

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 afgiftsklasse for svovlfattig diesel med højest 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-