	2.000	2.120	3.690	4.270	4.850	5.430

Nuværende og foreslåede udligningsafgift for busser m.m. med højst to aksler

Egenvægt		Gældende lovgivning	Forslag til udligningsafgift for busser m.m. i 1999, 2000, 2001 og 2002			
Kg		1999	1999	2000	2001	2002
0	1.300	800	1.250	1.420	1.590	1.750
1.301	1.500	800	1.300	1.490	1.680	1.860
1.501	2.000	800	1.390	1.610	1.830	2.050
2.001	3.000	900	1.390	1.610	1.830	2.050
3.001	4.000	1.080	1.390	1.610	1.830	2.050

De gældende satser reguleres med udviklingen i reguleringstallet tillagt 1,5 pct. Det betyder, at udligningselementet for f.eks. en lille dieselvarebil (totalvægt mellem et til to tons), der i 1999 udgør 500 kr. pr. år, ville være steget til 570 kr. pr. år under forudsætning af, at reguleringstallet var steget med 2,9 pct. i 1999, 3,4 pct. i 2000, 3,8 pct. i 2001 og 3,4 pct. i 2002. Brutto stiger udligningsafgiften ved forslaget med 670 kr. pr. år, men netto med 600 kr/år.

V. Ændring af lov nr. 436 af 26. juni 1998

I forbindelse med lov nr. 436 af 26. juni 1998 om ændring af registreringsafgiftsloven blev lovens virkningsbestemmelse ikke formuleret korrekt. Den forkerte formulering har haft den virkning i forhold til varebilerne, at det kun er varebiler registreret fra og med den 1. januar 1999 eller senere, der ikke må have passagerer i varerummet. Dette er utilsigtet, og det foreslås derfor, at virkningsbestemmelsen i lov nr. 436 af 26. juni 1998 ændres.

Provenumæssige konsekvenser

145 mill. kr. i år 2000, 175 mill. kr. i år 2001 og 210 mill. kr. i år 2002 .

Forhøjelse af udligningsafgiften.

I forhold til de gældende regler er nettovirkningen af forslaget en provenugevinst på 75 mill. kr. i 1999,

I følgende tabel er vist den samlede provenuvirkning for udligningsafgift af nærværende forslag i forhold til gældende regler:

år	1999	2000	2001	2002
Personbiler m.v.				
brutto provenu	25	50	65	80
- regulering	0	-10	-15	-20
Netto personbiler	25	40	50	60
varebiler og små lastbiler				
Brutto provenu	55	120	150	180
- regulering	-5	-15	-25	-30
Netto varebiler m.v.	50	105	125	150
I alt brutto	80	170	215	260
- i alt regulering	-5	-25	-40	-50
Netto provenu	75	145	175	210
Ændring i forhold til L 52	-100	-60	-60	-60
heraf ændret i krafttrædelse	-40			

Dieselaftgiftsændringerne.

I følgende tabel er vist provenuvirkningen af ændringerne af dieselaftgiftssatserne i forhold til gældende regler:

	Finansår 1999 mill. kr.	Finansår 2000 mill. kr.	Herefter mill. kr.
Differentiering af afgift mellem let diesel og svovlfattig diesel	-100	-170	-170
Rutebiler	1	10	10
Ny klasse for ultralet	4	5	0
Forhøjelse af satserne (14 øre/l)	155	270	270
Netto	60	115	110
Ændring i forhold til vurdering i L 52	205	275	270
Heraf ændret i krafttrædelse	45	0	0

Ophævelsen af ordningen med fritagelse for registreringsafgift for tilflyttere fra Færøerne skønnes at medføre en provenugevinst på 10 mill. kr. om året.

Samlet er provenugevinsten i forhold til gældende regler 135 mill. kr. i 1999, 270 mill. kr. i år 2000, 295

mill. kr. i år 2001 og 330 mill. kr. i år 2002 eller 105 mill. kr. mere end efter L 52 i år 1999 og 210 mill. kr. mere i år 2000 og frem.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Økonomiske konsekvenser

Forhøjelsen af udligningsafgiften vil øge erhvervenes omkostninger med ca. 50 mill. kr. i år 1999, 90 mill. kr. i år 2000, 115 mill. kr. i år 2001 og 135 mill. kr. i år 2002 og frem, hvilket er 65 mill. kr. mindre end i L 52 for 1999 og ca. 45 mill. kr. mindre end i L 52 i årene frem. Ændringerne i udligningsafgiften vil især berøre erhvervenes varebiler samt hyrevogne.

Med hensyn til differentieringen af dieselafgiften vil de to store danske raffinaderier hverken vinde eller tabe i det omfang, merprisen på det danske marked for den nye svovlfattige kvalitet vil svare til de anslåede meromkostninger ved produktionen på 6-9 øre/l. På kortere sigt kan man ikke udelukke, at merprisen på grund af knaphed på svovlfattig olie på det europæiske marked vil blive større end meromkostningerne. For hver øre/l merprisen er større end meromkostningerne, vil olieselskabernes fortjeneste være på ca. 20 mill. kr. Det er dog usikkert, i hvilket omfang den danske differentiering i sig selv kan ændre markedsf forholdene, således at merprisen bliver anderledes end meromkostningerne, og i hvilket omfang det måtte skyldes ændringer i afgiftsforholdene mv. i andre lande.

Ved forslaget om indførelse af en ny afgiftsklasse for diesel med en lidt skarpere specifikation end den nuværende ultralette diesel vurderes det, at det tredje mindre danske raffinaderi, der ikke i øjeblikket kan levere den svovlfattige dieselkvalitet, vil blive stillet nogenlunde uændret i forhold til i dag i overgangsperioden.

Med hensyn til virkningerne af forhøjelsen af niveauet for dieselafgifterne vil dieselpriserne højst stige 23 øre/l, hvilket forudsætter, at merprisen for svovlfattig diesel vil svare til den fulde differentiering, mens netto prisstigningen på lidt længere sigt, når merprisen nærmer sig meromkostningerne ved fremstillingen af svovlfattig dieselolie, vil nærme sig 14 øre/l.

Da den tyske afgift forventes forhøjet med 23 øre/l 1. april 1999 vil de danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udenlandske konkurrenter ikke blive forringet i forhold til i dag og vognmændene vil derfor uden at miste markedsandelen kunne forhøje fragtraterne tilsvarende. Hovedparten af afsætningen af transporttydelser med dieselkøretøjer sker dog til andre erhverv.

Ved en prisstigning på 14 øre/l eksklusive moms vil dieselkøberne i Danmark blive belastet med ca. 270 mill. kr. årligt i ekstra omkostninger eller ca. 4 pct. af

omkostningerne til køb af dieselolie. Af de 270 mill. kr. vil ca. 25 mill. kr. vedrøre personbiler herunder hyrevogne, godt 75 mill. kr. varebiler og små lastbiler, ca. 100 mill. kr. større lastbiler og turistbusser, ca. 25 mill. kr. entreprenørmaskiner mv., mens der ved kørsel i udlandet på dansk diesel vil skulle betales netto 25-50 mill. kr. svarende til grænsehandelen i dansk favør med dieselolie.

Af meromkostningerne til køb af diesel i Danmark på 270 mill. kr. vil næsten hele beløbet vedrøre erhverv umiddelbart, heraf ca. 225 mill. kr. danske erhverv. Især eksportvognnerhvervet bruger forholdsvis meget dieselolie i forhold til omsætningen. Ved en prisstigning på dieselolie på 14 øre/l vil omkostningerne kunne stige med 0,5-1 pct. af omsætningen.

Administrative konsekvenser

Lovforslaget pålægger ikke erhvervslivet øgede administrative byrder i væsentligt omfang, da der er tale om satsforhøjelser og -nedsættelser.

Miljømæssige konsekvenser

Forhøjelse af udligningsafgiften

Forhøjelsen af udligningsafgiften vil modvirke incitamentet til skift fra benzinbiler til dieselbiler som følge af forhøjelsen af benzinafgiften. Dieselbiler har mindre CO₂-udslip, men et større udslip af partikler og andre mere lokalmiljøbelastende udslip. Da den forhøjede udligningsafgift fastholder status quo, vil miljøet ikke ændres på grund af skift i brændstof. Ved også indirekte at omfatte dieselbiler, vil forslaget forstærke benzinafgiftsforhøjelsernes effekt på den samlede bilbestand, der alt andet lige vil blive mindre.

