

Lovforslag nr. L 52. Fremsat den 21. oktober 1998 af skatteministeren (Ole Stavad)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. samt forskellige energiafgiftslove¹⁾

(Forhøjelse af afgiftssatserne for dieseldrevne biler, månedsafgift for tilflyttere fra Færøerne og Grønland m.v., differentiering af afgiften af dieselolie efter svovlindhold m.v.)

§ 1

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	
		Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
A. <i>Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.</i>			
I. Egenvægt indtil 600 kg. Motorcykler.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	480	490	-
Andre personmotorkøretøjer.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	710	730	-

¹⁾ Forslaget har som udkast været notificeret i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter.

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
II. Egenvægt 601-800 kg. Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	870	940	-
III. Egenvægt 801-1.100 kg. Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.180	1.180	-
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg. Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	1.570	1.420	-
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	2.050	-	-
3 måneder	1.030	870	-
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg. Afgift pr. køretøj:			
6 måneder	2.830	-	-
3 måneder	1.420	1.110	-
VII. Egenvægt over 2.000 kg. Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
3 måneder	80	62	19
<i>B. Busser, turistikbiler o. lign., med højest 2 aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6)</i>			
I. Egenvægt indtil 1.300 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	450	1.970	-
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	585	2.100	-
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	810	2.330	-
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	900	2.330	-
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.440	2.330	-
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.920	2.330	-
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	2.440	2.330	-

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.120	2.330	-
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.640	2.330	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.160	2.330	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg. Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	50	26	-
C. Busser, turistbiler o.lign. med flere end 2 aksler. Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	36	19	-

		Udligningsafgift kr.
D.	<i>Hyrevogne og sygetransportbiler. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>	
I.	Egenvægt indtil 800 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	2.740
II.	Egenvægt 801-1.100 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.330
III.	Egenvægt 1.101-1.300 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	3.930
IV.	Egenvægt 1.301-1.500 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.320
V.	Egenvægt 1.501-2.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	4.910
VI.	Egenvægt over 2.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder	6.170

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.	På-hængs-køretøj kr.	Motor-køretøj kr.	På-hængs-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 – 780 – 750

Totalvægt 501 - 1.000 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 910 110 1.070 – 750

Totalvægt 1.001 - 2.000 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 1.510 220 1.330 – 750

Totalvægt 2.001 - 2.500 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.620 290 1.560 – 4.210

Totalvægt 2.501- 3.000 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 3.140 360 1.750 – 4.210

Totalvægt 3.001- 4.000 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 3.140 440 1.960 160 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 1.960 200 -

Totalvægt 5.001-6.000 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.052 672 1.960 250 -

Totalvægt 6.001-7.000 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.052 825 1.960 300 -

Totalvægt 7.001-8.000 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.052 988 1.960 400 -

Totalvægt 8.001-9.000 kg.

Afgift pr. køretøj:

12 måneder 2.052 1.161 1.960 450 -

Totalvægt 9.001-10.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	1.344	1.960	550	-
Totalvægt 10.001-11.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.279	1.537	1.960	650	-
Totalvægt 11.001-12.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.610	1.740	1.960	750	-
Totalvægt 12.001-13.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.087	1.953	1.960	850	-
Totalvægt 13.001-14.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.604	2.176	1.960	1.000	-
Totalvægt 14.001-15.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	4.161	2.628	1.960	1.100	-
Totalvægt over 15.000 kg. Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	60	40	27	16	-
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i>					
Totalvægt indtil 18.000 kg. 12 måneder	32	20	21	12	-
Totalvægt 18.001-19.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.069	1.953	1.960	1.100	-
Totalvægt 19.001-20.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.332	2.156	1.960	1.200	-
Totalvægt over 20.000 kg. Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder	36	24	21	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.«

§ 2

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:

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

<i>A. Benzindrevne personbiler m.v.</i>			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
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

<i>B. Dieseldrevne personbiler m.v.</i>			Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil	
			Forbrug	Udligning
	Kilometer pr. liter mindst		22,5	210
Under	22,5	men ikke under	20,5	420
Under	20,5	men ikke under	18,8	630
Under	18,8	men ikke under	17,3	840
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710
				970
				1.060
				1.150
				1.240
				1.340
				1.440
				1.540
				1.630
				1.740
				1.840
				1.920
				2.120

Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	2.310
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	2.500
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.710
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.860
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	3.050
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	3.270
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	3.440
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	3.620
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	3.840
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	4.020
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	4.280
Under	5,1			7.720	4.470

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 dieselmotorer, jf. § 3, stk. 1 og 2« til: »betales afgift efter de i § 3, stk. 1, under B fastsatte satser for udligningsafgift«.

§ 3

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, foretages følgende ændrin-

ger:

1. I § 3, stk. 1, ændres »udlændinge« til: »udlændinge samt danske statsborgere, der tilflytter fra Færøerne eller Grønland«.

2. § 3, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 - 6 bliver herefter stk. 2 - 5.

3. I § 3, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 4« til: »stk. 3«.

4. I § 29a, stk. 1, nr. 2, ændres »stk. 1 - 5« til: »stk. 1 - 4«.

§ 4

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: »221 øre/l« og »210,7 øre/l« til: »219,7 øre/l«, i nr. 3 ændres »202 øre/l« til: »211 øre/l« og »200,8 øre/l« til: »209,8 øre/l«, i nr. 12 ændres »143 øre/l« til: »136 øre/l«, og i nr. 13 ændres »259 øre/kg« til: »247 øre/kg«.

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

»4) Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) 193 øre/l 191,7 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«.

§ 5

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lovbekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 450 af 10. juni 1997 og senest ved §§ 2 og 3 i lov nr. 437 af 26. juni 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 3, ændres »231 øre« til: »221 øre«.

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

§ 6

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«.

§ 7

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.

§ 8

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 1999, jf. dog stk. 4.

Stk. 2. § 1 og § 2 får virkning for det enkelte køretøj fra den første afgiftsperiode, der påbe-

gyndes den 1. januar 1999 eller senere, jf. dog stk. 11 - 13.

Stk. 3. § 3 får 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 § 15, stk. 2, og § 19, stk. 1, i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

Stk. 4. Skatteministeren fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for §§ 4, 5, 6 og 7, der dog tidligst træder i kraft den 1. januar 1999.

Stk. 5. Afgiftsændringerne i § 1, stk. 1, i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., som affattet ved denne lovs § 4, nr. 1 og 2, og i § 1, stk. 3, i lov om afgift af naturgas og bygas, som affattet ved denne lovs § 5, nr. 1, finder anvendelse for afgiftspligtige varer, der fra det af skatteministeren fastsatte ikrafttrædelsestidspunkt, jf. stk. 4, udleveres til forbrug fra registre-rede oplagshavere, angives til fortoldning eller modtages fra udlandet.

Stk. 6. For løbende leverancer af gas, for hvilke afregningsperioden påbegyndes inden det af skatteministeren fastsatte ikrafttrædelsestidspunkt, jf. stk. 4, og afsluttes efter dette tidspunkt, beregnes den ændrede afgift af så stor en del af leverancen, som tidsrummet fra ikrafttrædelsen til afregningsperiodens afslutning udgør i forhold til den samlede afregningsperiode. Med de statslige told- og skattemyndigheders tilladelse kan der foretages afrunding ved opgørelsen af den brøkdel af leverancerne, hvoraf der skal betales afgift.

Stk. 7. I perioden fra det af skatteministeren fastsatte ikrafttrædelsestidspunkt, jf. stk. 4, 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. 8. I perioden fra det af skatteministeren fastsatte ikrafttrædelsestidspunkt, jf. stk. 4, 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. 9. I perioden fra det af skatteministeren fastsatte ikrafttrædelsestidspunkt, jf. stk. 4, til den 31. december 1999 forhøjes den fulde godtgørelse af afgiften af gas i § 9, stk. 1, i lov om af-

gift 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. 10. Uanset bestemmelsen i § 9, stk. 5, i lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., som affattet ved denne lovs § 4, 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 det af skatteministeren fastsatte ikrafttrædelsestidspunkt, jf. stk. 4.

