

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

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

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

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

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

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

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

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

en af regeringens betingelser for indførelse af miljøafgifter.

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

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

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

Differentiering mellem almindelig og let dieselolie.

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

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

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