

redes elvarmeforbrug. Det blev dog samtidig besluttet, at 1 øre/kWh også skulle belaste erhvervenes procesenergiforbrug. Dette i form af at godtgørelsen af elafgiften blev reduceret med 1 øre/kWh. Der blev hertil gennemført en lempelse, således at godtgørelsen højst kunne reduceres med 150.000 kr. svarende til 15 mio. kWh. Det vil sige, at virksomheder med et forbrug af elektricitet, som overstiger 15 mio. kWh også kan få godtgørelse for den ene øre.

Regeringen foreslår, at der fremover kan gives fuld godtgørelse af eldistributionsbidraget til procesformål i erhvervene. Provenutabet vil indgå i tilbageføringsregnskabet. Hovedparten af erhvervsvirksomheder og myndighederne opnår herved en administrativ lettelse ved, at el til procesformål fremover alene vil blive beskattet gennem en enkelt lov, i stedet for gennem delvis afgift i to love. Virksomheder med et årligt elforbrug større end 15 mio. kWh vil dog samtidig blive stillet lidt ringere ved ændringen end virksomheder med et elforbrug under 15 mio. kWh. Alternativet til at fjerne eldistributionsbidraget på proces havde været, at fastsætte CO<sub>2</sub>-afgiften 1 øre/kWh lavere og energiafgiften 1 øre/kWh højere end ved dette forslag.

For hovedparten af virksomhederne, der bruger under 15 mio. kWh og som ikke har tung proces ville dette ikke gøre nogen forskel udover den ekstra administrative byrde.

For virksomheder, der bruger mere end 15 mio. kWh og som har tung proces er der dog en vis forskel. Således ville virksomheder med tung proces, hvor elforbruget til let proces udgør under 15 mio. kWh årligt udover den ekstra administrative byrde ikke få helt så stor en lettelse som ved dette forslag, mens modsat virksomheder, der bruger mere end 15 mio. kWh ville have undgået en vis stigning i afgiftsbelastningen, men fortsat have haft det ekstra administrative besvær.

Netto afgiftsbelastningen går stort set lige op set for alle erhverv under et, men brutto betyder dette forslag typisk, at virksomheder med tung proces får en vis lempelse, mens store ikke energiintensive virksomheder får en vis stramning, der dog udgør en meget lille del af de store ikke energiintensive virksomheders omsætning, lønsum eller værditilvækst.

Forslaget har således udover en klar administrativ lettelse for et meget stort antal virksomheder også som virkning, at der bliver en større rimelighed i de særlige lettelser for tung proces/store virksomheder.

#### *Benzin og dieselolie.*

Dieselolie til transportformål mv., der teknisk er nær identisk med fyringsgasolie, er i dag omfattet af

CO<sub>2</sub>-afgiften. Ved den almindelige forhøjelse af CO<sub>2</sub>-afgiftssatserne stiger belastningen af dieselolie med 8,8 øre/l, fra 27 øre/l til 35,8 øre/l. Afgiftssatsen for den dominerende svovlfattige dieselolie foreslås dog samtidig reduceret fra 248 øre/l til 239,2 øre/l, således at der netto ikke sker nogen ændring for dieselolien som helhed. Det foreslås endvidere, at biofuel som erstatter dieselolie, fritages for CO<sub>2</sub>-afgiften på dieselolie.

I modsætning til dieselolie er benzin i dag ikke omfattet af CO<sub>2</sub>-afgiftsloven, men til gengæld er benzinafgiften højere. Det foreslås at indføre en CO<sub>2</sub>-afgift på benzin på 32,4 øre/l, samtidig med at benzinafgiften reduceres med et tilsvarende beløb. For almindelig benzin fremstillet af mineralolie vil der ikke ske nogen ændring i den effektive afgiftsbelastning, men for benzin eller erstatningsvarer af biologisk oprindelse vil den samlede afgift falde med reduktionen i den almindelige benzinafgift. Dette skyldes at både konventionel og biologisk benzin mv. er omfattet af benzinafgiften, mens det foreslås at biobrændstof ikke omfattes af CO<sub>2</sub>-afgiften.

Efter gældende regler er der fuld afgift på biofuel, der erstatter benzin eller dieselolie. Det følger allerede af EU's regler, men er i øvrigt i overensstemmelse med prioriteringen i miljøpolitikken. Det giver nemlig den største miljøgevinst at bruge biobrændsler til at erstatte kul i de store kraftværker og kraftvarmeværker. Ikke alene falder udledningerne herved mere fra brugerne af biobrændsel, men man kan også bruge biobrændsel i en mere rå form som brændsel i kraftværker; end hvis den skulle anvendes som brændsel i biler.

Blev biobrændsel fritaget for benzinafgiften og dieselafgiften ville de begrænsede biobrændselsmængder i langt videre udstrækning søge hen, hvor værdien af afgiftsbesparelsen var størst. Afgifterne på brændstof til biler er imidlertid ikke højere end de andre afgifter, fordi CO<sub>2</sub>-udledninger fra biler er mere skadelige end andre CO<sub>2</sub>-udledninger, men fordi man også forsøger at få dækning for andre af bilismens omkostninger til f.eks. uheld, vejslid, trængsel, støj og forurening med partikler mv. gennem en højere benzinafgift. Da biobrændselsdrevne biler vil forårsage lige så stor trængsel, støj etc. som benzin- og dieseldrevne biler vil en fuldstændig fritagelse for biobrændsler være alt for omfattende.

#### *Ændringer af svovlafgiftsloven*

I svovlafgiftsloven er der en lempelse for visse store fremstillingsvirksomheder, der udleder svovl fra egne kedler og ovne mv. I visse tilfælde får sådanne