Stk. 11. I perioden fra den 1. januar 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. januar - 31. decem- ber 1999	1. januar - 31. decem- ber 2000	1. januar - 31. decem- ber 2001
<i>A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.</i>			
<i>I. Egenvægt indtil 600 kg.</i>			
Motorcykler.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	390	420	450
Andre personmotorkøretøjer.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	580	630	680
<i>II. Egenvægt 601-800 kg.</i>			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	740	800	870
<i>III. Egenvægt 801-1.100 kg.</i>			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	950	1.030	1.100
<i>IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg.</i>			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	1.170	1.260	1.340
<i>V. Egenvægt 1.301-1.500 kg.</i>			
Afgift pr. køretøj:			
3 måneder.....	730	780	820
<i>VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg.</i>			
Afgift pr. køretøj:			
3 måneder.....	960	1.010	1.060
<i>VII. Egenvægt over 2.000 kg.</i>			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
3 måneder.....	53	56	59
<i>B. Busser, turistbiler o.lign. med højst 2 aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr.6.)</i>			
<i>I. Egenvægt indtil 1.300 kg.</i>			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	1.470	1.630	1.800

F. t. l. vedr. ændring af vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

	Udligningsafgift, kr.		
	1. januar - 31. decem- ber 1999	1. januar - 31. decem- ber 2000	1. januar - 31. decem- ber 2001
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.540	1.730	1.910
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.670	1.890	2.110
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....		1.890	2.110
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.670	1.890	2.110
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.670	1.890	2.110
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.670	1.890	2.110
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.670	1.890	2.110
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.720	1.890	2.110
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.870	1.890	2.110
XI. Egenvægt over 9.000 kg. Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder.....	21	21	24
<i>C. Busser, turistbiler o. lign. med flere end 2 aksler.</i>			
Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder.....	15	15	18
<i>D. Hyrevogne og sygetransportbiler. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>			
I. Egenvægt indtil 800 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	2.020	2.260	2.500
II. Egenvægt 801-1.100 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	2.470	2.760	3.050

	Udligningsafgift, kr.		
	1. januar - 31. decem- ber 1999	1. januar - 31. decem- ber 2000	1. januar - 31. decem- ber 2001
III. Egenvægt 1.101-1.300 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	2.920	3.260	3.590
IV. Egenvægt 1.301-1.500 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	3.210	3.580	3.950
V. Egenvægt 1.501-2.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	3.600	4.040	4.480
VI. Egenvægt over 2.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	4.430	5.010	5.590

Stk. 12. I perioden fra den 1. januar 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. januar - 31. decem- ber 1999	1. januar - 31. decem- ber 2000	1. januar - 31. decem- ber 2001
II. <i>Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>			
A. <i>Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>			
Totalvægt indtil 500 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	530	610	690
Totalvægt 501 - 1.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	750	850	960
Totalvægt 1.001 - 2.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	960	1.100	1.210
Totalvægt 2.001 - 2.500 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.160	1.300	1.430
Totalvægt 2.501- 3.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.310	1.460	1.600
Totalvægt 3.001- 4.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.480	1.640	1.800

	Udligningsafgift, kr.		
	1. januar - 31. decem- ber 1999	1. januar - 31. decem- ber 2000	1. januar - 31. decem- ber 2001
B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg tilladt totalvægt.			
<i>a) Med højst 2 aksler.</i>			
Totalvægt 4.001-5.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 5.001-6.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 6.001-7.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 7.001-8.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 8.001-9.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 9.001-10.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 10.001-11.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 11.001-12.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 12.001-13.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 13.001-14.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 14.001-15.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder	1.480	1.640	1.800
Totalvægt over 15.000 kg.			
Afgift pr. 200 kg totalvægt:			
12 måneder	21	23	25
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i>			
Totalvægt indtil 18.000 kg.			
Afgift pr. 200 kg totalvægt:			
12 måneder	16	17	19

	Udligningsafgift, kr.		
	1. januar - 31. decem- ber 1999	1. januar - 31. decem- ber 2000	1. januar - 31. decem- ber 2001
Totalvægt 18.001-19.000 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	1.480	1.640	1.800
Totalvægt 19.001-20.000 kg. Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	1.480	1.640	1.800
Totalvægt over 20.000 kg. Afgift pr. 200 kg totalvægt:			
12 måneder.....	16	17	19

Stk. 13. I perioden fra den 1. januar 1999 til den 31. december 2001 opkræves udligningsafgiften efter reglerne i § 3, stk. 1, B, i lov om af-

gift efter brændstofforbrug for visse personbiler, med følgende beløb:

	Udligningsafgift, kr.			
	1. januar - 31. december 1999	1. januar - 31. december 2000	1. januar - 31. december 2001	
Kilometer pr. liter mindst	22,5	820	870	920
Under 22,5 men ikke under	20,5	900	950	1.010
Under 20,5 men ikke under	18,8	970	1.030	1.090
Under 18,8 men ikke under	17,3	1.050	1.110	1.180
Under 17,3 men ikke under	16,1	1.130	1.200	1.270
Under 16,1 men ikke under	15,0	1.210	1.290	1.360
Under 15,0 men ikke under	14,1	1.300	1.380	1.460
Under 14,1 men ikke under	13,2	1.380	1.460	1.550
Under 13,2 men ikke under	12,5	1.470	1.560	1.650
Under 12,5 men ikke under	11,9	1.550	1.650	1.740
Under 11,9 men ikke under	11,3	1.620	1.720	1.820
Under 11,3 men ikke under	10,2	1.790	1.900	2.010
Under 10,2 men ikke under	9,4	1.950	2.070	2.190
Under 9,4 men ikke under	8,7	2.110	2.240	2.370
Under 8,7 men ikke under	8,1	2.280	2.420	2.570
Under 8,1 men ikke under	7,5	2.420	2.570	2.720
Under 7,5 men ikke under	7,0	2.570	2.730	2.890
Under 7,0 men ikke under	6,6	2.760	2.930	3.100
Under 6,6 men ikke under	6,2	2.900	3.080	3.260
Under 6,2 men ikke under	5,9	3.050	3.240	3.430
Under 5,9 men ikke under	5,6	3.240	3.440	3.640
Under 5,6 men ikke under	5,4	3.390	3.600	3.810
Under 5,4 men ikke under	5,1	3.610	3.830	4.050
Under 5,1		3.770	4.000	4.240

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indledning

I. Forhøjelse af udligningsafgiften

I følge aftalen mellem regeringen, SF og Enhedslisten om skattejusteringer mv. forhøjes den grønne afgift for nyere dieseldrevne personbiler og vægtafgiften for ældre ikke benzindrevne svarende til forhøjelsen af benzinafgiften i årene 1999 - 2002, således at summen af benzinafgift herunder forhøjelsen og periodisk afgift for benzinbiler og summen af dieselaftgift og periodisk afgift for dieslbiler i 1998 fastholdes igennem alle årene fremover for en personbil med årligt kørselsbehov på 16.000 km.

Efter aftalen forhøjes udligningsafgiften tilsvarende for vare- og lastbiler, dog således at afgiften for små og store lastbiler og større busser, hvor benzin ikke er noget reelt alternativ til diesel, forhøjes til samme niveau, som vil gælde for store varebiler og små busser.

II. Differentiering af dieselaftgiften

Ifølge aftalen indføres der endvidere en ny afgifts-klasse for svovlfattig diesel med højst 0,005 pct. svovl. Satsen for denne dieselkvalitet nedsættes med 9 øre/l i forhold til den gældende afgift på i alt 229 øre/l (energi- og CO₂-afgift) for let dieselolie. Forslaget har til hensigt at erstatte de nuværende dieselkvaliteter med en svovlfattig kvalitet, hvorved forureningen med partikler fra dieslbiler kan reduceres med ca. 13 pct.

Ad I. Forhøjelse af udligningsafgiften

Det foreslås, at den særlige afgift, der opkræves som et tillæg til vægtafgiften af ikke-benzindrevne køretøjer (udligningsafgiften), forhøjes. Ved lov nr. 437 af 26. juni 1998 er benzinafgiften forhøjet med 50 øre/l pr. 1. januar 1999 og med 3 x 12,5 øre i de følgende 3 år til i alt 87,5 øre/l (incl. moms). Forhøjelsen vil øge tilskyndelsen til at vælge biler med anden drivmiddel end benzin (diesel). Den foreslåede forhøjelse af udligningsafgiften og den grønne ejeravgift for die-

seldrevne personbiler har til hensigt at neutralisere incitamentet til et sådant skift i drivmiddel.

Ved forhøjelsen af benzinaftgiften øges incitamentet til at vælge en ikke benzindreven bil (dieselbil) i forhold til at vælge en benzinbil. Da dieslbiler anses for at være mere miljøbelastende end benzinbiler, vil en sådan udvikling være u hensigtsmæssig.