Differentiering af dieselafgiften

Prisstigningen for diesel vil have en vis dæmpende virkning på forbruget.

Det nuværende salg af diesel med afgift til andet end rutebiler er på godt 1,9 mia. l årligt. Ved en prisstigning på 14 øre/l svarende til ca. 4 pct. og en antaget priselasticitet på 0,1 (en prisstigning på 1 pct. fører til et fald i forbruget på 0,1 pct) vil dieselforbruget falde med 0,4 pct. alt andet lige eller ca. 8 mill. l. Dette svarer til et fald i transportsektorens CO₂-udledninger med ca. 0,02 mill. tons svarende til godt 0,1 pct. af transportsektorens samlede udledninger og ca. 0,03 pct. af hele Danmarks udledninger af CO₂.

Indførelse af den svovlfattige diesel medfører en reduktion af svovlindholdet i brændstoffet med 90 pct. Den væsentligste effekt er dog, at forslaget vil betyde en reduktion i partikeludslippet på landsplan med ca. 13 pct. med den nuværende køretøjssammensætning.

Reduktionen på 13 pct. af partikeludslippet fra dieselkøretøjer er et gennemsnit af et varierende fald i partikler fra de forskellige dieseldrevne køretøjstyper. Partikelforureningen fra rutebusser falder med ca. 26 pct., ca. 9 pct. fra personbiler, ca. 10 pct. fra lastbiler over 3,5 ton, ca. 9 pct. fra varebiler med totalvægt under 2 ton og ca. 17 pct. fra store varebiler over 2 ton.

For rutebilerne, der i dag bruger ultralet diesel, vil den svovlfattige diesel reducere partikeludslippet med som nævnt 26 pct. Det ekstraordinære store fald i partikeludslip fra rutebiler skal ses i sammenhæng med, at mange af disse har en oxyderende katalysator. Katalysatoren giver isoleret set flere partikler, hvis olien indeholder 0,5 pct. svovl. Denne uheldige effekt af katalysatoren ophører, når svovlprocenten kommer under en kritisk grænse, og er ifølge undersøgelser på Dansk Teknologisk Institut ikke til stede for olie med svovlindhold under 0,02 pct. Det skal bemærkes, at katalysatoren er nyttig i forhold til andre forurenings-typer.

For så vidt angår udslip af svovl og partikelmasse er den nye svovlfattige diesel bedre end den ultralette diesel, der har været forbeholdt rutebiler. Det lave svovlindhold i den nye diesel gør det desuden teknisk muligt at anvende partikelfiltre og denoxkatalysatorer. Nyere undersøgelser tyder på, at partikelfiltre er effektive også over for de helt små partikler (under 2,5 μ), som anses for at være specielt sundhedsskadelige. Filtersystemer er tilgængelige på markedet, mens denoxkatalysatorer først forventes om nogle år. Desuden vil det lave svovlindhold i den nye diesel forbedre virkningen af eventuelle partikelfiltre og denoxkatalysatorer. Nyere undersøgelser af partikelfiltre dokumenterer, at der er god opsamlingseffekt (85-95 pct.) for alle partikelstørrelser.

Nyere undersøgelser tyder på, at specielt små partikler (mindre end 2,5 μ) kan udgøre en sundhedsrisiko. Den samlede masse af partikler forventes som tidligere nævnt at blive reduceret med ca. 13 pct., men det vides ikke, hvor stor en andel heraf der kan forventes at være små partikler.

Derudover vil der ske en reduktion af udslippet af No_x (kvælstofoxider) med 2 pct. på landsplan. I København og på gadeplan forventes den samme reduktion.

Der forventes et fald i udslippet af NMHC (kulbrinter excl. metan) med ca. 10 pct. og en 50 pct. reduktion af mutagen/PAH (polyaromatiske kulbrinter).

LPG-busser (og CNG-busser) har ingen emission af svovl, stort set ingen emission af partikelmasse og de kulbrinter, der emitteres, er (bortset fra kulbrinterne

fra smøremidlet) mindre reaktive og derfor mindre skadelige end kulbrinterne fra diesel ud fra både en miljø- og sundhedsmæssig vurdering. De mere sundhedsrelaterede fordele ved gas fremgår ikke af de regulerede stoffer - emissionsnormerne. De små partikler og svovl reguleres ikke direkte, og kulbrinter reguleres samlet under ét, uanset meget forskellige miljø- og sundhedsmæssige virkninger. Det er også værd at nævne, at støjen fra en gasmotors forbrænding er lavere end støjen fra en dieselmotors forbrænding (ca. 78 dB(A)) - LPG-busserne i København er faktisk på niveau med støjkravet til nye personbiler (ca. 74dB(A)).

EU arbejder for tiden på at få vedtaget en EEV-norm (enhanced environmentally friendly vehicles and engines) for ekstra miljøvenlige køretøjer samtidig med indførelsen af EURO III-normerne fra år 2000/2001. Formålet er at give medlemslandene bedre muligheder for med skatteincitamentet at fremme EEV-køretøjer i f.eks. byer. I første omgang forventes EU's forslag til EEV-normer at kunne opfyldes af gasdrevne køretøjer (LPG, CNG).

Den ovenfor vurderede effekt ændres ikke i nævneværdig omfang af, at det kan forventes, at der fortsat vil være et vist salg af ultralet diesel til andet end rutebiler i 1999 og år 2000. Dels vil dette salg være af begrænset omfang - måske 2-3 pct. - hvis nuværende markedsandele for denne kvalitet fastholdes, dels er miljøgevinsten i forhold til let dieselolie ved anvendelse af den nye ultralette diesel med højst 0,035 pct. svovl større end ved den tidligere kvalitet med 0,05 pct. svovl.

Administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes at medføre engangsudgifter for Told*Skat i 1999 på 0,2 mill. kr. til edb-udvikling og information. Hertil kommer årlige driftsomkostninger på skønsmæssig 0,2 mill. kr.

Forholdet til EU-retten

Forslaget om den midlertidige afgiftsdifferentiering vedrørende ultralet diesel skal notificeres efter informationsproceduredirektivet (direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998). Da der er tale om et forslag af afgiftsmæssig karakter, behøver vedtagelsen af lovforslaget ikke at afvente Kommissionens eventuelle bemærkninger. Herudover indeholder lovforslaget efter Skatteministeriets vurdering ikke EU-retlige aspekter, idet den oprindeligt ved L 52 foreslåede differentiering af afgiften efter svovlindhold, der skulle notificeres efter mineralolieafgiftsdirektivet, er blevet godkendt i EU.

Sammenfatning af økonomiske og administrative konsekvenser.

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Finansårsvirkning: 1999 135 mill. kr. 2000 270 mill. kr. 2001 295 mill. kr. 2002 330 mill. kr.	
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen	Ikke nævneværdige
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	1999 175 mill. kr. 2000 315 mill. kr. 2001 340 mill. kr. 2002 360 mill. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ikke i væsentligt omfang	Ikke i væsentligt omfang
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af svovlindhold med 90 pct., af partikeludslip med ca. 13 pct., af udslip af Nox med 2 pct., af udslip af NMHC med ca. 10 pct. og af mutagen/PAH med 50 pct. og af CO ₂ med 0,03 pct. for dieselolie. Faldet i CO ₂ -udledningen fra transportsektoren skønnes til godt 0,1 pct.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Differentiering af ultralet dieselafgift: Skal notificeres efter informationsproceduredirektivet	

Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1.

Det foreslås, at afgiften af almindelig og let dieselolie og petroleum, der anvendes som motorbrændstof, forhøjes med 23 øre pr. l set i forhold til de gældende satser. Afgiftsforhøjelsen består for det første af en forhøjelse på 9 øre/l som et led i en differentiering af dieselolieafgiften efter svovlindhold, jf. bemærkningerne til nr. 2, dels af en forhøjelse på yderligere 14 øre, der skal ses i lyset af, at den tyske afgift på dieselolie vil blive forhøjet med 6 pf pr. l fra 1. april 1999. Den samlede forhøjelse indebærer, at afgiftssatsen for ikke svovlfattig almindelig diesel og petroleum bliver 235 øre pr. l (excl. moms og CO₂-afgift), mens satsen for let diesel bliver 225 øre pr. l.

