

Forhøjelsen på 10 øre for ultralet diesel har skullet kompensere for merudgifterne ved at anvende ultralet diesel, der er forbeholdt rutebilerne, frem for den mest solgte dieselkvalitet. Som følge af indførelsen af den særlige sats for svovlfattig diesel, der må forventes at blive den mest solgte dieselkvalitet, og som er mere miljøvenlig end ultralet diesel, foreslås såvel tilskuddet som godtgørelsen af afgiften af ultralet diesel afskaffet.

Tilsvarende foreslås det faste tilskud for gas (LPG) på 7 øre pr. l afskaffet fra år 2000. Det midlertidige tilskud, der ydes indtil udgangen af 1999, foreslås opretholdt og forlænget indtil udgangen af år 2002, men således at tilskuddet i perioden fra den 1. januar 2000 til den 31. december 2002 nedsættes fra 30 øre pr. l til 25 øre pr. l, jf. overgangsbestemmelsen i lovforslagets § 8, stk. 8.

Til § 5

Til nr. 1

Afgiftssatsen for naturgas følger afgiftssatsen for den mest solgte dieselolie. Da den foreslåede afgiftssats for svovlfattig diesel er lavere end satsen for let diesel, foreslås afgiften af naturgas, der anvendes som motorbrændstof, nedsat tilsvarende, dvs. fra 231 øre pr. Nm³ til 221 øre pr. Nm³ (excl. CO₂-afgift).

Til nr. 2

Efter de gældende regler i naturgasafgiftsloven ydes der indtil udgangen af 1999 fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 48 øre pr. Nm³ og derefter 11 øre pr. Nm³ for gas, der anvendes i rutebiler.

Ligesom for gas (LPG) omfattet af mineralolieafgiftsloven foreslås det, at det faste tilskud på 11 øre pr. Nm³ bortfalder fra 1. januar 2000. Det gældende midlertidige tilskud, der ydes indtil udgangen af 1999, foreslås opretholdt og forlænget indtil udgangen af år 2002, men således at tilskuddet i perioden fra den 1. januar 2000 til den 31. december 2002 nedsættes fra 48 øre pr. Nm³ til 41 øre pr. Nm³, jf. overgangsbestemmelsen i § 8, stk. 9.

Til § 6

Efter de gældende regler tilbagebetales CO₂-afgiften af ultralet diesel, gas og elektricitet, der anvendes i rutebiler. Det foreslås, at også CO₂-afgiften af den ny svovlfattige dieselkvalitet tilbagebetales. Samtidig foreslås det, at adgangen til at få tilbagebetalt CO₂-afgiften af ultralet diesel bortfalder.

Til § 7

De gældende overgangsordninger for 1998 og 1999 vedrørende forhøjet afgiftsgodtgørelse for gas til rutebiler, som er omtalt ovenfor under bemærkningerne til lovforslagets § 4, nr. 8, og § 5, nr. 2, er fastsat i overgangsbestemmelserne til lov nr. 450 af 10. juni 1997 om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas (Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.).

Overgangsbestemmelserne i lov nr. 450 af 10. juni 1997 om de gældende ordninger foreslås ophævet og i stedet indsat i nærværende lovforslags § 8 sammen med overgangsordningen for årene 2000-2002.

Til § 8

Til stk. 1

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. januar 1999.

Til stk. 2

Det foreslås at satsændringerne for vægtafgift og afgift efter brændstofforbrug gives virkning fra første afgiftsperiode, der påbegyndes efter lovens ikrafttrædelse.

Til stk. 3

Det foreslås, at ændringerne for motorkøretøjer fra Færøerne får virkning for registreringer m.v. fra og med 1. januar 1999.

Til stk. 4-6

Den foreslåede differentiering af dieselolieafgiften efter svovlindhold og de tilsvarende nedsættelser af afgiften for gas (LPG) og naturgas, der anvendes som motorbrændstof, skal notificeres i EU i henhold til mineralolieafgiftsdirektivet. Det foreslås derfor, at skatteministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, dog således at den tidligst sættes i kraft den 1. januar 1999. Sigtet er, at lovbestemmelserne skal træde i kraft på dette tidspunkt, men hvis EU's godkendelse først kommer senere, er det hensigten at sætte loven i kraft den 1. i måneden efter EU's godkendelse.

Olieselskaberne i Danmark har oplyst, at de fra 1. januar 1999 vil kunne forsyne hele det danske marked for dieselolie til vejtransport m.v. med den nye svovlfattige dieselkvalitet. Det er dog samtidigt blevet oplyst, at der ved denne ikrafttræden kan opstå vanskeligheder for beredskabslagrene af olieprodukter, der vil kunne få vanskeligheder med at erstatte de nuværende lagre af let diesel med den nye svovlfattige diesel, før markedet skifter til den svovlfattige dieselolie den 1. januar 1999. I det omfang det ikke lykkes at skifte lagerbeholdningen ud, vil der komme et værdi-