Hensynet til grænsehandel mv. begrænser mulighederne for at sætte dieselaftgiften op. Hvis Tyskland måtte sætte dieselaftgiften op i samme takt som benzinaftgiften, ville det være naturligt, at Danmark gennemførte tilsvarende forhøjelser. Det er dog mere usikkert, om Tyskland sætter dieselaftgiften op, end at Tyskland forhøjer benzinaftgiften og i givet fald om forhøjelsen for diesel bliver af samme omfang som forhøjelsen for benzin.

Man kan dog modvirke skift fra benzinbiler til dieslbiler mv. ved at forhøje udligningsafgiften for ældre personbiler, varebiler, lastbiler og busser samt forhøje forskellen mellem den grønne ejeravgift for nyere personbiler, der anvender henholdsvis benzin og diesel som drivmiddel. Udligningsafgiften opkræves i sammenhæng med vægtaftgiften for de fleste køretøjs-typer. Udligningsafgiften er vægtafhængig. Der opkræves dog ikke udligningsafgift af større lastbiler, der betaler vejbenyttelsesafgift. Den nye grønne ejeravgift gælder alene for nyere personbiler. Der er højere satser i den grønne ejeravgift for dieslbiler mv. end for benzinbiler mv.

Udgangspunktet for forhøjelserne har været et ønske om at fastholde afgiftsbalancen mellem periodiske afgifter og afgifter på drivmidler for henholdsvis benzindrevne køretøjer og dieseldrevne køretøjer.

Da forskellen i afgiftsbelastningen af drivmidlerne afhænger af kørselsomfanget, mens forskellen i den periodiske afgift er uafhængig af kørselsomfanget, kan man ikke gennem ændringer i udligningsafgiften neutralisere virkningen af benzinaftgiftsforhøjelsen i alle tilfælde.

Udgangspunktet har været, at man neutraliserede virkningen for biler med et årligt kørselsomfang på ca. 16.000 km, hvilket omtrent svarer til det gennemsnit-

lige kørselsomfang for personbiler. For biler, der kører længere, vil fordelene ved dieselskørsel i forhold til benzinskørsel stige og omvendt.

For de køretøjstyper, hvor der ikke er noget reelt alternativ til diesel - større lastbiler og busser - foreslås udligningsafgiften forhøjet mindre af hensyn til konkurrenceevnen. Modsat bør der ikke være incitamenter til at vælge større køretøjer end nødvendigt, fordi udligningsafgiften er mindre for sådanne.

Det er derfor foreslået, at de store køretøjer stiger i udligningsafgift til samme niveau som foreslået for store varebiler/mindre busser.

Personbiler

De nyere personbiler betaler grøn ejerafgift. Den grønne ejerafgift afhænger af, hvor langt bilerne kører på en liter benzin. For dieselbilerne er der fastsat en særskilt skala. Afgiftsatsen er beregnet ud fra to komponenter. Grundkomponenten er identisk med belastningen for benzinbilen, idet der er korrigeret for forskelle i energiindhold og CO₂-udledning pr. liter brændstof. Hertil kommer et supplement, der er beregnet således, at det svarer til forskellen i afgift for benzin og diesel ved et kørselsomfang på ca. 16.000 km årligt. Ved god brændstoføkonomi (mange km pr. liter) er forskellen i afgift på brændstof mindre og supplementet tilsvarende mindre og omvendt.

For de nyere personbiler, der betaler grøn ejerafgift, foreslås skalaen for dieselbiler delt op i to elementer: Det omtalte grundkomponent og et udligningselement.

Det foreslåede udligningselement vil bestå i det for 1998 gældende supplement for dieselbilerne tillagt afgiftstigningen for benzin ved en given kørsel.

For en benzinbil, der måtte køre 16.000 km årligt og har en brændstoføkonomi på 10 km/l, vil det årlige forbrug udgøre 1.600 liter benzin. Hvis energien i die-

sel udnyttes lige så godt som i benzin, vil en tilsvarende dieselbil køre ca. 10,9 km/l. I praksis udnyttes energiindholdet i diesel bedre end i benzin. Udligningsafgiften foreslås derfor for dieselbiler med en brændstoføkonomi på mellem 11,3 og 11,9 km/l sat op med 800 kr. i 1999 og 3 x 200 kr. årligt i de næste tre år eller i alt 1.400 kr. årligt for sådanne dieselbiler, der kører mellem 11,3 og 11,9 km/l, jf. at benzinafgiftstigningen med moms i 1999, 2000, 2001 og 2002 udgør henholdsvis 50 øre/l og 3 gange 12,5 øre/l.

Tilsvarende for biler med anden brændstoføkonomi.

Efter de gældende regler reguleres satserne med udviklingen i reguleringstallet tillagt 1,5 pct. Såvel grundelementet som udligningselementet reguleres. Det betyder, at udligningselementet, der i 1998 udgør 2.440 kr./år for en dieselbil, der kører 11,3-11,9 km/l, ville være steget med 500 kr./år til 2.940 kr./år i år 2002 under forudsætning af, at reguleringstallet var steget med 3,1 pct. i 1999, 4,0 pct. i år 2000, 3,8 pct. i år 2001 og 3,6 pct. i år 2002.

Netto stiger udligningen ved forslaget således alene med 900 kr./år.

For udligningsafgiften, der gælder for ældre personbiler er det tilsvarende tilstræbt, at udligningsafgiften forhøjes, så den neutraliserer benzinførhøjelsen svarende til et årligt kørselsomfang på 16.000 km.

I nedenstående tabel er for dieselbiler vist den nuværende (1998) forskel i den halvårige afgift i forhold til benzinbiler med tilsvarende CO₂-udslip givet brændstoføkonomien. Der er endvidere under gældende lovgivning vist det forventede udligningselement i år 2002 under forudsætning af en stigning i reguleringstallet på henholdsvis 3,1, 4,0, 3,8 og 3,6 pct. for årene 1999, 2000, 2001 og 2002. Endelig er vist de foreslåede satser.

Nuværende og foreslået udligningsafgift for dieseldrevne personbiler omfattet af grøn ejer- afgift (halvårlig)							
Brændstoffor- brug km/l diesel		Gældende lovgiv- ning Udlignings- afgift		Forslag til udligningsafgift for årene 1999, 2000, 2001 og 2002			
Under	Men mindst	1998	2002	1999	2000	2001	2002
	22,5	620	740	820	870	920	970
22,5	20,5	680	820	900	950	1.010	1.060
20,5	18,8	730	880	970	1.030	1.090	1.150
18,8	17,3	790	960	1.050	1.110	1.180	1.240
17,3	16,1	850	1.040	1.130	1.200	1.270	1.340
16,1	15,0	910	1.100	1.210	1.290	1.360	1.440
15,0	14,1	980	1.180	1.300	1.380	1.460	1.540
14,1	13,2	1.040	1.260	1.380	1.460	1.550	1.630
13,2	12,5	1.110	1.340	1.470	1.560	1.650	1.740
12,5	11,9	1.170	1.410	1.550	1.650	1.740	1.840
11,9	11,3	1.220	1.470	1.620	1.720	1.820	1.920
11,3	10,2	1.350	1.620	1.790	1.900	2.010	2.120
10,2	9,4	1.470	1.780	1.950	2.070	2.190	2.310
9,4	8,7	1.590	1.920	2.110	2.240	2.370	2.500
8,7	8,1	1.720	2.080	2.280	2.420	2.570	2.710
8,1	7,5	1.820	2.210	2.420	2.570	2.720	2.860
7,5	7,0	1.940	2.340	2.570	2.730	2.890	3.050
7,0	6,6	2.080	2.510	2.760	2.930	3.100	3.270
6,6	6,2	2.190	2.650	2.900	3.080	3.260	3.440
6,2	5,9	2.300	2.780	3.050	3.240	3.430	3.620
5,9	5,6	2.440	2.960	3.240	3.440	3.640	3.840
5,6	5,4	2.560	3.080	3.390	3.600	3.810	4.020
5,4	5,1	2.720	3.290	3.610	3.830	4.050	4.280
5,1		2.840	3.440	3.770	4.000	4.240	4.470

Tilsvarende er i følgende tabel vist de foreslåede udligningsafgifter for personbiler, der ikke er omfattet af den grønne ejerafgift. For en personbil, der kører 16.000 km og vejer mellem 1.501 - 2.000 kg, er forudsat en benzinøkonomi på 10 km/l. Stigningen i benzinafgiften udgør i alt 1.400 kr. fordelt med 800 kr. i

år 1999 + 3 x 200 kr. i hvert af de følgende år. Udligningsafgiften udgør i dag 3.040 kr./år og stiger således med 1.400 kr. til 4.440 kr. i år 2002. Ved uændret lovgivning ville stigningen udgøre 640 kr. Netto stiger afgiften således med 760 kr. pr. år.