For LPG anvendt som motorbrændstof foreslås en afgiftssats på henholdsvis 145 øre pr. l og 263 øre pr. kg (når handelen foregår i kg). Forhøjelsen for litersatsen er på 2 øre pr. l set i forhold til de gældende satser.

Til nr. 2.

Der foreslås indført en særlig afgiftssats på 207 øre pr. l (excl. moms og CO₂-afgift) for svovlfattig dieselolie, dvs. dieselolie med et svovlindhold på højst 0,005 pct. Afgiftssatsen er 18 øre/l lavere end den foreslåede sats for let diesel, dvs. den samme differentiering som oprindeligt foreslået i L 52.

Til nr. 3, 5, 6 og 9

Ændringerne er en konsekvens af, at der i mineralolieafgiftslovens § 1, stk. 1, foreslås indsat en særlig afgiftssats for svovlfattig diesel.

Til nr. 4

Skatteministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte specifikationer for let og ultralet dieselolie, hvilket er sket senest ved bekendtgørelse nr. 1263 af 23. december 1996. Det foreslås, at der på tilsvarende måde kan fastsættes specifikationer for svovlfattig dieselolie, således at definitionen af den svovlfattige diesel som diesel med højst 0,005 pct. svovlindhold kan udvides, når EU fastlægger de fremtidige krav til dieselskvaliteten.

Som følge af, at den forhøjede afgiftsgodtgørelse for rutebiler, der anvender ultralet dieselolie, foreslås afskaffet, jf. bemærkningerne nedenfor til nr. 8, foreslås det desuden, at bemyndigelsen til at fastsætte specifikationer for ultralet diesel udgår.

Til nr. 7 og 10.

Der er tale om en konsekvensrettelse af henvisninger som følge af, at mineralolieafgiftslovens § 1 blev ændret ved såvel lov nr. 444 af 10. juni 1997 som lov nr. 450 af samme dato.

Til nr. 8

Efter de gældende regler i mineralolieafgiftsloven ydes der fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 10 øre pr. l for ultralet dieselolie, der anvendes i rutebiler. For gas (LPG), der anvendes i rutebiler, ydes der fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 30 øre pr. l indtil udgangen af 1999 og derefter 7 øre pr. l.

Det foreslås, at der ydes fuld godtgørelse, men ikke noget tilskud i form af en forhøjet godtgørelse, for svovlfattig diesel til rutebilsdrift. For den resterende del af 1999 foreslås det dog som en overgangsordning, at den fulde afgiftsgodtgørelse forhøjes med 6 øre/l.

Forhøjelsen på 10 øre pr. l for ultralet diesel har skullet kompensere for merudgifterne ved at anvende ultralet diesel, der er forbeholdt rutebilerne, frem for den mest solgte dieselkvalitet. Som følge af indførelsen af den særlige sats for svovlfattig diesel, der må forventes at blive den mest solgte dieselkvalitet, og som er mere miljøvenlig end ultralet diesel, foreslås såvel tilskuddet som godtgørelsen af afgiften af ultralet diesel afskaffet.

Tilsvarende foreslås det faste tilskud for gas (LPG) på 7 øre pr. l afskaffet fra år 2000. Det midlertidige tilskud, der ydes indtil udgangen af 1999, foreslås opretholdt og forlænget indtil udgangen af år 2002, men således at tilskuddet i perioden fra den 1. januar 2000 til den 31. december 2002 nedsættes fra 30 øre pr. l til 25 øre pr. l, jf. overgangsbestemmelsen i lovforslagets § 9, stk. 7.

Til § 2

Til nr. 1

For naturgas anvendt som motorbrændstof foreslås en afgiftssats på 236 øre pr. Nm³ naturgas. Dette indebærer en forhøjelse på 5 øre pr. Nm³ set i forhold til de gældende satser. Afgiftssatsen er tilpasset satsen for den svovlfattige dieselolie, idet afgiften af naturgas følger satsen for den mest solgte dieselolie.

Til nr. 2

Efter de gældende regler i naturgasafgiftsloven ydes der indtil udgangen af 1999 fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 48 øre pr. Nm³ og derefter 11 øre pr. Nm³ for gas, der anvendes i rutebiler.

Ligesom for gas (LPG) omfattet af mineralolieafgiftsloven foreslås det, at det faste tilskud på 11 øre pr. Nm³ bortfalder fra 1. januar 2000. Det gældende midlertidige tilskud, der ydes indtil udgangen af 1999, foreslås opretholdt og forlænget indtil udgangen af år 2002, men således at tilskuddet i perioden fra den 1. januar 2000 til den 31. december 2002 nedsættes fra 48 øre pr. Nm³ til 41 øre pr. Nm³, jf. overgangsbestemmelsen i § 9, stk. 8.

Til § 3

Efter de gældende regler tilbagebetales CO₂-afgiften af ultralet diesel, gas og elektricitet, der anvendes i rutebiler. Det foreslås, at også CO₂-afgiften af den ny svovlfattige dieselkvalitet tilbagebetales. Samtidig foreslås det, at adgangen til at få tilbagebetalt CO₂-afgiften af ultralet diesel bortfalder.

Til § 4

De gældende overgangsordninger for 1998 og 1999 vedrørende forhøjet afgiftsgodtgørelse for gas til rutebiler, som er omtalt ovenfor under bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 8, og § 2, nr. 2, er fastsat i overgangsbestemmelserne til lov nr. 450 af 10. juni 1997 om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas (Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.).

Overgangsbestemmelserne i lov nr. 450 af 10. juni 1997 om de gældende ordninger foreslås ophævet og i stedet indsat i nærværende lovforslags § 9 sammen med overgangsordningen for årene 2000-2002.

Til § 5

Til nr. 1.

Det foreslås, at den særlige afgift, der opkræves af dieseldrevne biler sammen med vægtafgiften for at udligne forskellen i afgift mellem diesel og benzin - udligningsafgiften - tilpasses i overensstemmelse med de foreslåede ændringer i afgiften af dieselolie.

Til nr. 2.

Det foreslås, at den årlige regulering alene skal regulere vægtafgiften. Det skyldes, at udligningsafgiften er foreslået forud fastsat, jf. bemærkningerne til nr. 1, og at afgiftsforskellen mellem diesel og benzin er uafhængig af udviklingen i lønniveau m.v.

Til nr. 3.

Udligningsafgiften for varebiler og lastbiler m.v., der ikke er vejbenyttelsesafgiftspligtige og som ikke er benzindrevne foreslås også forhøjet. Forhøjelserne er foreslået under hensyntagen til aftalen fra forsommeren 1998 mellem regeringen, SF og Enhedslisten, hvorefter udligningen sker tilsvarende for vare- og lastbiler, men således at afgiften for små og store lastbiler mv. og større busser, hvor benzin ikke er noget reelt alternativ til diesel, fastsættes til samme niveau, som vil gælde for store varebiler og små busser.

Til nr. 4.

Det foreslås, at den årlige regulering alene skal regulere vægtafgiften og tillægget for privat anvendelse af varebiler. Det skyldes, at udligningsafgiften er foreslået forud fastsat.

Til § 6

Til nr. 1.

Det foreslås, at afgiftsskalaen for dieseldrevne biler opdeles i to skalaer. En skala der alene udtrykker forskellen i CO₂-udslip ved forbrænding af henholdsvis benzin og diesel (de anførte satsen under forbrug) og én skala, der udtrykker forskellen i afgiftsbelastningen mellem diesel og benzin (udligningsafgift). Den sidste del foreslås fastsat på år 2002-niveau. For årene 1999 til 2001 tilpasses niveauet, jf. § 9, stk. 13.

Til nr. 2.

Det foreslås, at den årlige regulering alene skal regulere den del af afgiften, der udtrykker forskellen i CO₂-udslip ved forbrænding af henholdsvis benzin og diesel. Det skyldes, at udligningsafgiften er foreslået forud fastsat, jf. bemærkningerne til nr. 1, og at afgiftsforskellen mellem diesel og benzin er uafhængig af udviklingen i lønniveau m.v.

Til nr. 3 og 4.

De foreslåede ændringer er konsekvenser af skalaopdelingen i nr. 1.

