

En godtgørelse på 10 øre/l ultralet diesel, med 0,3 g/l færre partikler end let diesel svarer til en partikelskyggepris på 333 kr./kg. I en norsk undersøgelse er partikelskyggeprisen i områder med bymæssig bebyggelse beregnet til ca. 600 NKR/kg og 0 NKR/kg uden for tætbebyggede områder. Der er således en rimelig overensstemmelse mellem merudgiften ved ultralet diesel og den samfundsøkonomiske besparelse ved reduktionen i partikeludslippet. Det skal dog bemærkes, at det er forbundet med stor usikkerhed at opgøre de samfundsøkonomiske omkostninger ved transport på vej. Såfremt partikelindholdet i ultralet diesel sammenholdes med partikelindholdet i let diesel, fås en partikelskyggepris på 333 kr./kg, og tilskuddet kan herefter fastsættes til 48 øre/Nm³ for naturgas og 30 øre/l for LPG.

Den ekstraordinære godtgørelse for LPG og naturgas bør dog ikke fortsætte permanent i dette omfang, men tages op til revision senest ved udgangen af 1999.

Det skyldes for det første, at det ikke er hensigtsmæssigt at give tilskud til brug af energi selv, om det måtte være til rutebiler. Jævnfør transporthandlingsplanen kan der opstå en miljømæssig gevinst ved at indføre almindelig afgift på rutebilernes brændstof-forbrug i kombination med en tilbageføringsordning, således at billetpriserne for den kollektive rutebiltrafik kan holdes uændrede. I et sådan system bør rutebildrift med lavt partikeludslip også fremmes, men det vil være ønskeligt at fremme alle teknologier, der giver lavt partikeludslip, og ikke kun anvendelse af andet brændstof. For det andet vil der fra 1. januar år 2000 blive indført nye normer for dieselolie, der nedbringer partikeludslip fra diesel, således at miljøfordelen ved anvendelse af LPG og naturgas falder.

På denne baggrund foreslås følgende forslag til godtgørelse for rutebiler fra 1. januar 1998.

	Permanent afgift for rutebiler	Midlertidig afgift for rutebiler (01.01.1998-31.12.1999)
	(øre/l)	(øre/l)
Let diesel (euro 2)	229	229
Ultralet diesel	-10	-10
Autogas (LPG) (øre/l)	-7	-30
Naturgas (CNG) (øre/Nm ³)	-11	-48
Benzin	334	334

Provenumæssige konsekvenser

Differentiering af benzinafgiften efter benzenindhold

Såfremt loven træder i kraft den 1. januar 1998, skønnes de provenumæssige konsekvenser af forslaget at være et provenutab på ca. 20 mill. kr. i 1998 og et provenutab på ca. 30 mill. kr. i 1999. Provenutabet vil herefter falde til 15 mill. kr. i år 2000 og år 2001.

På langt sigt er det maksimale provenutab omkring 50 mill. kr., såfremt al benzin har et indhold af benzen på under 1 pct. Provenuberegningerne er baseret på skøn over udviklingen i markedsandelene for benzin med forskelligt benzenindhold.

Såfremt lovforslaget træder i kraft efter 1. januar 1998, vil provenutabet blive reduceret med ca. 1,8 mill. kr. pr. måneds udsættelse.

Provenueffekt af en differentiering af benzinafgiften med 2 øre/l pr. pct. point benzenindhold

År	2 øre/l pr. pct. point benzen mill. kr.
1998	20
1999	30
2000	15
2001	15
Maksimalt på langt sigt	50