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		1998	2002	1999	2000	2001	2002
0	600	760	920	1.160	1.260	1.360	1.460
601	800	940	1.120	1.480	1.600	1.740	1.880
801	1.100	1.280	1.540	1.900	2.060	2.200	2.360
1.101	1.300	1.680	2.040	2.340	2.520	2.680	2.840
1.301	1.500	2.200	2.640	2.920	3.120	3.280	3.480
1.501	2.000	3.040	3.680	3.840	4.040	4.240	4.440
over 2.000 pr. 100 kg		200	200	212	224	236	248

Varebiler

For varebiler, hvor momsen typisk kan afløstes af erhverv, forhøjes udligningsafgiften svarende til stigningen i benzinafgiften eksklusiv moms. Udligningsafgiften er, som for ældre personbiler også vægtafhængig. Også her beregnes stigningen i udligningsafgiften ud fra en årlig kørsel på 16.000 km og således, at der ikke bliver større forskel mellem den samlede vægt-, udlignings-, og drivmiddelafgift, end der er i dag.

Tilsvarende som for personbiler reguleres de gældende satser med udviklingen i reguleringstallet til lagt 1,5 pct. Det betyder, at udligningselementet for en lille dieselvarebil (totalvægt mellem et og to tons), der i 1998 udgør 470 kr. pr. år, ville være steget til 570 kr.

pr. år under forudsætning af, at reguleringstallet var steget med 3,1 pct. i 1999, 4,0 pct. i år 2000, 3,8 pct. i år 2001 og 3,6 pct. i år 2002. Brutto stiger udligningsafgiften ved forslaget med 860 kr. pr. år, men netto med 760 kr./år.

En stor varebil (totalvægt mellem 2,5 og 3 tons) betaler i dag 730 kr. pr. år i udligningsafgift. Som følge af forslaget stiger udligningsafgiften til 1.310 kr. i år 1999, 1.460 kr. i år 2000, 1.600 kr. i år 2001 og 1.750 kr. i år 2002. Uden den foreslåede forhøjelse af udligningsafgiften forventes udligningsafgiften at stige til 890 kr. i år 2002. Den foreslåede stigning i udligningsafgiften udgør dermed brutto 1.020 kr. og netto 860 kr. i år 2002.

Nuværende og foreslået udligningsafgift for varebiler

Totalvægt		Gældende lovgivning Udligningsafgift		Forslag til udligningsafgift for varebiler i 1999, 2000, 2001 og 2002			
Kg		1998	2002	1999	2000	2001	2002
0	500	210	260	530	610	690	780
501	1.000	320	380	750	850	960	1.070
1.001	2.000	470	570	960	1.100	1.210	1.330
2.001	2.500	630	760	1.160	1.300	1.430	1.560
2.501	3.000	730	890	1.310	1.460	1.600	1.750
3.001	4.000	840	1.010	1.480	1.640	1.800	1.960

Endvidere hæves udligningsafgiften for lastbiler. Udligningsafgiften forhøjes dog mindre af hensyn til konkurrenceevnen. Omvendt medvirker forhøjelsen til at undgå, at der købes en lastbil med en større kapacitet end nødvendigt.

For lastbiler med en totalvægt fra 4.001 kg. og højst to aksler foreslås udligningsafgiften fastsat til samme niveau som for de største varebiler, dvs. til 1.960 kr. i år 2002. Da udligningsafgiften efter de nuværende regler stiger med vægten, vil forhøjelsen af udligningsafgiften blive mindre, jo større lastbilen er. For

lastbiler over 4 ton tilladt totalvægt er der i praksis intet alternativ til dieselolie.

Turistbusser og hyrevogne m.m.

Udligningsafgiften for turistbusser og hyrevogne foreslås også hævet.

Udligningsafgiften for hyrevogne er afhængig af egenvægten. Tilsvarende som for varebilerne beregnes stigningen i udligningsafgiften ud fra en forventet årlig kørsel og således, at der ikke bliver større forskel mellem den samlede vægt-, udlignings-, og drivmiddelelægift, end der er i dag.

Hyrevogne har typisk en højere årskørsel end person- og varebiler. Den afgiftsmæssige balance er derfor fastsat ved en højere årskørsel end for person- og varebiler. For hyrevogne er der afgiftsmæssig balance mellem stigningen i benzinafgift incl. moms i den foreslåede stigning i udligningsafgiften ved en årskørsel på 32.000 km årligt svarende til det dobbelte af kørselsomfanget for personbiler i gennemsnit, hvilket må anses for forholdsvis lavt sat for en hyrevogn.

Nuværende og foreslåede udligningsafgift for hyrevogne og sygetransportkøretøjer

Egenvægt		Gældende lovgivning	Forslag til udligningsafgift for hyrevogne m.m. i 1999, 2000, 2001 og 2002			
Kg			1998	1999	2000	2001
0	800	1.060	2.020	2.260	2.500	2.740
801	1.100	1.325	2.470	2.760	3.050	3.330
1.101	1.300	1.590	2.920	3.260	3.590	3.930
1.301	1.500	1.723	3.210	3.580	3.950	4.320
1.501	2.000	1.855	3.600	4.040	4.480	4.910
Over 2.000		2.120	4.430	5.010	5.590	6.170

For busser, turistbiler m.m. er den foreslåede forhøjelse fastsat ud fra en årskørsel på 16.000 km. Af ne-

denstående tabel fremgår forslag til udligningsafgift for busser, turistbiler m.m.

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			1998	1999	2000	2001
0	1.300	800	1.470	1.630	1.800	1.970
1.301	1.500	800	1.540	1.730	1.910	2.100
1.501	2.000	800	1.670	1.890	2.110	2.330
2.001	3.000	900	1.670	1.890	2.110	2.330
3.001	4.000	1.080	1.670	1.890	2.110	2.330

For busser med højst to aksler og egenvægt over 2.000 kg foreslås udligningsafgiften forhøjet til samme niveau som foreslået for busser i vægtklassen fra 1.501 til 2.000 kg. Derudover foreslås en udligningsafgift på 26 kr. pr. 100 kg egenvægt (12 måneder) for busser over 9.000 kg. For busser m.m. med flere end to aksler foreslås udligningsafgiften fastsat til 20 kr. pr. 100 kg egenvægt i 2002 (12 måneder).

Registreringsafgiften, månedsafgift for tilflyttere fra Færøerne og Grønland.

Det foreslås, at den gældende adgang til fritagelse for registreringsafgift af brugte personbiler og motorcykler, der medtages fra Færøerne her til landet i forbindelse med flytning, ophæves. Herved vil personer, der medtager sådanne køretøjer fra Færøerne, blive ligestillet med alle andre, der indfører et brugt køretøj her til landet.

Dernæst foreslås det, at den adgang til at betale registreringsafgiften månedsvis, der gælder for udlændinge, som skal være her i landet i en tidsbegrænset

periode, men dog så længe, at køretøjet bliver registreringspligtigt, udvides til også at gælde tilflyttere fra Færøerne og Grønland.

Ad II. Differentiering af diesellafgiften

Det foreslås, at der indføres en ny afgiftsklasse for svovlfattig dieselloolie med højst 0,005 pct. svovl. Satsen for denne dieselloolie nedsættes med 9 øre/l i forhold til den gældende afgift på i alt 229 øre/l (energi- og CO²-afgift) for let dieselloolie. Hele det afgiftsbelastede marked forventes at overgå til denne sats med uændret pris til følge. I år 2005 vil satsen for den nye

svovlfattige kvalitet kunne sættes op med 9 øre/l, da den nye kvalitet bliver EU-standard til den tid.

Satserne for let dieselloolie og anden dieselloolie forhøjes med 9 øre/l. Forhøjelserne får i praksis ingen betydning, da den nye afgiftsklasse for svovlfattig diesel allerede betyder et skift i markedet væk fra disse kvaliteter. Forhøjelserne af de svovlrige diesellooliekvaliteter gør, at man er helt sikker på, at der sker et skift i markedet væk fra de svovlrige diesellooliekvaliteter.

Der foreslås følgende model:

Oversigt over foreslåede satser*) for forskellige kvaliteter af diesel. Negativ afgift svarer til tilskud		
	Nuværende satser	Foreslåede satser
Alm. dieselloolie	239 øre/l	248 øre/l
Let dieselloolie, herunder ultralet	229 øre/l	238 øre/l
Petroleum til motordrift	239 øre/l	248 øre/l
Ny svovlfattig diesel	229 øre/l	220 øre/l
LPG (autogas)	159 øre/l	152 øre/l
LPG (autogas)	289 øre/kg	277 øre/kg
Naturgas til motorbrug	253 øre/Nm ³	243 øre/Nm ³
Ultralet diesel til rutebiler	-10 øre/l	238 øre/l
Ny svovlfattig dieselloolie til rutebiler i 1999	229 øre/l	-6 øre/l
Ny svovlfattig dieselloolie 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 ned med henholdsvis 7 øre/l og 10 øre pr. Nm³.