Til § 7

Danske statsborgere, der medbringer bil eller motorcykel ved tilflytning fra Færøerne eller Grønland vil ofte gøre dette i en begrænset periode f.eks. for at færdiggøre et studium el. lign., hvorefter bilen eller motorcyklen bruges med tilbage til Færøerne eller Grønland. Færøerne og Grønland opkræver også afgift af motorkøretøjer.

Efter gældende lov er der forskellige regler for behandling af disse køretøjer, når de medbringes til Dan-

mark. Det foreslås, at der gennemføres ens regler for både færøske og grønlandske motorkøretøjer.

For tilflyttere fra såvel Færøerne som Grønland foreslås, at afgiftsfrigtagelsen, der hidtil har været gældende for motorkøretøjer, der medtages af tilflyttere fra Færøerne, i stedet kommer til at gælde tilflyttere fra både Færøerne og Grønland i op til 3 år. Hvis tilflytteren vælger at blive her, betales den afgift af bilerne, der ellers skulle have været betalt. Det samme gælder, hvis de sælges.

Samtidigt ændres ordningen således, at tilflytteren skal have haft bopæl på Færøerne eller i Grønland i mindst 5 år inden for de sidste 12 år og skal have haft køretøjet i mindst ét år på Færøerne eller i Grønland umiddelbart forud for tilflytningen.

De nye regler tager sigte på, at der ikke bliver hindringer for samkvemmet indenfor rigsfællesskabet. Reglerne vil således give mulighed for, at f.eks. uddannelsessøgende, folk på efteruddannelse eller med kortere varende job, der har midlertidigt ophold i Danmark og har medbragt en bil eller motorcykel, i denne periode ikke skal betale dansk registreringsafgift.

Til § 8

Der skete en fejl ved opsætningen af registreringsafgiftslovens § 5 stk. 1, i den affattelse der blev gennemført ved lov 361 af 2. juni 1997. Fejlen medførte, at lovbestemmelsen kunne læses sådan, at kravene vedrørende brug af varerummet i bestemmelsens sidste afsnit alene gælder for store varebiler. Dette var utilsigtet, idet disse krav også skal gælde de små varebiler med tilladt totalvægt op til og med 2 ton.

Pinsepakken foråret 1998 (lov nr. 436 af 26. juni 1998) medførte, at registreringsafgiftsloven skulle ændres igen. Denne lejlighed benyttedes til at sætte § 5, stk. 1, rigtigt op, så der ikke længere var tvivl om, at forbuddet mod passagerer i varerummet skal gælde både små og store varebiler. Herved kom bestemmelsen tilbage til den tidligere gældende retstilstand.

Pinsepakke-ændringen af registreringsafgiftsloven har en virkningsbestemmelse. Hensigten bag denne bestemmelse er alene at regulere tidspunktet for virkningen af de ændringer, som pinsepakkeændringen drejede sig om når det gælder registreringsafgiften, nemlig afkortningen af kreditten med registreringsafgift. Disse regler skulle virke fra 1. januar 1999. Virkningsbestemmelsen skulle imidlertid korrekt have været præciseret i overensstemmelse hermed.

Resultatet af den manglende præcisering af virkningsbestemmelsens udformning får i relation til varebilerne den virkning, at det kun er for varebiler

indregistreret fra og med 1. januar 1999 eller senere, at det ikke er tilladt at have passagerer i varerummet.

Dette er utilsigtet, og det foreslås derfor, at virkningsbestemmelsen i lov nr. 436 af 26. juni 1998 ændres.

Ændringsforslaget medfører, at registreringsafgiftslovens regler om brug af varerummet i varebiler kommer i overensstemmelse med den tidligere gældende retstilstand, som det var tiltænkt med lov nr. 436 af 26. juni 1998.

§2, stk. 1, i lov nr. 436 af 26. juni 1998 om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., som affattet ved denne lovs § 8, har ikke virkning for handlinger omfattet af § 5 stk. 2, i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., der er foretaget før lovens ikrafttræden. Forslagets § 8 får således ikke tilbagevirkende kraft i forhold til overtrædelser af registreringsafgiftslovens bestemmelser om brugen af varerummet i varebiler begået mellem 1. januar 1999 og ikrafttrædelsen af loven.

Til § 9

Til stk. 1-3.

Det foreslås, at loven træder i kraft og har virkning fra den 1. maj 1999.

Til stk. 4 og 5.

Der gælder som udgangspunkt samme sats for ultralet dieselolie som for let dieselolie, da ultralet diesel er en særlig type let diesel. Det foreslås imidlertid, at der i en overgangsperiode indtil udgangen af år 2000 fastsættes en særlig afgiftssats på 216 øre/l for en forbedret type ultralet diesel, dvs. en ultralet diesel med et svovlindhold på 0,035 pct. mod et svovlindhold på 0,05 pct. efter de gældende specifikationer. Satsen ligger mellem satsen for den svovlfattige diesel og den lette diesel svarende til denne kvalitets miljømæssige egenskaber set i forhold til de nævnte typer.

Til stk. 6-8.

Bestemmelsen i stk. 6 indeholder overgangsordningen vedrørende den forhøjede afgiftsgodtgørelse i 1999 for svovlfattig dieselolie, der anvendes i rutebiler.

Bestemmelserne i stk. 7 og 8 indeholder de overgangsordninger vedrørende den forhøjede afgiftsgodtgørelse (dvs. tilskud) for gas (LPG) og naturgas anvendt i rutebiler, som skal gælde indtil udgangen af 2002. Ordningerne afløser pr. ikrafttrædelsestidspunktet de gældende overgangsordninger i lov nr. 450 af 10. juni 1997. Som nævnt under de almindelige bemærkninger vil de midlertidige tilskud, der ydes indtil udgangen af 2002, ved en revision kunne blive forlænget, hvis dieselkvaliteten ikke bliver forbedret yderligere inden da.

Til stk. 9

Ifølge den foreslåede overgangsbestemmelse vil der kunne ydes forhøjet godtgørelse for ultralet dieselolie til rutebiler, hvis den ultralette diesel er udleveret til forbrug fra registrerede oplagshavere, angivet til fortoldning eller modtaget fra udlandet inden ikrafttrædelsen af ændringerne af mineralolieafgiftsloven m.v., herunder bortfaldet af den forhøjede godtgørelse. Der vil således kunne ydes forhøjet godtgørelse for de lagre af ultralet diesel, der er indkøbt inden ikrafttrædelsen, og som først anvendes i rutebilerne efter ikrafttrædelsen.

Til stk. 10

Det foreslås, at satsændringerne for vægtafgift og afgift efter brændstofforbrug gives virkning fra første afgiftsperiode, der påbegyndes efter lovens ikrafttræden.

Til stk. 11-13

Stykkerne indeholder de afgiftssatser for udligningsafgift, der foreslås anvendt i overgangsperioden fra 1. maj 1999 til 2001.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 1. Der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. her i landet. Afgiften udgør for (se tabel 1)

Stk. 2-5. - - -

Stk. 6. For spildolie iblandet vand, som indsamles fra skibe, og som anvendes eller er bestemt til at anvendes til fremstilling af varme, udgør afgiften dog følgende procentdel af den i stk. 1, nr. 4, nævnte afgiftssats:

- 1) 35 pct. ved et vandindhold på 65 pct. og derover.
- 2) 70 pct. ved et vandindhold på mindst 30 pct. og under 65 pct.
- 3) 95 pct. ved et vandindhold på mindst 5 pct. og under 30 pct.
- 4) 100 pct. ved et vandindhold på under 5 pct.

Stk. 7. - - -

Stk. 8. Skatteministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte specifikationer for let og ultralet dieselolie.

Stk. 9. De i stk. 1, nr. 10 og 11, nævnte afgiftssatser finder anvendelse for benzin, som udleveres fra benzinstationer, hvor udstyr til genindvinding af dampe ved benzinpåfyldning af motorkøretøjer (dampretur) er installeret. Udstyret skal opfylde kravene i Miljøministeriets bekendtgørelse om begrænsning af udslip af dampe ved benzinpåfyldning af motorkøretøjer og skal i overensstemmelse med bekendtgørelsen være anmeldt over for kommunalbestyrelsen.

