

Oversigt over foreslåede satser*) for forskellige kvaliteter af diesel. Negativ afgift svarer til tilskud

	Nuværende satser	Foreslåede satser
Alm. dieselolie	239 øre/l	262 øre/l
Let dieselolie, herunder ultralet	229 øre/l	252 øre/l
Petroleum til motordrift	239 øre/l	262 øre/l
Ny svovlfattig diesel	229 øre/l	234 øre/l
LPG (autogas)	159 øre/l	161 øre/l
LPG (autogas)	289 øre/kg	293 øre/kg
Naturgas til motorbrug	253 øre/Nm ³	258 øre/Nm ³
Forbedret ultralet diesel 1999-2000	229 øre/l	243 øre/l
Ultralet diesel til rutebiler	-10 øre/l	252 øre/l (243 øre/l)
Ny svovlfattig dieselolie til rutebiler i 1999	229 øre/l	-6 øre/l
Ny svovlfattig dieselolie til rutebiler fra 2000	229 øre/l	0 øre/l
LPG til rutebiler i 1999	-30 øre/l	-30 øre/l
LPG til rutebiler 2000-2002	-7 øre/l	-25 øre/l
LPG til rutebiler fra 2003	-7 øre/l	0 øre/l
Naturgas til rutebiler i 1999	-48 øre/Nm ³	-48 øre/Nm ³
Naturgas til rutebiler 2000-2002	-11 øre/Nm ³	-41 øre/Nm ³
Naturgas til rutebiler fra 2003	-11 øre/Nm ³	0 øre/Nm ³

*) satserne er inklusive CO₂-afgift.

Afgifterne på autogas og naturgas til motordrift følger afgiften på det mest solgte diesel. Da den nye svovlfattige diesel, der pålægges mindre afgift, forventes at blive den dominerende kvalitet, foreslås afgiftssatserne for autogas og naturgas til motordrift sat tilsvarende, hvilket indebærer en forhøjelse på henholdsvis 2 øre/l og 5 øre Nm³.

Autogas og naturgas vil herved stige mindre i pris end dieselolie, hvorved gas vil vinde konkurrenceevne i forhold til dieselolie på markedet uden for rutebiler.

Ved fremsættelsen af L 52 blev det vurderet, at den nye svovlfattige dieselkvalitet kunne fremstilles for en meromkostning på 6-9 øre/l på danske raffinaderier i forhold til omkostningerne ved fremstilling af let dieselolie. Ved nedsættelsen af satsen for den svovlfattige diesel med 9 øre/l vurderedes tilsvarende, at prisen med afgift for dieselkunderne ville kunne fastholdes uændret i det omfang, prisen afspejlede meromkostningerne ved fremstillingen.

Under behandlingen af L 52 blev det draget frem, at ikke alene Danmark, men også UK gennem afgiftsforskelle søger at fremme nye mere miljøvenlige produkter, hvilket i praksis vil sige diesel med et me-

get lavt svovlindhold. Den større efterspørgsel efter diesel med lavere svovlindhold kan derfor meget vel føre til, at merprisen på diesel med lavt svovlindhold i det mindste på kortere sigt vil blive større end meromkostningerne ved fremstilling på danske raffinaderier. Sker det, vil forslaget om differentieringen betyde en nettostigning i prisen på diesel til skade for danske vognmænds konkurrenceevne og grænsehandel mv., men modsat til gavn for indtjeningen i den danske oliebranche.

Markedet vil dog ikke kunne bære en merpris på over 18 øre/l lig den foreslåede differentiering. Med forslaget om at forhøje satsen for let diesel med i alt 23 øre/l svarende til den tyske forhøjelse, mens afgiften for den svovlfattige kvalitet forhøjes med netto 5 øre/l, vil de danske vognmænd derfor ikke kunne tabe konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd, men have en chance for at vinde konkurrenceevne, hvis eller når markedskræfterne bringer merprisen ned i nærheden af meromkostningerne. Man bør dog i denne forbindelse være opmærksom på, at de tyske vognmænd delvis får kompensation for afgiftstigningerne ved en tilbageføring af provenuet fra de