Autogas og naturgas vil herved falde i pris, mens standardkvaliteten for dieselloolie vil have uændret pris. Gas vil vinde konkurrenceevne i forhold til dieselloolie på markedet uden for rutebiler.

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

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

Tilskuddet på 10 øre/l var begrundet i, at ultralet dieselloolie var ca. 10 øre/l dyrere end let dieselloolie 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 dieselloolie 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 diesellole foreslås derfor ophævet. Det vil betyde, at rutebilerne kan få svovlfattig diesellole uden afgift, men ikke med tilskud. Netto vil udgifterne til køb af diesellole stige med 6-9 øre/l, jf. oliebranchens skøn over merudgifterne ved køb af svovlfattig diesel i forhold til let diesel. Det betyder, at udgifterne til brændstof til rutebil-drift vil stige med indtil 9 mill. kr. årligt isoleret set.

For 1999 foreslås det dog, at der vil blive givet et tilskud på 6 øre/l svovlfattig diesel til rutebil-drift.

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 til-bageføringsordninger 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 diesellole 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. Her-ved 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 trafikelskaberne m.fl. større økonomisk sikkerhed for eventuelle beslutninger om at satse på gas-drift. 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 diesellole, 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 diesellole 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 miljøbelas-tende teknologi og brændstof, vil det dog ikke kunne udelukkes, at der vil kunne ske ændringer inden da.

Nettoresultatet af forslaget er, at der ikke sker nogen ændring i prisforholdet mellem gas og diesel for rutebilerne til ugunst for gassen, jf. at diesellolien stiger mere i pris end tilskuddene til gas sættes ned, uan-set at gassen ikke har helt den samme fordel med hen-syn til partikeludslip som tidligere.

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

Ordningen vil kunne træde i kraft den 1. januar 1999, hvor oliebranchen vurderer, at der vil være nok olie til hele markedet. Diesellole var omfattet af skat-tereforhaftalen 1994-98. Ikrafttrædelsen er dog af-hængig af gennemførelsen af EU-notifikationen, se afsnittet om forholdet til EU-retten.

Provenumæssige konsekvenser

Forhøjelse af udligningsafgiften

Provenuet fra forhøjelsen af udligningsafgiften for-ventes at blive ca. 175 mill. kr. i 1999 stigende til ca. 270 mill. kr. i 2002. Der er set bort fra forøget provenu som følge af de forventede reguleringer af de allerede vedtagne udligningsafgifter og den grønne ejerafgift for dieselpersonbiler. Af nedenstående tabel fremgår det forventede provenu som følge af forslaget, fordelt på køretøjer for årene 1999 til 2002. Endvidere ses de samlede brutto- og nettovirkninger af forslaget.

Oversigt over samlede provenumæssige virkninger som følge af forhøjelse af udligningsafgift

År	1999	2000	2001	2002
Personbiler m.v.	Mill. kr.			
Brutto provenu	60	75	85	100
– regulering	-5	-10	-15	-20
Netto personbiler m.v.	55	65	70	80
Varebiler og små lastbiler				
Brutto provenu	125	155	190	220
– regulering	-5	-15	-25	-30
Netto varebil mv.	120	140	165	190
I alt brutto	185	230	275	320
– i alt regulering	-10	-25	-40	-50
Nettoprovenu	175	205	235	270

Brutto stiger provenuet fra udligningsafgiften med i alt ca. 320 mill.kr. i år 2002, men provenuet ville i alle tilfælde være steget med ca. 50 mill.kr. på grund af regulering. Nettovirkningen er derfor alene 270 mill.kr.

Ophævelsen af ordningen med fritagelse for registreringsafgift for tilflyttere fra Færøerne skønnes at medføre en provenugevinst på 10 mill. kr. om året. For 1999 skønnes der dog ikke at være nogen provenugevinst, jf. at de tilflyttere fra Færøerne og Grønland, der får mulighed for at benytte ordningen for månedsvis betaling af registreringsafgiften, i gennemsnit skønnes at kunne udsætte betalingen af den endelige afgift i ca. 1 år.

Differentiering af dieselafgiften

Let dieselolie og den nye svovlfattige dieselolie anvendes udover til vejtransport også til entreprenørmaskiner etc. samt stationære dieseldrevne maskiner. Nettoprovenutabet af ordningen vil være på ca. 160 mill. kr. eksklusive moms, heraf ca. 145 mill. kr. i finansår 1999. Ændringen for rutebiler giver en provenugevinst på ca. 10 mill. kr., dog alene 4 mill. kr. i 1999, mens der er tab på 170 mill. kr. vedrørende de øvrige køretøjstyper.

Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Økonomiske konsekvenser

Forhøjelsen af udligningsafgiften har hovedsagelig virkning for varebiler og for taxaer. Forslaget om forhøjelse af udligningsafgiften vil øge erhvervenes omkostninger med ca. 115 mill. kr. i 1999, ca. 135 mill. kr. i 2000, ca. 155 mill. kr. i 2001 og knap ca. 180 mill. kr. i år 2002.

Differentieringen af dieselafgiften har ikke erhvervsøkonomiske konsekvenser for producenter af

svovlfattig diesel, da afgiftsnedsettelsen på 9 øre/l udligner meromkostningerne i forbindelse med produktionen af den nye dieselkvalitet. I det omfang merudgifterne ved at fremstille den svovlfattige diesel overstiger de forventede 9 øre/l, som svarer til afgiftsfaldet for den svovlfattige dieselolie, øges erhvervenes omkostninger ved brug af diesel tilsvarende. Omvendt vil erhvervene opnå gevinst, i det omfang meromkostningerne er mindre end 9 øre/l.

Oliebranchen har skønnet, at meromkostningen ved fremstillingen m.v. udgjorde 6-9 øre/l.

Der er tre danske raffinaderier. De to største vil kunne levere den nye svovlfattige kvalitet, mens det tredje ikke i øjeblikket har kapacitet hertil. Dette raffinaderi vil lide et tab på indtil 5 mill. kr., mens modsat de to store vil få en gevinst i det omfang, de har lavere omkostninger til fremstilling af svovlfattig diesel end udenlandske konkurrenter.

Administrative konsekvenser

Lovforslaget pålægger ikke erhvervene øgede administrative byrder i væsentligt omfang, da der er tale om satsnedsettelse og -forhøjelser.

Miljømæssige konsekvenser

Forhøjelse af udligningsafgiften

Forhøjelsen af udligningsafgiften vil modvirke incitamentet til skift fra benzinbiler til dieslbiler som følge af forhøjelsen af benzinafgiften. Dieslbiler 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 dieslbiler, vil forslaget forstærke benzinafgiftsforhøjelsernes effekt på den samlede bilbestand, der alt andet lige vil blive mindre.

Differentiering af dieselaftgiften

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 dieseldrevne køretøjer 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 ikke til stede for olie med svovlindhold under 0,05 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 opsamlings-effekt (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 skatteincitamenter 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).

Administrative konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Forhøjelse af udligningsafgiften

Forslaget om forhøjelse af udligningsafgiften skal notificeres over for EU-Kommissionen i medfør af Europaparlamentets og Rådets direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske standarder og forskrifter. Da der er tale om et forslag af afgiftsmæssig karakter, behøver vedtagelsen af forslaget ikke at afvente Kommissionens eventuelle bemærkninger.

Differentiering af dieselaftgiften

Forslaget om differentiering af dieselaftgiften skal også notificeres over for EU-Kommissionen i henhold til ovennævnte direktiv 98/34/EF. Notificeringspligten følger imidlertid desuden af art. 8, stk. 4, i Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier (med senere ændringer). At forslaget er omfattet af dette di-

rektiv betyder, at forslaget først vil kunne blive sat i kraft, når det er godkendt i henhold til direktivet.

Differentieringsordningen er notificeret for EU-Kommissionen.

Sammenfatning af økonomiske og administrative konsekvenser.