Lovforslaget

§ 1

I lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 701 af 28. september 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, ændres i nr. 1 og 6 »212 øre/l« til: »235 øre/l« og »210,7 øre/l« til: »233,6 øre/l«, i nr. 3 ændres »202 øre/l« til: »225 øre/l« og »200,8 øre/l« til: »223,7 øre/l«, i nr. 12 ændres »143 øre/l« til: »145 øre/l«, og i nr. 13 ændres »259 øre/kg« til: »263 øre/kg«.

2. I § 1, stk. 1, indsættes efter nr. 3 som nyt nummer:

»4) Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 207 øre/l 205,8 øre/l«.

Nr. 4-16 bliver herefter nr. 5-17.

3. I § 1, stk. 6, ændres »stk. 1, nr. 4« til: »stk. 1, nr. 5«.

4. I § 1, stk. 8, ændres »let og ultralet dieselolie« til: »let og svovlfattig dieselolie«.

5. I § 1, stk. 9, og § 14, stk. 3, ændres »nr. 10 og 11« til: »nr. 11 og 12«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 3. ---

Stk. 2. Andre virksomheder, der afsætter, oplagrer eller forbruger afgiftspligtige varer, kan registreres som oplagshaver hos de statslige told- og skattemyndigheder, når virksomheden til opbevaring af afgiftspligtige varer råder over lagerkapacitet på mindst 1.000 m³. Virksomheder, der afsætter afgiftspligtige varer omfattet af § 1, stk. 1, nr. 15 og nr. 16, kan dog registreres som oplagshaver, når virksomheden har et årligt salg af de nævnte varer på mindst 100.000 l. De statslige told- og skattemyndigheder kan i særlige tilfælde fravige det i 1. pkt. anførte kapacitetskrav for virksomheder, der afsætter autogas til videresalg.

Stk. 3-6. ---

§ 11. ---

Stk. 2. Afgiften efter stk. 1 tilbagebetales i samme omfang, som virksomheden har fradragsret for indgående merværdiafgift for olieprodukter og varme. Afgiften af varer, der anvendes som motorbrændstof, tilbagebetales ikke, jf. dog stk. 3. Det samme gælder afgiften efter § 1, stk. 1, nr. 15 og 16.

Stk. 3-16. ---

§ 7. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler for, hvordan registrerede oplagshavere og varemottagere skal opgøre den afgiftspligtige mængde for varer omfattet af § 1, stk. 5.

Stk. 6-8. ---

§ 9. ---

Stk. 2-4. ---

Stk. 5. For ultralet dieselolie og gas, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med henholdsvis 10 øre og 7 øre pr. l.

Stk. 6-10. ---

6. I § 3, stk. 2, og § 11, stk. 2, ændres »nr. 15 og 16« til: »nr. 16 og 17«.

7. I § 7, stk. 5, og § 14, stk. 5 og 6, ændres »§ 1, stk. 5« til: »§ 1, stk. 6«.

8. § 9, stk. 5, affattes således:

»*Stk. 5.* For svovlfattig dieselolie og gas, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes fuld godtgørelse af afgiften.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 14. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Registrerede varemottagere, virksomheder nævnt i § 4, stk. 7, og repræsentanter, der er godkendt efter § 4, stk. 5 og 8, skal føre regnskab over vareleveringer. De i 1. pkt. nævnte virksomheder og repræsentanter skal endvidere føre en fortegnelse over, hvor varerne er leveret. Der skal for hver benzinstation med dampretur føres regnskab over tilgang og udlevering af varer, der er afgiftsberigtiget efter § 1, stk. 1, nr. 10 og 11.

Stk. 4. Virksomheder, som køber varer, der er afgiftsberigtiget efter § 1, stk. 1, nr. 2 og 7, skal føre regnskab over tilgang og udlevering af sådanne varer til andre erhvervsdrivende.

Stk. 5-11. ---

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

1) ---

2) overtræder § 1, stk. 6, § 3, stk. 1 eller 4, § 4, stk. 1, 5, 7 eller 8, 3. pkt., § 12, stk. 10, § 14, stk. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 eller 10, § 15, stk. 1, § 16, stk. 1 eller 3, § 22, stk. 2, 3 eller 4, § 29, stk. 3, eller § 35, stk. 5.

3)-5) ---

Stk. 2-4. ---

§ 1. Der betales afgift til statskassen af naturgas og bygas, der forbruges her i landet.

Stk. 2. ---

Stk. 3. For afgiftspligtig gas, der anvendes eller er bestemt til anvendelse som motorbrændstof, udgør afgiften dog 231 øre pr. Nm³ gas med en nedre brændværdi på 39,6 MJ. Af gas, der anvendes til varmfremstilling på stationære motorer i kraftvarmeværker, betales der afgift efter stk. 2. Såfremt gas omfattet af 2 pkt. også anvendes til fremstilling af elektricitet, som der ikke skal betales afgift af efter lov om afgift af elektricitet, finder fordelingsreglerne i § 8, stk. 2, tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. ---

9. I § 14, stk. 4, ændres »nr. 2 og 7« til: »nr. 2 og 8«.

10. I § 25, stk. 1, nr. 2, ændres »§ 1, stk. 6« til: »§ 1, stk. 7«.

§ 2

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lov-bekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, som ændret bl.a. ved §§ 2 og 3 i lov nr. 437 af 26. juni 1998 og senest ved lov nr. 1028 af 23. december 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 3, ændres »231 øre« til: »236 øre«.

Gældende formulering

§ 9. For gas, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 11 øre pr. Nm³.

Stk. 2. ---

§ 7. ---

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Afgiften tilbagebetales for

1)-2) ---

3) ultralet dieselolie og gas samt elektricitet, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel efter regler fastsat af skatteministeren.

Stk. 5. ---

§ 3. ---

Stk. 2-4. ---

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

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

Lovforslaget

2. I § 9, stk. 1, udgår: »forhøjet med 11 øre pr. Nm³«.

§ 3

I lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, jf. lovbekendtgørelse nr. 643 af 27. august 1998, foretages følgende ændring:

1. I § 7, stk. 4, nr. 3, ændres »ultralet dieselolie« til: »svovlfattig dieselolie«.

§ 4

I lov nr. 450 af 10. juni 1997 om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas (Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.) foretages følgende ændring:

1. § 3, stk. 5 og 6, ophæves.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 5

§ 3. Af personmotorkøretøjer samt af påhængs- og sættevogne til personbefordring svares afgift af køretøjernes egenvægt efter nedenstående satser. Af campingvogne svares afgift med 32 pct. af vægtafgiftssatserne under A, men ikke udligningsafgift. Af sættevogne svares afgift som for påhængsvogne. (se tabel 3)

Stk. 2. - - -

Stk. 3. De i stk. 1 under A fastsatte beløb reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter 1997. Procenten beregnes med en decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1998.

Stk. 4. - - -

§ 4. Af vare- og lastmotorkøretøjer, der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, af påhængsvogne til godstransport og af registreringspligtige påhængsredskaber bortset fra campingvogne samt af registreringspligtige motorredskaber, som er indrettet til godstransport, svares afgift af køretøjernes tilladte totalvægt efter nedenstående satser. Afgiften af motorkøretøjer, der registreres som trækraft for sættevogne til godstransport, forhøjes som fastsat i stk. 2. Afgiften af de nævnte påhængsredskaber beregnes efter satserne for påhængsvogne. Afgiften af de nævnte motorredskaber beregnes efter satserne for vare- og lastmotorkøretøjer. Der betales ikke afgift af påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg (se tabel 5)

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 207 af 3. april 1998, som ændret ved § 1 i lov nr. 421 af 26. juni 1998 og § 2 i lov nr. 484 af 1. juli 1998, foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 1, A-D, affattes således: (se tabel 2)

2. § 3, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. De i stk. 1 under A fastsatte beløb for vægtafgift reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter 1998. Procenten beregnes med en decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1999.«

3. § 4, stk. I, II, affattes således: (se tabel 4)

Gældende formulering

Stk. 2. De i stk. 1, II, A, fastsatte beløb reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter 1997. Procenten beregnes med en decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1998.

Stk. 3-9. - - -

§ 3. Af alle afgiftspligtige biler betales afgift af bilens brændstofforbrug, jf. §§ 2 og 4, udtrykt som kilometer pr. liter, som anmeldt til Færdselsstyrelsen, eller som fremlagt ved syn hos Statens Bilinspektion med henblik på første registrering i Danmark. Afgiften svares med de nedenfor under A eller B anførte beløb. (se tabel 7)

Stk. 2. De i stk. 1 under A og B angivne beløb reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter 1997. Procenten beregnes med én decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1998.

