

Reduktionen på 13 pct. af partikeludslippet fra dieselkøretøjer er et gennemsnit af et varierende fald i partikler fra de forskellige dieseldrevne køretøjstyper. Partikelforureningen fra rutebusser falder med ca. 26 pct., ca. 9 pct. fra personbiler, ca. 10 pct. fra lastbiler over 3,5 ton, ca. 9 pct. fra varebiler med totalvægt under 2 ton og ca. 17 pct. fra store varebiler over 2 ton.

For rutebilerne, der i dag bruger ultralet diesel, vil den svovlfattige diesel reducere partikeludslippet med som nævnt 26 pct. Det ekstraordinære store fald i partikeludslip fra rutebiler skal ses i sammenhæng med, at mange af disse har en oxyderende katalysator. Katalysatoren giver isoleret set flere partikler, hvis olien indeholder 0,5 pct. svovl. Denne uheldige effekt af katalysatoren ophører, når svovlprocenten kommer under en kritisk grænse, og er ifølge undersøgelser på Dansk Teknologisk Institut ikke til stede for olie med svovlindhold under 0,02 pct. Det skal bemærkes, at katalysatoren er nyttig i forhold til andre forurenings-typer.

For så vidt angår udslip af svovl og partikelmasse er den nye svovlfattige diesel bedre end den ultralette diesel, der har været forbeholdt rutebiler. Det lave svovlindhold i den nye diesel gør det desuden teknisk muligt at anvende partikelfiltre og denoxkatalysatorer. Nyere undersøgelser tyder på, at partikelfiltre er effektive også over for de helt små partikler (under 2,5 μ), som anses for at være specielt sundhedsskadelige. Filtersystemer er tilgængelige på markedet, mens denoxkatalysatorer først forventes om nogle år. Desuden vil det lave svovlindhold i den nye diesel forbedre virkningen af eventuelle partikelfiltre og denoxkatalysatorer. Nyere undersøgelser af partikelfiltre dokumenterer, at der er god opsamlings-effekt (85-95 pct.) for alle partikelstørrelser.

Nyere undersøgelser tyder på, at specielt små partikler (mindre end 2,5 μ) kan udgøre en sundhedsrisiko. Den samlede masse af partikler forventes som tidligere nævnt at blive reduceret med ca. 13 pct., men det vides ikke, hvor stor en andel heraf der kan forventes at være små partikler.

Derudover vil der ske en reduktion af udslippet af No_x (kvælstofoxider) med 2 pct. på landsplan. I København og på gadeplan forventes den samme reduktion.

Der forventes et fald i udslippet af NMHC (kulbrinter excl. metan) med ca. 10 pct. og en 50 pct. reduktion af mutagen/PAH (polyaromatiske kulbrinter).

LPG-busser (og CNG-busser) har ingen emission af svovl, stort set ingen emission af partikelmasse og de kulbrinter, der emitteres, er (bortset fra kulbrinterne

fra smøremidlet) mindre reaktive og derfor mindre skadelige end kulbrinterne fra diesel ud fra både en miljø- og sundhedsmæssig vurdering. De mere sundhedsrelaterede fordele ved gas fremgår ikke af de regulerede stoffer - emissionsnormerne. De små partikler og svovl reguleres ikke direkte, og kulbrinter reguleres samlet under ét, uanset meget forskellige miljø- og sundhedsmæssige virkninger. Det er også værd at nævne, at støjen fra en gasmotors forbrænding er lavere end støjen fra en dieselmotors forbrænding (ca. 78 dB(A)) - LPG-busserne i København er faktisk på niveau med støjkravet til nye personbiler (ca. 74dB(A)).

EU arbejder for tiden på at få vedtaget en EEV-norm (enhanced environmentally friendly vehicles and engines) for ekstra miljøvenlige køretøjer samtidig med indførelsen af EURO III-normerne fra år 2000/2001. Formålet er at give medlemslandene bedre muligheder for med skatteincitamentet at fremme EEV-køretøjer i f.eks. byer. I første omgang forventes EU's forslag til EEV-normer at kunne opfyldes af gasdrevne køretøjer (LPG, CNG).

Den ovenfor vurderede effekt ændres ikke i nævneværdig omfang af, at det kan forventes, at der fortsat vil være et vist salg af ultralet diesel til andet end rutebiler i 1999 og år 2000. Dels vil dette salg være af begrænset omfang - måske 2-3 pct. - hvis nuværende markedsandele for denne kvalitet fastholdes, dels er miljøgevinsten i forhold til let dieselolie ved anvendelse af den nye ultralette diesel med højst 0,035 pct. svovl større end ved den tidligere kvalitet med 0,05 pct. svovl.

Administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget skønnes at medføre engangsudgifter for Told*Skat i 1999 på 0,2 mill. kr. til edb-udvikling og information. Hertil kommer årlige driftsomkostninger på skønsmæssig 0,2 mill. kr.

Forholdet til EU-retten

Forslaget om den midlertidige afgiftsdifferentiering vedrørende ultralet diesel skal notificeres efter informationsproceduredirektivet (direktiv 98/34/EF af 22. juni 1998). Da der er tale om et forslag af afgiftsmæssig karakter, behøver vedtagelsen af lovforslaget ikke at afvente Kommissionens eventuelle bemærkninger. Herudover indeholder lovforslaget efter Skatteministeriets vurdering ikke EU-retlige aspekter, idet den oprindeligt ved L 52 foreslåede differentiering af afgiften efter svovlindhold, der skulle notificeres efter mineralolieafgiftsdirektivet, er blevet godkendt i EU.