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Finansårsvirkning:	
	1999 30 mill. kr.	
	2000 55 mill. kr.	
	2001 85 mill. kr.	
	2002 120 mill. kr.	
	Helår:	
	1999 15 mill. kr.	
	2000 55 mill. kr.	
	2001 85 mill. kr.	
	2002 120 mill. kr.	
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen	Ikke nævneværdige
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Fra ca. 115 mill. kr. i 1999 til ca. 180 mill. kr. i 2002
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.	Ingen
Forholdet til EUretten	Udligningsafgift og månedsafgift: Skal notificeres efter informationsproceduredirektivet Differentiering af dieselaftgift: Skal notificeres efter informationsproceduredirektivet og mineralolieafgiftsdirektivet	

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1.

Det foreslås, at den særlige udligningsafgift, der opkræves sammen med vægtafgiften af biler, der ikke er benzindrevne, forhøjes svarende til den øgede forskel i afgiften mellem benzin og andre drivmidler, som efter lov nr. 437 af 26. juni 1998 skal ske i perioden frem til år 2002.

Til nr. 2.

Det foreslås, at den årlige regulering alene skal regulere vægtafgiften. Det skyldes, at udligningsafgif-

ten er foreslået forud fastsat, jf. 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 forhøjet svarende til den øgede forskel i afgiften mellem benzin og andre drivmidler som efter lov nr. 437 af 26. juni 1998 skal ske i perioden frem til år 2002, jf. nr.1.

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, jf. nr. 2 og 3.

Til § 2

Til nr. 1.

Det foreslås, at afgiftsskalaen for dieseldrevne biler opdeles i to skalaer. Én skala der alene udtrykker forskellen i CO₂-udslip ved forbrænding af henholdsvis benzin og diesel (de anførte satser 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. § 8, stk. 12 og 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. 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 § 3

Til nr. 1.

I tilslutning til ændringen under nr. 2 foreslås det, at der åbnes adgang for tilflyttere fra Færøerne og Grønland til at betale registreringsafgift månedsvis på samme måde som udlændinge, der opholder sig her i landet midlertidigt, og på samme betingelser.

Til nr. 2.

Det foreslås, at den særlige ordning hvorefter tilflyttere fra Færøerne kan opnå fritagelse for registreringsafgift ophæves. Herved ligestilles indførsel af brugte biler og motocykler ved tilflytning fra Færøerne med anden indførsel af brugte køretøjer.

Til nr. 3 og 4.

De foreslåede ændringer er konsekvenser af nr. 1

Til § 4

Til nr. 1 og 2

Der foreslås indført en særlig afgiftssats for svovlfattig dieselolie, dvs. dieselolie med et svovlindhold på højst 0,005 pct. svovl. Satsen for denne dieselskvalitet foreslås fastsat til 193 øre pr. l excl. CO₂-afgift,

dvs. 9 øre lavere pr. l end den gældende sats for let dieselolie.

Samtidig foreslås afgiftssatserne for ikke svovlfattig almindelig diesel, let diesel og petroleum, som anvendes som motorbrændstof, forhøjet med 9 øre pr. l.

Da afgiftssatserne for autogas (LPG) og anden flaskegas, der anvendes som motorbrændstof, følger afgiften på den mest solgte dieselolie, foreslås det endvidere, at disse satser sættes tilsvarende ned, dvs. fra 143 øre pr. l til 136 øre pr. l (excl. CO₂-afgift) for autogas og fra 259 øre pr. kg til 247 øre pr. kg (excl. CO₂-afgift) for anden flaskegas anvendt som motorbrændstof.

Til nr. 3, 5, 6 og 9

Ændringerne er en konsekvens af den foreslåede ændring i nr. 2.

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 1999 foreslås der dog som en overgangsordning, at den fulde afgiftsgodtgørelse forhøjes med 6 øre/l.

Forhøjelsen på 10 øre 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 § 8, stk. 8.

Til § 5

Til nr. 1

Afgiftssatsen for naturgas følger afgiftssatsen for den mest solgte dieselolie. Da den foreslåede afgiftssats for svovlfattig diesel er lavere end satsen for let diesel, foreslås afgiften af naturgas, der anvendes som motorbrændstof, nedsat tilsvarende, dvs. fra 231 øre pr. Nm³ til 221 øre pr. Nm³ (excl. CO₂-afgift).

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 § 8, stk. 9.

Til § 6

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 § 7

De gældende overgangsordninger for 1998 og 1999 vedrørende forhøjet afgiftsgodtgørelse for gas til rutebiler, som er omtalt ovenfor under bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 8, og § 5, 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 § 8 sammen med overgangsordningen for årene 2000-2002.

Til § 8

Til stk. 1

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. januar 1999.

Til stk. 2

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

Til stk. 3

Det foreslås, at ændringerne for motorkøretøjer fra Færøerne får virkning for registreringer m.v. fra og med 1. januar 1999.

Til stk. 4-6

Den foreslåede differentiering af dieselolieafgiften efter svovlindhold og de tilsvarende nedsættelser af afgiften for gas (LPG) og naturgas, der anvendes som motorbrændstof, skal notificeres i EU i henhold til mineralolieafgiftsdirektivet. Det foreslås derfor, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, dog således at den tidligst sættes i kraft den 1. januar 1999. Sigtet er, at lovbestemmelserne skal træde i kraft på dette tidspunkt, men hvis EU's godkendelse først kommer senere, er det hensigten at sætte loven i kraft den 1. i måneden efter EU's godkendelse.

Olieselskaberne i Danmark har oplyst, at de fra 1. januar 1999 vil kunne forsyne hele det danske marked for dieselolie til vejtransport m.v. med den nye svovlfattige dieselkvalitet. Det er dog samtidigt blevet oplyst, at der ved denne ikrafttræden kan opstå vanskeligheder for beredskabslagrene af olieprodukter, der vil kunne få vanskeligheder med at erstatte de nuværende lagre af let diesel med den nye svovlfattige diesel, før markedet skifter til den svovlfattige dieselolie den 1. januar 1999. I det omfang det ikke lykkes at skifte lagerbeholdningen ud, vil der komme et værdi-

F. t. l. vedr. ændring af vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

tab på beredskabslagrene. Det er endnu ikke helt klart, hvor omfattende spørgsmålet er, men i første omgang foreslås den oprindeligt aftalte ikrafttrædelsesdato den 1. januar 1999 fastholdt.

Hvis der måtte komme oplysninger frem under Folketingets behandling af lovforslaget, der måtte vise, at værditabene for beredskabslagrene er af større omfang, vil spørgsmålet kunne tages op igen.

Til stk. 7-9

Bestemmelsen i stk. 7 indeholder overgangsordningen vedrørende den forhøjede afgiftsgodtgørelse i 1999 for svovlfattig dieselolie, der anvendes i rutebiler.

Bestemmelserne i stk. 8 og 9 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 blive forlænget, hvis dieselkvaliteten ikke bliver forbedret yderligere inden da.

Til stk. 10

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. 11-13

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

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 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 2)

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. - - -

Lovforslaget

§ 1

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

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

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: (se tabel 3)

§ 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 gods-transport, 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 4)

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 6)

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.«

§ 2

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 5)

2. § 3, stk. 2, affattes således:

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. - - -

§ 6. - - -

Stk. 2. Af dieseldrevne hyrevogne og sygetransportbiler, 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. - - -

»*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«.

§ 3

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, foretages følgende ændringer:

§ 3. Efter regler, som skatteministeren fastsætter, kan de statslige told- og skattemyndigheder tillade, at afgiften af motorkøretøjer, der tilhører udlændinge, og som disse skal benytte her i landet under et tidsbegrænset ophold, men under omstændigheder, der medfører registreringspligt for køretøjerne, betales med 1 pct. af afgiftsbeløbet pr. påbegyndt måned fra og med den måned, hvori registrering skal ske, og til udgangen af den måned, hvori opholdet afsluttes. Overskrider opholdet det tidsrum, der omfattes af tilladelsen, forfalder resten af afgiften.

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. Skatteministeren kan fastsætte regler om afgiftsfri reparation og ombygning af køretøjer samt afgiftsberigtigelse af køretøjer, der har mistet deres afgiftsmæssige identitet.

Stk. 4. Efter regler, der fastsættes af skatteministeren efter forhandling med justitsministeren, kan der for nye køretøjer ydes fradrag i afgiften for særligt trafiksikkerhedsfremmende udstyr. Fradragene, der fastsættes for hver udstyrsgenstand, kan tilsammen højst udgøre 3.000 kr. for personbiler afgiftsberigtiget efter § 4, stk. 1, og § 5 a, stk. 1, nr. 1, og busser afgiftsberigtiget efter § 5 a, stk. 1, nr. 2, og 1.100 kr. for varebiler afgiftsberigtiget efter § 5, stk. 1.