Stk. 3-5. - - -

Lovforslaget

4. § 4, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* De i stk. 1, II, A, fastsatte beløb for vægtafgift og tillæg for privat anvendelse reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter 1998. Procenten beregnes med en decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb. Afgiftsbeløb, der er fastsat pr. køretøj, afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1999.«.

§ 6

I lov nr. 360 af 2. juni 1997 om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, som ændret senest ved § 2 i lov nr. 421 af 26. juni 1998, foretages følgende ændringer:

1. § 3, *stk. 1, A og B*, affattes således: (se tabel 6)

2. § 3, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* De i stk. 1 under A angivne beløb og de under B angivne beløb for forbrugsafgift reguleres årligt med 2,0 pct. tillagt eller fratrukket den af finansministeren bekendtgjorte tilpasningsprocent for det pågældende finansår efter lov om en satsreguleringsprocent. Der tillægges 1,5 procentpoint for hvert år efter 1998. Procenten beregnes med én decimal. De således regulerede beløb afrundes opad til nærmeste hele kronebeløb, der er deleligt med 10. Regulering efter 1. pkt. foretages første gang med virkning for 1999.«.

Bilag til f. t. l. vedr. forskellige energiafgiftslove m.v.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 6. ---

Stk. 2. Af dieseldrevne hyrevogne og syge-transportbiler, som udelukkende benyttes til erhvervsmæssig befordring af siddende patienter, betales 35 pct. af afgiftsbeløbet for dieseldrevne biler.

Stk. 3-4. ---

§ 7. Invaliderede personer, som efter lov om social bistand eller lov om social service kan opnå støtte til erhvervelse af en bil, fritages for afgiften, hvis bilen er benzindreven. Er bilen dielseldreven, nedsættes afgiften til 35 pct. af afgiftsbeløbene for dieselbiler, jf. § 3, stk. 1 og 2. Afgiftsfritagelsen og -nedsættelsen gælder kun, så længe køretøjet er registreret for og benyttes af den pågældende.

Stk. 2. ---

3. I § 6, *stk. 2.*, ændres »35 pct. af afgiftsbeløbene for dieseldrevne biler« til: »det dobbelte af de i § 3, *stk. 1.*, under B fastsatte satser for udligningsafgift«.

4. I § 7, *stk. 1.*, ændres »nedsættes afgiften til 35 pct. af afgiftsbeløbene for dieselbiler, jf. § 3, *stk. 1* og 2« til: »betales afgift efter de i § 3, *stk. 1.*, under B fastsatte satser for udligningsafgift«.

§ 7

I lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 741 af 22. september 1997, som ændret bl.a. ved § 30 i lov nr. 1098 af 29. december 1997 og senest ved lov nr. 436 af 26. juni 1998, affattes § 3, *stk. 2.*, således:

»*Stk. 2.* Efter regler som skatteministeren fastsætter, kan de statslige told- og skattemyndigheder indrømme fritagelse for afgiften af motorkøretøjer, der af danske statsborgere medbringes ved tilflytning fra Færøerne eller Grønland, og som disse skal benytte her i landet under et ophold på indtil 3 år, men under omstændigheder, der medfører registreringspligt for køretøjerne. Der skal være betalt afgift af køretøjerne og køretøjerne skal være benyttet af tilflytteren på Færøerne eller i Grønland i mindst et år umiddelbart forud for registreringspligtens indtræden, og tilflytteren skal inden for de sidste 12 år have opholdt sig i mindst 5 år på Færøerne eller i Grønland. Tilladelsen omfatter kun det ved tilflytningen medbragte køretøj, og bortfalder ved afhændelse. Overskrider opholdet det tidsrum, der omfattes af tilladelsen eller afhændes motorkøretøjet, forfalder afgiften med det beløb, der skulle have været betalt på det tidspunkt, hvor køretøjet blev registreringspligtigt.«

§ 3. ---

Stk. 2. Skatteministeren kan fastsætte regler om fritagelse for afgift af brugte personbiler og motorcykler, der medbringes fra Færøerne ved flytning her til landet.

Stk. 3-6. ---

Gældende formulering

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 1998 og har virkning for køretøjer, der fra og med den 1. januar 1999 anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven efter reglerne i § 15, stk. 1, i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. eller anmeldes til afgiftsberigtigelse over for de statslige told- og skattemyndigheder efter reglerne i sidstnævnte lovs § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, jf. dog stk. 2-6.

Stk. 3-7.

*Lovforslaget***§ 8**

I lov nr. 436 af 26. juni 1998 om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v., affattes § 2, *stk. 1*, således:

»*Stk. 1.* Loven træder i kraft den 1. juli 1998. § 1, nr. 12 og 13 har virkning for køretøjer, der fra og med den 1. januar 1999 anmeldes til registrering i henhold til færdselsloven efter reglerne i § 15, stk. 1, i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. eller anmeldes til afgiftsberigtigelse over for de statslige told- og skattemyndigheder efter reglerne i samme lovs § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, jf. dog stk. 3 - 9.«

bilag

Tabel 1

	Ved dagtemperatur	Ved 15o C
1) Gas- og dieselolie, der anvendes som motorbrændstof	212 øre pr. l	210,7 øre pr. l
2) Anden gas- og dieselolie	183 øre pr. l	181,9 øre pr. l
3) Let dieselolie	202 øre pr. l	200,8 øre pr. l
4) Fuelolie	206 øre pr. kg	
5) Fyringstjære	186 øre pr. kg	
6) Petroleum, der anvendes som motorbrændstof	212 øre pr. l	210,7 øre pr. l
7) Anden petroleum	183 øre pr. l	181,9 øre pr. l
8) Blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. l)	472 øre pr. l	468,0 øre pr. l
9) Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. l)	407 øre pr. l	403,6 øre pr. l
10) Blyholdig benzin (blyindhold over 0,013 g pr. l) udleveret fra benzinstationer udstyret med dampretur	469 øre pr. l	465,1 øre pr. l
11) Blyfri benzin (blyindhold højst 0,013 g pr. l) udleveret fra benzinstationer udstyret med dampretur	404 øre pr. l	400,6 øre pr. l
12) Autogas (LPG)	143 øre pr. l	
13) Anden flaskegas (LPG), der anvendes som motorbrændstof	259 øre pr. kg	
14) Anden flaskegas (LPG) og gas (bortset fra LPG), der fremkommer ved raffinering af mineralsk olie (raffinaderigas)	235 øre pr. kg	
15) Smøreolier, hydraulikolier o.l.	214 øre pr. l	
16) Karburatorvæske	407 øre pr. l	403,6 øre pr. l

Tabel 2

»

	Udligningsafgift		
	Vægtafgift kr.	Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.

A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.

I. Egenvægt indtil 600 kg				
Motorcykler.				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	480	450		-
Andre personmotorkøretøjer.				
Afgift pr. køretøj:				
6 måneder	710	670		
II. Egenvægt 601-800 kg				
Afgift pr. køretøj:				
6 måneder	870	850		-
III. Egenvægt 801-1.100 kg				
Afgift pr. køretøj:				
6 måneder	1.180	1.080		-
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg				
Afgift pr. køretøj:				
6 måneder	1.570	1.320		-
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg				
Afgift pr. køretøj:				
6 måneder	2.050	-		-
3 måneder	1.030	810		-
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
6 måneder	2.830	-		-
3 måneder	1.420	1.050		-
VII. Egenvægt over 2.000 kg				
Afgift pr. 100 kg egenvægt:				
3 måneder	80	59		19

B. Busser, turistbiler o.lign., med højst 2 aksler.

(Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6)

I. Egenvægt indtil 1.300 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	450	1.750		-

	Udligningsafgift		
	Vægtafgift kr.	Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	585	1.860	-
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	810	2.050	-
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	900	2.050	-
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.440	2.050	-
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.920	2.050	-
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.400	2.050	-
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.120	2.050	-
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.640	2.050	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.160	2.050	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	50	23	-
<i>C. Busser, turistbiler o. lign. med flere end 2 aksler.</i> Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	36	17	-

