

dansk benzin vil derfor kunne variere en del. Nogle producenter har anlæg, hvor de allerede nu ganske billigt kan producere benzenfattig benzin. Andre producenter vil kunne blande sig frem til det ønskede benzenindhold. Afhængigt af de tilgængelige mængder af benzenfattig olie vil det med tiden kunne blive nødvendigt at investere i nye anlæg til produktion af benzenfattig benzin.

Hvis de danske benzinpriser bliver højere end de tyske, vil biler, der passerer den dansk-tyske grænse, tanke op på den tyske side i stedet for den danske side af grænsen. Dermed kan en stor mængde benzin og således også et stort afgiftsprovener flytte til Tyskland. Derfor sker differentieringen med et nedslag i afgiften.

Revision af godtgørelse til rutebiler

Nuværende energi- og CO₂-afgifter og godtgørelse for rutebiler

	Energi- og CO ₂ -afgift	Permanent afgift for rutebiler (fra 1. januar 1998)	Midlertidig afgift for rutebiler (indtil 31. december 1997)
	(øre/l)	(øre/l)	(øre/l)
Let diesel	229	229	229
Ultralet diesel	229	-30	-30
LPG/gas (øre/l)	143	-21	-55
Naturgas (øre/Nm ³)	231	-33	-88
Benzin	334	334	334

Tilskuddet gives næsten udelukkende til ultralet diesel, der er det helt dominerende drivmiddel. Bl.a. fordi afgiftsforholdene skaber incitament til anskaffelse af ultralet diesel i forhold til almindelig let diesel.

Merudgift ved ultralet diesel

Indtil 1. oktober 1996 kunne der vælges mellem 3 dieselkvaliteter:

- almindelig dieselolie
- let dieselolie
- ultralet dieselolie

Begge lette kvaliteter indeholdt 0,05 pct. svovl mod den almindelige 0,2 pct. svovl. Den ultralette havde herudover et lavere kogepunkt etc. I forhold til almindelig dieselolie blev partikeludslippet reduceret ca. 10 pct. ved brug af let dieselolie og ca. 30 pct. ved brug af ultralet diesel.

Der blev tidligere skønnet en merudgift på 10 øre pr. liter ved køb af let diesel og 30 øre pr. liter ved køb af ultralet diesel i forhold til almindelig diesel.

Der betales energi- og CO₂-afgift ved brug af mineralolier, naturgas og el, der anvendes til motorkøretøjer.

Der gives dog fuld godtgørelse af energi- og CO₂-afgifter ved brug af ultralet dieselolie, LPG og naturgas m.v. i køretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel (rutebiler).

Rutebilerne er derudover afgiftsmæssigt begunstigede ved, at der gives et yderligere tilskud, når de bruger ultralet diesel, LPG eller naturgas. Sigtet med den ekstra godtgørelse er at mindske udslippene af forurenende stoffer fra busser, først og fremmest partikler. Udover almindelige busser i rutekørsel, er lufthavnsbusser, fjernbusser og personalebusser også omfattet af ordningen. I nedenstående oversigt vises afgiftsforholdene for motorbrændstof eksklusiv moms til rutebiler. Godtgørelsen omfatter ligeledes momsen af den indbetalte energi- og CO₂-afgift.

Efter 1. oktober 1996 må almindelig diesel ikke længere anvendes til vejtransport. Det er nu oplyst, at meromkostningerne ved køb af ultralet diesel i forhold til let diesel er 8 øre pr. liter uden afgift, mens godtgørelsen er 30 øre pr. liter. Der foretages således i dag en overkompensation af merudgifterne ved køb af ultralet diesel. Da der alene gives afgiftsgodtgørelse for ultralet diesel til rutebiler, vil rutebiler i alle tilfælde købe ultralet diesel, også selvom det særlige tilskud blev reduceret.

For at bringe overensstemmelse mellem merudgift og den ekstra godtgørelse foreslås, at godtgørelsen fastsættes til 10 øre/l ultralet diesel. En permanent godtgørelse på 10 øre/l til ultralet diesel, svarer energiindholdsmæssigt til 11 øre/Nm³ til naturgas og 7 øre/l i godtgørelse til LPG.

Det er reduktionen i partikeludslippet, der er den største miljømæssige gevinst ved et skift fra let til ultralet diesel. Ved brug af naturgas og LPG reduceres partikeludslippet til ca. en ottende del i forhold til ved brug af let diesel, hvorimod NO_x-udslip reduceres med omkring en tredjedel.