Stk. 5. De i stk. 4 nævnte fradrag i afgiften er betinget af, at udstyrsgenstandene er monteret af fabrikations- eller importørvirksomheden.

Stk. 6. ---

§ 29 a. Landsskatteretten påkender klager over de statslige told- og skattemyndigheders afgørelser i 1. instans af:

- 1) Spørgsmål om, hvorvidt et køretøj er afgiftspligtigt efter § 1, stk. 2.
- 2) Spørgsmål om omfanget af en afgiftsfritagelse efter §§ 2 og 3, stk. 1-5.
- 3) Spørgsmål om afgiftens beregning efter §§ 4-6.
- 4) Spørgsmål om den afgiftspligtige værdi efter § 8.

Stk. 2. ---

1. I § 3, stk. 1, ændres »udlændinge« til: »udlændinge samt danske statsborgere der tilflytter fra Færøerne eller Grønland«.

2. § 3, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 - 6 bliver herefter stk. 2 - 5.

3. I § 3, stk. 5, der bliver stk. 4, ændres »stk. 4« til: »stk. 3«.

4. I § 29a, stk. 1, nr. 2, ændres »stk. 1 - 5« til: »stk. 1 - 4«.

§ 4

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: »221 øre/l« og »210,7 øre/l« til: »219,7 øre/l«, i nr. 3 ændres »202 øre/l« til: »211 øre/l« og »200,8 øre/l« til: »209,8 øre/l«, i nr. 12 ændres »143 øre/l« til: »136 øre/l«, og i nr. 13 ændres »259 -øre/kg« til: »247 -øre/kg«.

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

»4) Svovlfattig dieselolie (svovlindhold højst 0,005 pct.) (193 øre/l) 191,7 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«.

§ 1. Der betales afgift af mineralolieprodukter m.v. her i landet. Afgiften udgør for (se tabel 7)

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.

§ 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 fradragret 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. ---

§ 14. ---

Stk. 2. ---

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.«

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. 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.

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«.

§ 5

I lov om afgift af naturgas og bygas, jf. lov-bekendtgørelse nr. 887 af 3. oktober 1996, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 450 af 10. juni 1997 og senest ved §§ 2 og 3 i lov nr. 437 af 26. juni 1998, foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 3*, ændres »231 øre« til: »221 øre«.

2. I § 9, *stk. 1*, udgår: »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.

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.

§ 6

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«.

§ 7

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.

TABEL 1

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
<i>A. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m.m.) og hyrevogne. Påhængs- og sættevogne til personbefordring.</i>			
I. Egenvægt indtil 600 kg. Motorcykler.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	480	490	-
Andre personmotorkøretøjer.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	710	730	-
II. Egenvægt 601-800 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	870	940	-
III. Egenvægt 801-1.100 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	1.180	1.180	-
IV. Egenvægt 1.101-1.300 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder .	1.570	1.420	-
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	2.050	-	-
3 måneder.....	1.030	870	-
VI. Egenvægt 1.501-2.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	2.830	-	-
3 måneder.....	1.420	1.110	-
VII. Egenvægt over 2.000 kg.			
Afgift pr. 100 kg egenvægt:			
3 måneder.....	80	62	19
<i>B. Busser, turistbiler o.lign., med højst 2 aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr.6)</i>			
I. Egenvægt indtil 1.300 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	450	1.970	-
II. Egenvægt 1.301-1.500 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	585	2.100	-
III. Egenvægt 1.501-2.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	810	2.330	-
IV. Egenvægt 2.001-3.000 kg.			
Afgift pr. køretøj:			
12 måneder.....	900	2.330	-

	Vægtaf- gift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkø- retøj kr.	Påhængs- vogn kr.
V. Egenvægt 3.001-4.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.440	2.330	-
VI. Egenvægt 4.001-5.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	1.920	2.330	-
VII. Egenvægt 5.001-6.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	2.440	2.330	-
VIII. Egenvægt 6.001-7.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	3.120	2.330	-
IX. Egenvægt 7.001-8.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	3.640	2.330	-
X. Egenvægt 8.001-9.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	4.160	2.330	-
XI. Egenvægt over 9.000 kg. Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder.....	50	26	-
C. <i>Busser, turistbiler o. lign. med flere end 2 aksler. Af- gift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder</i>	36	19	-

		Udligningsafgift kr.
D.	<i>Hyrevogne og sygetransportbiler. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5)</i>	
I.	Egenvægt indtil 800 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	2.740
II.	Egenvægt 801-1.100 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	3.330
III.	Egenvægt 1.101-1.300 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	3.930
IV.	Egenvægt 1.301-1.500 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	4.320
V.	envægt 1.501-2.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	4.910
VI.	Egenvægt over 2.000 kg. Afgift pr. køretøj: 12 måneder.....	6.170

TABEL 2

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
A.			
I.			
II.			
III.			
IV.			

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
V. Egenvægt 1.301-1.500 kg. Afgift pr. køretøj:			
6 måneder.....	2.050,00	-	-
3 måneder.....	1030,00	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
<i>B. Busser, turistbiler og lign., med højst 2 aksler. (Rutebiler, se § 15, stk. 1, nr. 6)</i>			
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.....		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	-
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	-
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	-

	Vægtafgift kr.	Udligningsafgift	
		Motorkøretøj kr.	Påhængsvogn kr.
XI. Egenvægt over 9.000 kg. Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	50	21	-
C. <i>Busser, turistbiler og lign. med flere end 2 aksler.</i> Afgift pr. 100 kg egenvægt: 12 måneder	36	15	-

	Udligningsafgift kr.	
D. <i>Hyrevogne og sygetransportkøretøjer. (Ambulancer, se § 15, stk. 1, nr. 5.)</i>		
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 3

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhæng- skøretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhæng- skøretøj kr.	Motor- køretøj kr.
<i>II. Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>					
<i>A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg. tilladt totalvægt. Totalvægt indtil 500 kg.</i>					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	710	—	780	—	750
Totalvægt 501 - 1.000 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	910	110	1.070	—	750
Totalvægt 1.001 - 2.000 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	1.510	220	1.330	—	750
Totalvægt 2.001 - 2.500 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.620	290	1.560	—	4.210
Totalvægt 2.501 - 3.000 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	360	1.750	—	4.210
Totalvægt 3.001 - 4.000 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	3.140	440	1.960	160	4.210
<i>B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg. tilladt totalvægt.</i>					
<i>a) Med højst 2 aksler.</i>					
Totalvægt 4.001-5.000 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	552	1.960	200	-
Totalvægt 5.001-6.000 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	672	1.960	250	-
Totalvægt 6.001-7.000 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	825	1.960	300	-
Totalvægt 7.001-8.000 kg.					
Afgift pr. køretøj:					
12 måneder	2.052	988	1.960	400	-

	Vægtafgift		Udligningsafgift		Tillæg for privat anvendelse
	Motor- køretøj kr.	Påhæng- skøretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhæng- skøretøj kr.	Motor- køretøj kr.
Totalvægt 8.001-9.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	2.052	1.161	1.960	450	-
Totalvægt 9.001-10.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	2.052	1.344	1.960	550	-
Totalvægt 10.001-11.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	2.279	1.537	1.960	650	-
Totalvægt 11.001-12.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	2.610	1.740	1.960	750	-
Totalvægt 12.001-13.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	3.087	1.953	1.960	850	-
Totalvægt 13.001-14.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	3.604	2.176	1.960	1.000	-
Totalvægt 14.001-15.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	4.161	2.628	1.960	1.100	-
Totalvægt over 15.000 kg. Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder.....	60	40	27	16	-
<i>b) Med flere end 2 aksler.</i> Totalvægt indtil 18.000 kg. Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder.....	32	20	21	12	-
Totalvægt 18.001-19.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	3.069	1.953	2.000	1.100	-
Totalvægt 19.001-20.000 kg. Afgift pr. køretøj:					
12 måneder.....	3.332	2.156	2.100	1.200	-
Totalvægt over 20.000 kg. Afgift pr. 200 kg totalvægt:					
12 måneder.....	36	24	22	13	-