	Udligningsafgift kr.
<i>D. Hyrevogne og sygetransportbiler. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>	
I. Egenvægt indtil 800 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.430
II. Egenvægt 801-1.100 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.960
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.500
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.850
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.360
VI. Egenvægt over 2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	5.430 «

Tabel 3

	Udligningsafgift		
	Vægtafgift	Motorkøretøj	Påhængsvogn
A. Personmotorkøretøjer bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.			
I. Egenvægt indtil 600 kg Motorcykler. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	480,00	260	-
Andre personmotorkøretøjer. Afgift pr. køretøj: 6 måneder	710,00	380	-
II. Egenvægt 601-800 kg Afgift pr. køretøj: 6 måneder	870,00	470	-

	Udligningsafgift		
	Vægtafgift	Motorkøretøj	Påhængsvogn
III. Egenvægt 801-1.100 kg Afgift pr. køretøj: 6 måneder	1.180,00	640	-
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg Afgift pr. køretøj: 6 måneder	1.570,00	840	-
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj: 6 måneder	2.050,00	-	-
3 måneder	1.030,00	550	-
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 6 måneder	2.830,00	-	-
3 måneder	1.420,00	760	-
VII. Egenvægt over 2.000 kg Afgift pr. 100 kg egenvægt: 3 måneder	80,00	50	20
B. Busser, turistbiler og lign., med højst 2 aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6)			
I. Egenvægt indtil 1.300 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	450	800	-
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	585	800	-
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	810	800	-
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	900	900	-
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.440	1.080	-
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.920	1.230	-
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.400	1.380	-

	Udligningsafgift		
	Vægtafgift	Motorkøretøj	Påhængsvogn
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	3.120	1.570	-
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	3.640	1.720	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	4.160	1.870	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
12 måneder	50	21	-
C. Busser, turistbiler og lign. med flere end 2 aksler.			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
12 måneder	36	15	-

	Udligningsafgift kr.
D. Hyrevogne og sygetransportkøretøjer. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5.)	
I. Egenvægt indtil 800 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.060
II. Egenvægt 801-1.100 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.325
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.590
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.723
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	1.855
VI. Egenvægt over 2.000 kg Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.120

Tabel 4

»	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
II. Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.					
A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.					
Totalvægt indtil 500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	710	-	670	-	750
Totalvægt 501 - 1.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	910	110	930	-	750
Totalvægt 1.001 - 2.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	1.510	220	1.170	-	750
Totalvægt 2.001 - 2.500 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.620	290	1.390	-	4.210
Totalvægt 2.501- 3.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	3.140	360	1.560	-	4.210
Totalvægt 3.001- 4.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	440	1.760	160	4.210
B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.					
a) Med højst 2 aksler.					
Totalvægt 4.001-5.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	552	1.760	200	-
Totalvægt 5.001-6.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	672	1.760	250	-

»	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
Totalvægt 6.001-7.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	2.052	825	1.760	300	-
Totalvægt 7.001-8.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	988	1.760	400	-
Totalvægt 8.001-9.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.161	1.760	450	-
Totalvægt 9.001-10.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.344	1.760	550	-
Totalvægt 10.001-11.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.279	1.537	1.760	650	-
Totalvægt 11.001-12.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.610	1.740	1.760	750	-
Totalvægt 12.001-13.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.087	1.953	1.760	850	-
Totalvægt 13.001-14.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.604	2.176	1.760	1.000	-
Totalvægt 14.001-15.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	4.161	2.628	1.760	1.100	-
Totalvægt over 15.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	60	40	25	16	-
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i>					
Totalvægt indtil 18.000 kg					
Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	32	20	18	12	-
Totalvægt 18.001-19.000 kg					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.069	1.953	1.760	1.100	-

»	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.
Totalvægt 19.001-20.000 kg Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.332	2.156	1.760	1.200	-
Totalvægt over 20.000 kg Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	36	24	19	13	-
					«.

Tabel 5

	Vægtafgift		Udligningsafgift		
	Motorkø- tøj kr.	Påhængskø- retøj kr.	Motorkø- tøj kr.	Påhængskø- retøj kr.	
I. Motorcykler med varesidevogn. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	290,25	-	76	-	
II. Vare- og lastbiler m.v., der ikke er af- giftspligtige efter lov om afgift af vej- benyttelse, samt visse påhængskøre- tøjer.					
A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. ind- til 4.000 kg tilladt totalvægt.					
Totalvægt indtil 500 kg Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	410,00	-	210	-	
Totalvægt 501-1.000 kg Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	610,00	110,00	320	-	
Totalvægt 1.001-2.000 kg Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	1.210,00	220,00	470	-	
Totalvægt 2.001-2.500 kg Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	1.620,00	290,00	630	-	
Totalvægt 2.501-3.000 kg Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.140,00	360,00	730	-	
Totalvægt 3.001-4.000 kg Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.140,00	440,00	840	160	

	Vægtafgift		Udligningsafgift	
	Motorkøretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motorkøretøj kr.	Påhængskøretøj kr.
B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.				
a) Med højst 2 aksler.				
Totalvægt 4.001-5.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	2.052	552	800	200
Totalvægt 5.001-6.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	2.052	672	800	250
Totalvægt 6.001-7.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	2.052	825	800	300
Totalvægt 7.001-8.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	2.052	988	800	400
Totalvægt 8.001-9.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	2.052	1.161	800	450
Totalvægt 9.001-10.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	2.052	1.344	800	550
Totalvægt 10.001-11.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	2.279	1.537	800	650
Totalvægt 11.001-12.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	2.610	1.740	800	750
Totalvægt 12.001-13.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	3.087	1.953	850	850
Totalvægt 13.001-14.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	3.604	2.176	1.000	1.000
Totalvægt 14.001-15.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	4.161	2.628	1.100	1.100
Totalvægt over 15.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt:				
12 måneder	60	40	16	16

	Vægtafgift		Udligningsafgift	
	Motorkøretøj kr.	Påhængskøretøj kr.	Motorkøretøj kr.	Påhængskøretøj kr.
b) Med flere end 2 aksler.				
Totalvægt indtil 18.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt:				
12 måneder	32	20	12	12
Totalvægt 18.001-19.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	3.069	1.953	1.100	1.100
Totalvægt 19.001-20.000 kg				
Afgift pr. køretøj:				
12 måneder	3.332	2.156	1.200	1.200
Totalvægt over 20.000 kg				
Afgift pr. 200 kg totalvægt:				
12 måneder	36	24	13	13

Tabel 6

»

A. Benzindrevne personbiler m.v

			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
Kilometer pr. liter mindst			20,0	210
Under	20,0	men ikke under	18,2	420
Under	18,2	men ikke under	16,7	630
Under	16,7	men ikke under	15,4	840
Under	15,4	men ikke under	14,3	1.050
Under	14,3	men ikke under	13,3	1.260
Under	13,3	men ikke under	12,5	1.460
Under	12,5	men ikke under	11,8	1.670
Under	11,8	men ikke under	11,1	1.880
Under	11,1	men ikke under	10,5	2.090
Under	10,5	men ikke under	10,0	2.300
Under	10,0	men ikke under	9,1	2.710
Under	9,1	men ikke under	8,3	3.130
Under	8,3	men ikke under	7,7	3.550
Under	7,7	men ikke under	7,1	3.960
Under	7,1	men ikke under	6,7	4.380
Under	6,7	men ikke under	6,3	4.800
Under	6,3	men ikke under	5,9	5.210

A. Benzindrevne personbiler m.v.

			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
Under	5,9	men ikke under	5,6	5.630
Under	5,6	men ikke under	5,3	6.050
Under	5,3	men ikke under	5,0	6.470
Under	5,0	men ikke under	4,8	6.880
Under	4,8	men ikke under	4,5	7.300
Under	4,5			7.720

B. Dieseldrevne personbiler m.v.

			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil		
			Forbrug	Udligning	
Kilometer pr. liter mindst			22,5	210	910
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	990
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	1.070
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	1.160
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	1.250
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.340
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.440
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.520
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.630
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.710
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.790
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	1.980
Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	2.160
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	2.330
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.530
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.670
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	2.850
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	3.050
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	3.210
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	3.380
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	3.580
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	3.750

B. Dieseldrevne personbiler m.v.

				Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
				Forbrug	Udligning
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	3.990
Under	5,1			7.720	4.170
					«.

Bilag til f. t. l. vedr. forskellige energiafgiftslove m.v.

