

Til lovforslag nr. L 89. Skriftlig fremsættelse (12. november 1999)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove. (Forhøjelse af dieselaftgiften og nedsættelse af udligningsafgiften).

(Lovforslag nr. L 89).

Lovforslaget består af to hovedelementer. Det foreslås for det første, at energiafgifterne på diesel, der bruges som brændstof i motorer, forhøjes med 23 øre/l set i forhold til de gældende satser for alle typer dieselolie.

Dette indebærer, at afgiftssatsen for svovlfattig diesel (med højst 0,005 pct. svovl), der er den mest udbredte dieselkvalitet, vil stige fra 207 øre/l til 230 øre/l (excl. CO₂-afgift og moms). Afgiftssatsen for ikke svovlfattig almindelig diesel vil stige fra 235 øre til 258 øre/l, mens satsen for let diesel vil stige fra 225 øre til 248 øre/l. Der foreslås en tilsvarende stigning for autogas og naturgas, der anvendes som motorbrændstof (henholdsvis 16 øre/l og 26 øre/Nm³).

Forhøjelsen skal følge en tysk forhøjelse af dieselaftgiften med 6 pfennig/l (= ca. 23 øre/l), som forventes gennemført i december 1999 med virkning fra januar 2000. Det foreslås derfor, at skatteministeren bemyndiges til at sætte forslaget i kraft, dog tidligst med virkning fra 1. januar 2000.

Den danske dieselaftgiftspolitik blev fastlagt i forbindelse med indførelsen af EURO-vignetordningen. Dieselaftgiften i Danmark skulle af hensyn til miljø- og trafikpolitiske mål være så høj som mulig, uden at hensynet til danske vognmænds konkurrenceevne og grænsehandelen blev sat over styr. Dette ville kunne opnås, hvis

den danske afgift blev holdt 10-20 øre/l under den tyske afgift.

Efter de seneste afgiftsændringer i såvel Danmark som Tyskland i foråret 1999 er afgiftsforskellen mellem de to lande ca. 17 øre/l i dansk favør, når man tager hensyn til kvalitetsforskelle og de dertil knyttede prisforskelle. Afgiftsforskellen er altså i dag i overensstemmelse med det tilstræbte balanceniveau.

Med gennemførelsen af den tyske forhøjelse vil Danmark kunne sætte den danske dieselaftgift op tilsvarende til gavn for miljøet m.v. og fortsat fastholde den tilstræbte afgiftsbalance i forhold til Tyskland.

Forslaget indebærer for det andet, at udligningsafgiften, der opkræves som et tillæg til vægtaftgiften af ikke-benzindrevne køretøjer, nedsættes svarende til dieselaftgiftsforhøjelsen. Der opkræves dog ikke udligningsafgift af store lastbiler, der omfattes af lov om afgift af vejbenyttelse.

Ved at nedsætte udligningsafgiften svarende til dieselaftgiften vil balancen mellem en dieselbil og en benzinbil blive fastholdt under forudsætning af typiske kørselsomfang for personbiler og varebiler.

Det samlede provenu som følge af dieselaftgiftsforhøjelsen og nedsættelsen af udligningsafgiften forventes alt i alt at blive på 390 mill. kr. om året. Finansårsvirkningen vil være på 350 mill. kr. i 2000.

Det skønnes, at de samlede omkostninger for erhvervslivet som følge af dieselaftgiftsforhøjelsen og nedsættelsen af udligningsafgiften alt i alt vil blive på 335 mill. kr. om året.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne i lovforslaget, skal jeg anbefale det til Tingets velvillige behandling.