F. t. l. vedr. ændring af vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

TABEL 4

	Vægtafgift		Udligningsafgift	
		Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.
<i>I. Motorcykler med varesidevogn.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	290,25	-	76	-
<i>II. Vare- og lastbiler m.v., der ikke er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, samt visse påhængskøretøjer.</i>				
<i>A. Motor- og påhængskøretøjer m.v. indtil 4.000 kg tilladt totalvægt.</i>				
<i>Totalvægt indtil 500 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	410,00	-	210	-
<i>Totalvægt 501-1.000 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	610,00	110,00	320	-
<i>Totalvægt 1.001-2.000 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	1.210,00	220,00	470	-
<i>Totalvægt 2.001-2.500 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	1.620,00	290,00	630	-
<i>Totalvægt 2.501-3.000 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	2.140,00	360,00	730	-
<i>Totalvægt 3.001-4.000 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	2.140,00	440,00	840	160
<i>B. Motor- og påhængskøretøjer m.v. over 4.000 kg. tilladt totalvægt. a) Med højst 2 aksler.</i>				
<i>Totalvægt 4.001-5.000 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	2.052	552	800	200
<i>Totalvægt 5.001-6.000 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	2.052	672	800	250
<i>Totalvægt 6.001-7.000 kg.</i>				
<i>Afgift pr. køretøj:</i>				
<i>12 måneder.....</i>	2.052	825	800	300

	Vægtafgift		Udligningsafgift	
		Påhængs- køretøj kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- køretøj kr.
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
b) <i>Med flere end 2 aksler.</i> 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 5

<i>A. Benzindrevne personbiler m.v.</i>				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	
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	

<i>B. Dieseldrevne personbiler m.v.</i>				Afgift pr. halvår, kr. pr. personbil		
				Forbrug	Udligning	
Kilometer pr. liter mindst				22,5	210	970
Under	22,5	men ikke under	20,5	420	1.060	
Under	20,5	men ikke under	18,8	630	1.150	
Under	18,8	men ikke under	17,3	840	1.240	
Under	17,3	men ikke under	16,1	1.050	1.340	
Under	16,1	men ikke under	15,0	1.260	1.440	
Under	15,0	men ikke under	14,1	1.460	1.540	
Under	14,1	men ikke under	13,2	1.670	1.630	
Under	13,2	men ikke under	12,5	1.880	1.740	
Under	12,5	men ikke under	11,9	2.090	1.840	
Under	11,9	men ikke under	11,3	2.300	1.920	
Under	11,3	men ikke under	10,2	2.710	2.120	

Under	10,2	men ikke under	9,4	3.130	2.310
Under	9,4	men ikke under	8,7	3.550	2.500
Under	8,7	men ikke under	8,1	3.960	2.710
Under	8,1	men ikke under	7,5	4.380	2.860
Under	7,5	men ikke under	7,0	4.800	3.050
Under	7,0	men ikke under	6,6	5.210	3.270
Under	6,6	men ikke under	6,2	5.630	3.440
Under	6,2	men ikke under	5,9	6.050	3.620
Under	5,9	men ikke under	5,6	6.470	3.840
Under	5,6	men ikke under	5,4	6.880	4.020
Under	5,4	men ikke under	5,1	7.300	4.280
Under	5,1	-		7.720	4.470

TABEL 6

<i>A. Benzindrevne personbiler m.v.</i>				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			

<i>B. Dieseldrevne personbiler m.v.</i>			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

TABEL 7

	Ved dagtemperatur	Ved 15° 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 mineralisk 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

Til lovforslag nr. L 52. Skriftlig fremsættelse (21. oktober 1998)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. samt forskellige energiafgiftslove. (Forhøjelse af afgiftssatserne for dieseldrevne biler, månedsafgift for tilflyttere fra Færøerne og Grønland m.v., differentiering af afgiften af dieselolie efter svovlindhold m.v.).

(Lovforslag nr. L 52).

Nærværende forslag skal ses i sammenhæng med regeringens miljø- og energipolitiske målsætninger.

For at reducere partikelemissionen fra dieselmotorkøretøjer 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. svovl.

Danmark går hermed i front, idet det foreslås, at der indføres en ny afgiftsklasse for svovlfattig diesel med højst 0,005 pct. svovl svarende til den kommende EU-standard. Forslaget er en del af aftalen mellem regeringen, SF og Enhedslisten om skattejusteringer m.v.

Satsen for den svovlfattige dieselkvalitet foreslås nedsat med 9 øre/l i forhold til den gældende afgiftssats på 229 øre/l (incl. CO₂-afgift og excl. moms) for let dieselolie. Samtidigt forhøjes satsen for almindelig let dieselolie, anden dieselolie og petroleum, som anvendes som motorbrændstof, med 9 øre/l.

Det er regeringens opfattelse, at hele det afgiftsbelastede marked vil overgå til den ny svovlfattige diesel med uændret pris til følge.

Når det sker, vil svovlindholdet i brændstoffet være faldet med 90 pct. Det bedste for miljøet er dog, at mindre svovl giver færre partikler. Forslaget vil derfor betyde en reduktion i partikeludslippet fra dieselmotorkøretøjer med ca. 13 pct.

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 for olie med et svovlindhold på under 0,05 pct.

Hertil kommer, at den nye dieselkvalitet giver mulighed for bruge partikelfiltre og denoxkatalysatorer, hvorved forureningen kan reduceres yderligere.

Afgifterne på autogas og naturgas følger afgiften på den mest solgte diesel. Derfor foreslås det, at afgiftssatserne for autogas og naturgas anvendt som motorbrændstof sættes tilsvarende ned.

Da den ny svovlfattige dieselolie giver mindre miljøbelastning end den ultralette diesel, der i praksis har været forbeholdt rutebiler, foreslås det, at den eksisterende afgiftsgodtgørelse samt tilskud på 10 øre/l til rutebiler, der anvender ultralet diesel, bortfalder. Tilskuddet har kompenseret rutebilerne for meromkostningerne ved at anvende den ultralette diesel.

Det foreslås samtidig, at rutebiler kan få hele afgiften på dieselolie godtgjort, hvis de anvender den svovlfattige diesel, samt et tilskud på 6 øre/l i 1999.

Der gives desuden rutebilerne et tilskud ved brug af naturgas og autogas som følge af, at disse brændsler giver mindre partikelforurening. De gældende tilskudssatser på henholdsvis 48 øre/Nm³ og 30 øre/l er midlertidige indtil udgangen af 1999, hvorefter der gås over til permanente lavere satser på henholdsvis 11 øre/Nm³ og 7 øre/l. Det foreslås, at de permanente tilskud bortfalder, samt at de midlertidige 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.

Nettoprovenutabet af differentieringen af dieselafgiften vil være på ca. 160 mill. kr. excl. moms, heraf ca. 145 mill. kr. i finansår 1999. Ændringen for rutebiler giver en provenugevinst på henved 10 mill. kr., dog alene 4 mill. kr. i 1999, mens der er et tab på 170 mill. kr. vedrørende de øvrige køretøjstyper.

Regeringen har også aftalt med SF og Enhedslisten, at den grønne ejerafgift for nyere dieseldrevne personbiler og vægtafgiften for ældre ikke benzindrevne skal forhøjes svarende til stigningen i benzinafgiften i årene 1999 - 2002. Når benzinafgiften stiger, bliver det mere fordelagtigt at anskaffe dieselbil. Det er denne fordel som forslaget skal udligne, således at dieselafgiften og den løbende afgift af dieselbiler i 1998 sammenholdt med benzinbiler fastholdes igennem alle årene fremover for en personbil med årligt kørselsbehov på 16.000 km.

Efter aftalen forhøjes udligningsafgiften tilsvarende for vare- og lastbiler, dog således at afgiften for små og store lastbiler og større busser, hvor benzin ikke er noget reelt alternativ til diesel, forhøjes til samme niveau, som vil gælde for store varebiler og små busser.

Anvendelse af diesel som drivmiddel i biler anses med den teknik, vi kender i dag, for at

være mindre miljøvenligt end anvendelse af benzin, men når benzinafgiften stiger, vil flere med fordel kunne vælge dieselbil. Nærværende forslag går ud på at fastholde balancen mellem benzin og diesel.

Det skønnes, at forslaget vil indbringe statskassen et merprovenu i 1999 på ca. 175 mill. kr. stigende til ca. 270 mill. kr. i 2002.

Herudover foreslås det, at fritagelsen for brugte personbiler og motorcykler, der medtages fra Færøerne her til landet i forbindelse med flytning, ophæves. Herved vil personer, der medtager sådanne køretøjer fra Færøerne, blive ligestillet med alle andre, der indfører et brugt køretøj her til landet. Det gælder også den adgang til at betale registreringsafgiften månedsvis, der gælder for udlændinge som skal være her i landet i en tidsbegrænset periode, som foreslås udvidet til også at gælde tilflyttere fra Færøerne og Grønland.

Det skønnes, at forslaget vil indbringe statskassen et merprovenu på ca. 10 mill. kr. fra år 2000.

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