Tabel 7

A. Benzindrevne personbiler m.v.		Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
Kilometer pr. liter mindst		20,0	200
Under	20,0 men ikke under	18,2	400
Under	18,2 men ikke under	16,7	600
Under	16,7 men ikke under	15,4	800
Under	15,4 men ikke under	14,3	1.000
Under	14,3 men ikke under	13,3	1.200
Under	13,3 men ikke under	12,5	1.400
Under	12,5 men ikke under	11,8	1.600
Under	11,8 men ikke under	11,1	1.800
Under	11,1 men ikke under	10,5	2.000
Under	10,5 men ikke under	10,0	2.200
Under	10,0 men ikke under	9,1	2.600
Under	9,1 men ikke under	8,3	3.000
Under	8,3 men ikke under	7,7	3.400
Under	7,7 men ikke under	7,1	3.800
Under	7,1 men ikke under	6,7	4.200
Under	6,7 men ikke under	6,3	4.600
Under	6,3 men ikke under	5,9	5.000
Under	5,9 men ikke under	5,6	5.400
Under	5,6 men ikke under	5,3	5.800
Under	5,3 men ikke under	5,0	6.200
Under	5,0 men ikke under	4,8	6.600
Under	4,8 men ikke under	4,5	7.000
Under	4,5		7.400

B. Dieseldrevne personbiler m.v.		Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
Kilometer pr. liter mindst		22,5	790
Under	22,5 men ikke under	20,5	1.050
Under	20,5 men ikke under	18,8	1.300
Under	18,8 men ikke under	17,3	1.560
Under	17,3 men ikke under	16,1	1.820
Under	16,1 men ikke under	15,0	2.080
Under	15,0 men ikke under	14,1	2.340
Under	14,1 men ikke under	13,2	2.600
Under	13,2 men ikke under	12,5	2.860
Under	12,5 men ikke under	11,9	3.120
Under	11,9 men ikke under	11,3	3.370
Under	11,3 men ikke under	10,2	3.890
Under	10,2 men ikke under	9,4	4.410
Under	9,4 men ikke under	8,7	4.930
Under	8,7 men ikke under	8,1	5.450
Under	8,1 men ikke under	7,5	5.950
Under	7,5 men ikke under	7,0	6.460
Under	7,0 men ikke under	6,6	6.990
Under	6,6 men ikke under	6,2	7.500
Under	6,2 men ikke under	5,9	8.010
Under	5,9 men ikke under	5,6	8.550
Under	5,6 men ikke under	5,4	9.050
Under	5,4 men ikke under	5,1	9.610
Under	5,1		10.130

Til lovforslag nr. L 214. Skriftlig fremsættelse (25. marts 1999)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af forskellige energiafgiftslove, lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov nr. 436 af 26. juni 1998 om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Forhøjelse af olieafgiften og nedsættelse af afgiftssatserne for dieseldrevne biler m.v.).

(Lovforslag nr. L 214).

For at reducere partikelemissionen fra dieseldrevne køretøjer og af hensyn til indførelsen af ny teknologi til forureningsbekæmpelse er der i EU opnået enighed om, at grænseværdien for svovlindholdet i dieselolie i år 2005 skal nedsættes til 0,005 pct.

Danmark stiller sig nu i front, idet det foreslås, at der indføres en ny lavere afgiftsklasse for svovlfattig diesel med højst 0,005 pct. svovl svarende til den kommende EU-standard. Samtidig foreslås satserne for ikke svovlfattig let diesel, anden dieselolie og petroleum, der anvendes til motordrift, forhøjet. Forslaget er en del af aftalen mellem regeringen, SF og Enhedslisten om skattejusteringer m.v.

Hermed skabes der incitament til allerede nu at anvende den mere miljøvenlige dieselkvalitet med lavt svovlindhold.

Lovforslaget lægger desuden op til en forhøjelse af afgifterne på dieselbrændstof. Regeringen har tidligere stillet en forhøjelse i udsigt, men af hensyn til grænsehandlen gjort den afhængig af en forhøjelse af de tyske dieselaftgifter. En sådan sker pr. 1. april 1999 med 6 pennig pr. l (=23 øre/l) uden moms.

Der er tidligere blevet stillet forslag om afgiftsdifferentieringen efter svovlindhold i L 52

fremsat den 21. oktober 1998. L 52 trækkes tilbage, fordi differentieringen nu skal ske på et højere afgiftsniveau. Der skal desuden ske en regulering af udligningsafgiften, idet de stigninger i udligningsafgiften, der blev foreslået i L 52, nu skal sættes ned.

For at fastholde balancen mellem udgifterne ved at køre på henholdsvis diesel og benzin foreslås udligningsafgiften af personbiler, varebiler, lastbiler og busser fastsat i overensstemmelse med aftalen om skattejusteringer m.v. fra forsommeren 1998. Efter aftalen skal der være samme samlede afgift for benzinbiler og dieslbiler ved en årlig kørsel på 16.000 km.

Lovforslaget indebærer en samlet stigning i dieselaftgiften på 23 øre/l i forhold til de gældende satser for let diesel, der har højst 0,05 pct. svovl, almindelig diesel og petroleum svarende til den tyske afgiftsforhøjelse. Den samlede forhøjelse består af 9 øre/l som led i afgiftsdifferentieringen og 14 øre/l med baggrund i den tyske afgiftsforhøjelse. Afgiften vil i alt stige fra 202 øre/l til 225 øre/l for let diesel og fra 212 øre/l til 235 øre/l for almindelig diesel og petroleum.

For den ny svovlfattige diesel med højst 0,005 pct. svovl foreslås afgiften fastsat til 207 øre/l, hvilket betyder en afgiftsforskel på 18 øre/l i forhold til let diesel. Indførelsen af den svovlfattige diesel vil medføre, at svovlindholdet i brændslet falder med 90 pct. Den væsentligste effekt er dog, at forslaget vil betyde en reduktion i partikeludslippet fra dieslbiler med ca. 13 pct. Desuden vil den ny kvalitet gøre det teknisk muligt at bruge partikelfiltre og denoxkatalysatorer på køretøjerne, og det kan reducere forureningen yderligere.

For rutebiler, der i dag bruger ultralet diesel, vil den svovlfattige diesel reducere partikeludslippet med 26 pct., hvilket skal ses i sammenhæng med, at mange af rutebilerne har en oxyderende katalysator. Denne giver isoleret set flere

partikler, hvis olien indeholder 0,5 pct. svovl. Denne uheldige effekt ophører imidlertid, når svovlprocenten kommer under en kritisk grænse og er ikke til stede ved det lave svovlindhold.

I en overgangsperiode indtil udgangen af år 2000 foreslås der desuden en særlig afgiftssats på 216 øre/l for en forbedret ultralet dieselolie med højst 0,035 pct. svovl. Endelig foreslås afgiften for autogas forhøjet til 145 øre/l og afgiften for naturgas brugt som motorbrændstof forhøjet til 236 øre/Nm³.

Ifølge lovforslaget skal rutebiler kunne få hele afgiften på dieselolie godtgjort plus et tilskud på 6 øre/l i resten af 1999, hvis de bruger den svovlfattige diesel. Samtidig bortfalder den eksisterende afgiftsgodtgørelse samt tilskud på 10 øre/l til rutebiler, der har anvendt den mere forurenende ultralette diesel. De permanente tilskud til rutebiler, der bruger miljøvenlig naturgas og autogas, bortfalder, men de midlertidige, forhøjede

tilskud forlænges indtil udgangen af år 2002, dog således at de reduceres fra henholdsvis 48 øre/Nm³ og 30 øre/l til 41 øre/Nm³ og 25 øre/l i perioden 2000-2002.

Provenugevinsten af forslaget er i forhold til gældende regler 135 mill. kr. i 1999, 270 mill. kr. i år 2000, 295 mill. kr. i år 2001 og 330 mill. kr. i år 2002. Forhøjelsen af udligningsafgiften vil øge erhvervslivets omkostninger med ca. 175 mill. kr. i 1999 stigende til 360 mill. kr. i 2002. Afgiftsforhøjelsen vil betyde meromkostninger for erhvervslivet for 225 mill. kr. årligt. Som følge af den tyske forhøjelse vil eksportvognmændenes konkurrenceevne ikke blive forringet.

Lovforslaget skal træde i kraft den 1. maj 1999.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.