

nye tyske grønne afgifter, og at den danske dieselaftgift har været stigende i forhold til den tyske i de senere år på grund af, at kronekursen er steget en smule i forhold til DM.

Det oprindelige forslag i L 52 blev kritiseret for at behandle ultralet dieselolie for hårdt, idet der skulle betales samme sats som for let dieselolie, uanset at ultralet dieselolie er miljømæssigt bedre end den nu gængse lette dieselolie. Ultralet diesel er dog mere miljøbelastende end den nye svovlfattige kvalitet. Især for rutebilmarkedet, hvor partikelfiltre allerede er udbredte, er der en meget stor miljømæssig fordel ved at bruge svovlfattig dieselolie, idet partikelfiltrene alene er virksomme, når olien har det meget lave svovlindhold. På den øvrige del af markedet er miljøgevinsten ved svovlfattig olie ikke helt så stor i forhold til ultralet dieselolie. Det forventes, at der efterhånden også vil blive anvendt partikelfiltre her, også før disse gøres obligatoriske, men i den nærmeste fremtid vil der fortsat være meget få filtre uden for rutebilområdet.

Også fordi det vurderes, at markedstilgangen af den nye svovlfattige kvalitet i de første år vil være begrænset til olie fra få raffinaderier med fare for urimelige priser, har regeringen fundet det hensigtsmæssigt at foreslå en sats for en forbedret ultralet diesel kvalitet mellem satsen for let diesel og satsen for svovlfattig diesel i en overgangsperiode indtil udgangen af år 2000, altså inden filtre for alvor forventes at være udbredt blandt dieseldrøjetøjer. Udbydere af den forbedrede ultralette olie vil herved få bedre tid til at tilpasse sig samtidig med, at der bliver lidt mere konkurrence på markedet.

For rutebiler har der hidtil været en særlig afgiftsordning. Rutebilerne har fået hele afgiften på dieselolie tilbage samt et tilskud på 10 øre/l, hvis der blev anvendt ultralet diesel. Hvis der var anvendt andre dieselkvaliteter, blev der ikke givet tilskud og heller ikke ydet afgiftsgodtgørelse.

Det foreslås, at rutebilerne kan få hele afgiften på svovlfattig dieselolie godtgjort.

Tilskuddet på 10 øre/l var begrundet i, at ultralet dieselolie var ca. 10 øre/l dyrere end let dieselolie at fremstille, og det blev fundet rimeligt at kompensere rutebilerne for meromkostningerne ved ultralet diesel i forhold til den da dominerende lette diesel, fordi brug af ultralet diesel belastede miljøet mindre end brug af let diesel.

Den svovlfattige dieselolie giver endnu mindre miljøbelastning end den ultralette diesel også i rutebiler, og rutebilerne vil derfor ikke længere have særlige omkostninger i forhold til den almindelige brug af

diesel. Begrundelsen for at yde det særlige tilskud er dermed faldet væk.

Det særlige tilskud til brug af dieselolie foreslås derfor ophævet. Det vil betyde, at rutebilerne kan få svovlfattig dieselolie uden afgift, men ikke med tilskud. Netto vil udgifterne til køb af dieselolie stige med 6-9 øre/l, hvis merprisen svarer til meromkostningerne. Det betyder, at udgifterne til brændstof til rutebildrift vil stige med indtil 9 mill. kr. årligt isoleret set.

Som nævnt vil man ikke på kort sigt kunne udelukke, at merprisen på den nye svovlfattige dieselolie vil overstige meromkostningerne på 6 - 9 øre pr. liter i forhold til let dieselolie, hvilket vil kunne øge merudgiften til rutebildrift. En del af denne eventuelle merudgift ville dog komme i alle tilfælde i forbindelse med, at kravet til højeste svovlindhold i almindelig, let og ultralet diesel skærpes fra højest 0,05 pct. til 0,035 pct. fra år 2000.

For den resterende del af 1999 foreslås det dog, at der vil blive givet et tilskud på 6 øre/l svovlfattig diesel til rutebildrift.

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 tilbageføringsordninger 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 dieselolie 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. Herved 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 trafikalskaberne m.fl. større økonomisk sik-