

partikler, hvis olien indeholder 0,5 pct. svovl. Denne uheldige effekt ophører imidlertid, når svovlprocenten kommer under en kritisk grænse og er ikke til stede ved det lave svovlindhold.

I en overgangsperiode indtil udgangen af år 2000 foreslås der desuden en særlig afgiftssats på 216 øre/l for en forbedret ultralet dieselolie med højst 0,035 pct. svovl. Endelig foreslås afgiften for autogas forhøjet til 145 øre/l og afgiften for naturgas brugt som motorbrændstof forhøjet til 236 øre/Nm<sup>3</sup>.

Ifølge lovforslaget skal rutebiler kunne få hele afgiften på dieselolie godtgjort plus et tilskud på 6 øre/l i resten af 1999, hvis de bruger den svovlfattige diesel. Samtidig bortfalder den eksisterende afgiftsgodtgørelse samt tilskud på 10 øre/l til rutebiler, der har anvendt den mere forurenende ultralette diesel. De permanente tilskud til rutebiler, der bruger miljøvenlig naturgas og autogas, bortfalder, men de midlertidige, forhøjede

tilskud forlænges indtil udgangen af år 2002, dog således at de reduceres fra henholdsvis 48 øre/Nm<sup>3</sup> og 30 øre/l til 41 øre/Nm<sup>3</sup> og 25 øre/l i perioden 2000-2002.

Provenugevinsten af forslaget er i forhold til gældende regler 135 mill. kr. i 1999, 270 mill. kr. i år 2000, 295 mill. kr. i år 2001 og 330 mill. kr. i år 2002. Forhøjelsen af udligningsafgiften vil øge erhvervslivets omkostninger med ca. 175 mill. kr. i 1999 stigende til 360 mill. kr. i 2002. Afgiftsforhøjelsen vil betyde meromkostninger for erhvervslivet for 225 mill. kr. årligt. Som følge af den tyske forhøjelse vil eksportvognmændenes konkurrenceevne ikke blive forringet.

Lovforslaget skal træde i kraft den 1. maj 1999.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.