

af varebiler. Det skyldes, at udligningsafgiften er foreslået forud fastsat, jf. nr. 2 og 3.

Til § 2

Til nr. 1.

Det foreslås, at afgiftsskalaen for dieseldrevne biler opdeles i to skalaer. Én skala der alene udtrykker forskellen i CO₂-udslip ved forbrænding af henholdsvis benzin og diesel (de anførte satser under forbrug) og én skala, der udtrykker forskellen i afgiftsbelastningen mellem diesel og benzin (udligningsafgift). Den sidste del foreslås fastsat på år 2002-niveau. For årene 1999 til 2001 tilpasses niveauet, jf. § 8, stk. 12 og 13.

Til nr. 2.

Det foreslås, at den årlige regulering alene skal regulere den del af afgiften, der udtrykker forskellen i CO₂-udslip ved forbrænding af henholdsvis benzin og diesel. Det skyldes, at udligningsafgiften er foreslået forud fastsat, jf. nr. 1, og at afgiftsforskellen mellem diesel og benzin er uafhængig af udviklingen i lønniveau m.v.

Til nr. 3 og 4.

De foreslåede ændringer er konsekvenser af skalaopdelingen i nr. 1.

Til § 3

Til nr. 1.

I tilslutning til ændringen under nr. 2 foreslås det, at der åbnes adgang for tilflyttere fra Færøerne og Grønland til at betale registreringsafgift månedsvist på samme måde som udlændinge, der opholder sig her i landet midlertidigt, og på samme betingelser.

Til nr. 2.

Det foreslås, at den særlige ordning hvorefter tilflyttere fra Færøerne kan opnå fritagelse for registreringsafgift ophæves. Herved ligestilles indførsel af brugte biler og motocykler ved tilflytning fra Færøerne med anden indførsel af brugte køretøjer.

Til nr. 3 og 4.

De foreslåede ændringer er konsekvenser af nr. 1

Til § 4

Til nr. 1 og 2

Der foreslås indført en særlig afgiftssats for svovlfattig dieselolie, dvs. dieselolie med et svovlindhold på højst 0,005 pct. svovl. Satsen for denne dieselskvalitet foreslås fastsat til 193 øre pr. l excl. CO₂-afgift,

dvs. 9 øre lavere pr. l end den gældende sats for let dieselolie.

Samtidig foreslås afgiftssatserne for ikke svovlfattig almindelig diesel, let diesel og petroleum, som anvendes som motorbrændstof, forhøjet med 9 øre pr. l.

Da afgiftssatserne for autogas (LPG) og anden flaskegas, der anvendes som motorbrændstof, følger afgiften på den mest solgte dieselolie, foreslås det endvidere, at disse satser sættes tilsvarende ned, dvs. fra 143 øre pr. l til 136 øre pr. l (excl. CO₂-afgift) for autogas og fra 259 øre pr. kg til 247 øre pr. kg (excl. CO₂-afgift) for anden flaskegas anvendt som motorbrændstof.

Til nr. 3, 5, 6 og 9

Ændringerne er en konsekvens af den foreslåede ændring i nr. 2.

Til nr. 4

Skatteministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte specifikationer for let og ultralet dieselolie, hvilket er sket senest ved bekendtgørelse nr. 1263 af 23. december 1996. Det foreslås, at der på tilsvarende måde kan fastsættes specifikationer for svovlfattig dieselolie, således at definitionen af den svovlfattige diesel som diesel med højst 0,005 pct. svovlindhold kan udvides, når EU fastlægger de fremtidige krav til dieselskvaliteten.

Som følge af, at den forhøjede afgiftsgodtgørelse for rutebiler, der anvender ultralet dieselolie, foreslås afskaffet, jf. bemærkningerne nedenfor til nr. 8, foreslås det desuden, at bemyndigelsen til at fastsætte specifikationer for ultralet diesel udgår.

Til nr. 7 og 10

Der er tale om en konsekvensrettelse af henvisninger som følge af, at mineralolieafgiftslovens § 1 blev ændret ved såvel lov nr. 444 af 10. juni 1997 som lov nr. 450 af samme dato.

Til nr. 8

Efter de gældende regler i mineralolieafgiftsloven ydes der fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 10 øre pr. l for ultralet dieselolie, der anvendes i rutebiler. For gas (LPG), der anvendes i rutebiler, ydes der fuld godtgørelse af afgiften forhøjet med 30 øre pr. l indtil udgangen af 1999 og derefter 7 øre pr. l.

Det foreslås, at der ydes fuld godtgørelse, men ikke noget tilskud i form af en forhøjet godtgørelse, for svovlfattig diesel til rutebilsdrift. For 1999 foreslås der dog som en overgangsordning, at den fulde afgiftsgodtgørelse forhøjes med 6 øre/l.