

olie, og fra 1. januar 1993 med henholdsvis 194 og 204 øre pr. liter. Heraf vil CO₂-afgiften udgøre 27 øre pr. liter.

Den del af CO₂-afgiften, der vedrører drift af registrerede motorkøretøjer, kan ikke godtgøres i CO₂-afgiftsloven, og der kan heller ikke gives tilskud til dækning af afgiftsbelastningen efter residualafgiftstilskudsloven.

Forhøjelsen af afgiftsbelastningen vil medføre en samlet provenugevinst på 900 mill. kr. på helårsbasis ekskl. moms, hvoraf 300 mill. kr. vedrører den del, der får virkning fra 1. juli 1992, og 600 mill. kr. vedrører den del, der får virkning fra 1. januar 1993.

Forhøjelsen af afgiftsbelastningen sker i form af en reduktion af godtgørelsen af olieafgift. Da olieafgiften godtgøres med en vis forsinkelse, vil statens indtægter alene blive forbedret med 100 mill. kr. i 1992, idet der også efter ikrafttrædelsen vil blive givet den større godtgørelse for olie brugt før 1. juli 1992. Tilsvarende reduceres indtægterne med 100 mill. kr. til 500 mill. kr. i 1993 for den del, der får virkning fra 1. januar 1993.

Der er ved provenuskønnet forudsat, at afgiftsdifferentieringen mellem let og almindelig diesel vil bervirke, at hele forbruget til automarkedet fra 1. juli 1992 vil være i form af let diesel. Der forventes således ikke noget provenu fra merafgiften på 10 øre pr. liter for almindelig dieselolie.

Transporterhvervet vil kunne overvælde de større omkostninger til brændstof i højere fragtrater uden at miste konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd. Der er i øvrigt lagt et forsigtigt skøn over forbruget af dieselolie i registrerede motorkøretøjer til grund. Der er taget hensyn til, at en del af den nuværende grænsehandel i dansk favør i forhold til Tyskland vil ophøre og i forhold til Norge og Sverige vende. Det må dog forventes, at den nuværende tyske begrænsning for adgangen til at indføre olie i køretøjets egne tanke uden at betale tysk afgift på henholdsvis 200 liter for lastbiler og 600 liter for turistbusser ikke kan praktiseres efter 1. januar 1993. Dette vil trække i retning af grænsehandel i dansk favør, idet den tyske dieselaftgift fortsat vil være højere end den danske.

Kompensation til vognmænd

Vognmandserhvervet er imidlertid trængt i konkurrencen med især hollandske vognmænd, og indtjeningen er presset. Regeringen har derfor samtidig med dette forslag fremsat forslag om nedsættelse af vægtafgiften og afgiften af ansvarsforsikring med henblik på at støtte vognmandserhvervets konkurrenceevne. Ialt nedsættes der afgifter for 190 mill. kr. på helårsbasis vedrørende turistbusser og især større

lastvogne. I 1992 vil statens indtægter således ikke netto stige ved lovforslagene, idet 1992-virkningen af dieselstramningen går til finansiering af kompensationsen.

Ultralet dieselolie til rutebiler

Den ultralette dieselolie til rutebiler, der er mere miljøvenlig end den nuværende lette kvalitet dieselolie, skønnes at være henvend 30 øre dyrere til fremstille end almindelig dieselolie. Meromkostningerne for rutebilerne på ca. 10 mill. kr. vil blive kompenseret ved en yderligere refusion til rutebiler, der anvender ultralet dieselolie. Provenutabet herved er på 10 mill. kr.

Personbiler og hyrevogne

Fra 1. juli 1992 vil afgiften for olie til personbiler og hyrevogne, der ikke i dag har mulighed for godtgørelse af afgiften, stige med henholdsvis 18 og 28 øre pr. liter for let og almindelig dieselolie. Provenuvirkningen heraf er 35 mill. kr. uden moms på helårsbasis, hvoraf hyrevogne bærer ca. 10 mill. kr. I 1992 er provenuvirkningen 15 mill. kr. Der er samtidig fremsat lovforslag om reduktion af udligningsafgiften for hyrevogne med 75 pct., således at afgiftspakken i sin helhed er neutral for hyrevognsbranchen. Endvidere foreslås en reduktion af udligningsafgiften for personbiler med 25 pct. svarende til indsnævringen af afgiftsforskellen mellem let dieselolie og blyfri benzin.

Forhøjelse af gasafgiften

Helårsvirkningen af forhøjelse af gasafgiften til samme niveau som for let dieselolie omregnet efter energiindhold er på 10 mill. kr. eksklusive moms.

Forsinket godtgørelse af dieselaftgiftsforhøjelse

Ved forhøjelse af afgiftssatserne i olieafgiftsloven for dieselolie stiger indtægterne fra olieselskaberne også for den olie, hvor afgiften senere vil blive godtgjort fuldt ud f.eks. for maskiner i jordbruget. Da godtgørelsen imidlertid er forsinket i forhold til olieselskabernes angivelser, vil der fremkomme en engangsindtægt på ca. 25 mill. kr.

Udvidelse af anvendelsesområdet for dieselaftgift

Olieafgiftsloven bringes ved ændringen i overensstemmelse med hovedprincippet for beskattning af olie til drift af motorer i de forventede EF-regler. Efter EF-reglerne vil olie til drift af motorer som udgangspunkt skulle beskattes med den høje dieselolieafgiftssats. Der vil dog blive fastsat visse fritagelser.