

## F. t. l. vedr. forskellige energiafgiftslove m.v.

kerhed for eventuelle beslutninger om at satse på gasdrift. 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 dieselolie, 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 dieselolie 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 miljøbelastende 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 dieselolien stiger mere i pris end tilskuddene til gas sættes ned, uanset at gassen ikke har helt den samme fordel med hensyn til partikeludslip som tidligere.

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

## IV. Forhøjelse af udligningsafgiften.

I det oprindelige forslag L 52 blev udligningsafgiften mv. for ikke benzindrevne personbiler og varebiler mv. foreslået sat op, således at det ikke blev mere fordelagtigt at have dieseldrevne køretøjer selv om benzinafgiften blev sat op. Da dieselaugiften nu foreslås sat op, er de forskellige foreslåede stigninger i udligningsafgiften sat ned. De nu beregnede ændringer i udligningsafgiften betyder, at balancen mellem en dieselbil og en benzinbil fastholdes under forudsætning af, at nettoprisstigningen for dieselolie bliver 14 øre/l, og under forudsætning af typiske kørselsomfang for personbiler og varebiler.

Ændringen af forslaget i form af højere dieselaugift og mindre stigning i udligningsafgiften end oprindeligt foreslået vil derfor netto være neutral for typiske personbiler og dieslbiler. I det omfang der køres mere end de anvendte forudsætninger om kørselsomfanget f.eks. 16.000 km for personbiler, vil der ske en stramning af afgifterne og omvendt.

Mens der i det oprindelige forslag blev tilstræbt en fuldstændig udligning for personbiler og varebiler, hvor der er et reelt alternativ mellem diesel og benzin, var de foreslåede udligningsafgiftsstigninger for de tungere køretøjstyper, hvor man i praksis alene anvender diesel, mindre end svarende til benzinafgiftsforhøjelsen. Nærværende forslag indeholder imidlertid de allerede nævnte ændringer for dieselaugift, hvorved forslaget netto vil belaste ejerne af tungere køretøjer såsom lastbiler, større turistbusser, entreprenørmaskiner etc.

I følgende tabeller er vist de nu foreslåede udligningsafgiftssatser sammenlignet med de gældende satser for de forskellige køretøjstyper.

Nuværende og foreslået udligning for dieseldrevne personbiler omfattet af grøn ejeravgift (halvårlig)							
Brændstofforbrug km/l diesel		Gældende lovgivning Udligning		Forslag til udligningsafgift for årene 1999, 2000, 2001 og 2002			
Under	Men mindst	1999	2002	1999	2000	2001	2002
	22,5	640	740	760	810	860	910
22,5	20,5	710	820	830	880	940	990
20,5	18,8	760	880	890	950	1010	1070
18,8	17,3	830	960	970	1030	1100	1160
17,3	16,1	890	1.040	1040	1110	1180	1250
16,1	15	960	1.100	1110	1190	1260	1340
15	14,1	1.020	1.180	1200	1280	1360	1440
14,1	13,2	1.090	1.260	1270	1360	1440	1520