

[Skatteministeren]

tingelserne om, at virksomheder skal have erhvervet en særlig energiattest, hvor det er meget vanskeligt objektivt at fastsætte kravene i et regelsæt.

Der vil i øvrigt være store vanskeligheder for virksomhederne ved at opnå energiattesterne, inden loven træder i kraft den 1. januar 1993, da der er begrænset kapacitet hos virksomheder, der kan udføre energisyn betryggende.

Man kan ikke på forhånd udelukke, at en virksomhed vil kunne opnå refusion. Sådant som refusionsmekanismen er skruet sammen, vil det jo ikke kun være de virksomheder, der efter en almindelig vurdering er energiintensive, der kan opnå refusion, men antalsmæssigt skønnes det, at hovedparten af virksomhederne med refusion får denne på grund af et lille promsgrundlag, herunder et negativt promsgrundlag. Den nyetablerede damefrisør med store køb af udstyr og en CO₂-afgiftsbelastning på 1.000 kr. vil kunne få 900 kr. i refusion efter de omfattende udregninger, mens landmanden med en CO₂-afgiftsbelastning på 10.000 kr. typisk ikke vil få nogen refusion bortset fra de år, hvor der købes en ny mejetærsker eller traktor.

Herudover vil det i en række tilfælde være fordelagtigt for virksomhederne at foretage dispositioner med henblik på at opnå refusion og tilskud til den resterende CO₂-afgift, og der må derfor påregnes ændret adfærd og organisation i virksomhederne. Virksomheden kan således deles op i en energilet og en energitung del. Virksomhederne har også andre muligheder for at påvirke refusionsbeløbets størrelse ved tidsmæssigt at omlacere større indkøb og salg.

Regeringen er enig i, at der ved dansk enegang skal være en refusionsordning, hvis man vil undgå helt uacceptable situationer, men regeringen fandt og finder fortsat, at man ikke kan kombinere hensynet til en nogenlunde præcis refusionsordning uden alt for omfattende konkurrenceforvridninger med hensynet til et rimeligt omkostningsniveau for administrationen hos myndigheder og virksomheder.

Den samlede vurdering er, at forslagene vil øge udgiftstrykket og skattetrykket, forringe konkurrenceevnen for væsentlige dele af erhvervslivet, øge de administrative omkostninger især i erhvervsvirksomhederne, medføre konkurrenceforvridning og bryde med hensigtsmæssige principper i energipolitikken,

mens miljøeffekten og effekten som inspiration for EF er tvivlsom.

Det tilføjes, at en række af de foreslåede tilskuds- og udgiftsordninger skal godkendes af EF efter statsstøttereglen.

Regeringen har altid fundet, at vejen frem gik over fælles EF-afgifter. Regeringen håber på, at det danske Folketing kan samles om at give de lovede EF-initiativer en rimelig chance. En EF-løsning vil være helt anderledes virksomhedsfuld på miljøet, uden at Danmark til ingen nytte skal påføre sig selv omkostninger i form af en forringet konkurrenceevne m.v.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse olieprodukter.

(Lovforslag nr. L 104).

Efter EF-Domstolens dom af 17. oktober 1991 i sagen om indførsel af brændselolie som afgiftsfrit rejsegods vil det være muligt at indføre brændselolie afgiftsfrit inden for de almindelige beløbsgrænser i rejsegodsbestemmelserne.

Dette lovforslag ændrer olieafgiftsloven, således at princippet om, at olieafgiften opkræves i forbrugslandet, fastholdes, samtidig med at forslaget respekterer EF-Domstolens dom og principper i relation til det indre marked.

I overensstemmelse med Danmarks generelle energiafgiftspolitik er alt forbrug af olie i Danmark i praksis omfattet af olieafgiftspligten, medmindre der er fastsat fritagelser. Dette sikres ved at beskatte olie, der fremstilles i Danmark, samt olie, der tilføres Danmark fra udlandet. Princippet om, at forbrug af olie beskattes i forbrugslandet, er i overensstemmelse med EF's opfattelse, som er kommet til udtryk ved vedtagelsen af rådskonklusionerne af 24. juni 1991 med henblik på beskatning af olie i det indre marked.

Det fremgår heraf, at mineralolier kan pålægges afgift i forbrugslandet, hvis afgiftsforholdene tilskynder privatpersoner til at indkøbe olie i en anden medlemsstat bortset fra olieprodukter, der transporteres i køretøjets tanke eller i en egnet reservedunk.

Beskatning i sådanne tilfælde vil ifølge EF også være i overensstemmelse med færdssikkerhedsmæssige og miljømæssige hensyn, såfremt prisforholdene mellem to medlemslan-