

Det særlige tilskud til brug af diesellole foreslås derfor ophævet. Det vil betyde, at rutebilerne kan få svovlfattig diesellole uden afgift, men ikke med tilskud. Netto vil udgifterne til køb af diesellole stige med 6-9 øre/l, jf. oliebranchens skøn over merudgifterne ved køb af svovlfattig diesel i forhold til let diesel. Det betyder, at udgifterne til brændstof til rutebil-drift vil stige med indtil 9 mill. kr. årligt isoleret set.

For 1999 foreslås det dog, at der vil blive givet et tilskud på 6 øre/l svovlfattig diesel til rutebil-drift.

Det skal bemærkes, at der under Trafikministeriet er nedsat et udvalg, der undersøger mulighederne for at indføre normale afgifter for den kollektive trafik, men således, at taksterne kan holdes uændrede ved til-bageføringsordninger eller lignende. Virkningerne af dette lovforslag vil indgå i udvalgets arbejde.

Der er ligeledes ikke afgift på autogas og naturgas til rutebiler. Der gives herudover tilskud til brug af autogas og naturgas i rutebiler. Tilskuddene udgør efter gældende lovgivning 7 øre/l LPG og 11 øre/Nm<sup>3</sup> naturgas svarende til samme tilskud som til ultralet diesellole omregnet efter energiindhold.

I en overgangsperiode indtil udgangen af 1999 gives der dog et større tilskud på henholdsvis 30 øre/l LPG og 48 øre/Nm<sup>3</sup> naturgas efter gældende regler. Disse højere tilskud er beregnet ud fra forskellen i partikeludslip ved brug af ultralet diesel og gas ganget med en skyggepris på 333 kr./kg partikler. Der er mindre partikeludslip ved brug af gas end ved brug af olie, omend forskellen ved overgang til svovlfattig olie reduceres.

Det foreslås, at de permanente tilskud bortfalder på samme måde som det permanente tilskud til olie. Her-ved opretholdes den afgiftsmæssige balance.

Det foreslås endvidere, at de midlertidige tilskud forlænges til udgangen af år 2002. I 1999 foreslås tilskuddene fortsat uændret, mens tilskuddene foreslås sat til henholdsvis 25 øre/l og 41 øre/Nm<sup>3</sup> i årene 2000-2002. Forlængelsen af de midlertidige tilskud vil give trafikelskaberne m.fl. større økonomisk sikkerhed for eventuelle beslutninger om at satse på gas-drift. Baggrunden for, at tilskuddene er midlertidige, er, at der fortsat sker teknologiske miljøforbedringer i brug af brændstoffer til rutebiler. Da tilskudssatserne for gas afspejler miljøforskellene mellem olie og gas (partikeludslip), og dette forhold vil kunne ændres

f.eks. ved introduktion af filtre og katalysatorer, bør tilskudssatserne kunne tages op til revision, hvis forudsætningerne for tilskuddene ikke længere er til stede. Indtil udgangen af 2002 forventes der dog ikke at ske væsentlige ændringer i miljøforholdet mellem gas og diesellole, og revisionen kan derfor udskydes til 2002.

Hvis det måtte vise sig fortsat i 2002, hvilket er sandsynligt, at der er forskelle i miljøbelastningen mellem brug af diesellole og gas til gassens fordel, vil det være naturligt at forlænge de særlige afgiftsfordele for gas yderligere også efter 2002.

Da regeringen fortsat arbejder for at undersøge mulighederne for at fremme brugen af mindre miljøbelas-tende teknologi og brændstof, vil det dog ikke kunne udelukkes, at der vil kunne ske ændringer inden da.

Nettoresultatet af forslaget er, at der ikke sker nogen ændring i prisforholdet mellem gas og diesel for rutebilerne til ugunst for gassen, jf. at diesellolien stiger mere i pris end tilskuddene til gas sættes ned, uan-set at gassen ikke har helt den samme fordel med hen-syn til partikeludslip som tidligere.

Den nye svovlfattige diesel defineres i første om-gang alene ud fra svovlindhold. I anden omgang, når EU fastlægger de fremtidige krav til dieselkvaliteten, udvides definitionen til de specifikationer, der vil skulle gælde.

Ordningen vil kunne træde i kraft den 1. januar 1999, hvor oliebranchen vurderer, at der vil være nok olie til hele markedet. Diesellole var omfattet af skat-tereforhaftalen 1994-98. Ikrafttrædelsen er dog af-hængig af gennemførelsen af EU-notifikationen, se afsnittet om forholdet til EU-retten.

#### *Provenumæssige konsekvenser*

#### **Forhøjelse af udligningsafgiften**

Provenuet fra forhøjelsen af udligningsafgiften for-ventes at blive ca. 175 mill. kr. i 1999 stigende til ca. 270 mill. kr. i 2002. Der er set bort fra forøget provenu som følge af de forventede reguleringer af de allerede vedtagne udligningsafgifter og den grønne ejerafgift for dieselpersonbiler. Af nedenstående tabel fremgår det forventede provenu som følge af forslaget, fordelt på køretøjer for årene 1999 til 2002. Endvidere ses de samlede brutto- og nettovirkninger af forslaget.