

reserveret rutebilsdrift, hvor miljøeffekten vil få størst værdi. Regeringen er indstillet på løbende at overveje mulighederne for at udbrede anvendelsesområdet for ultralet dieselolie i takt med, at forsyningsmulighederne bliver bedre, idet regeringen samtidig lægger vægt på, at det er uhensigtsmæssigt og uforholdsmæssigt omkostningskrævende, hvis ultralet diesel skal markedsføres generelt til alle anvendelser, inden der er tilstrækkelige forsyninger. En afgiftsabat vil derfor kun kunne komme olieklunder i nogle egne til gode og således give anledning til forskelsbehandling. Regeringen vil redegøre for mulighederne i foråret 1993, med henblik på eventuelle ændringer fra 1. juli 1993.

Det forventes, at der ved afgiftsdifferentieringen mellem let og almindelig dieselolie vil ske en fuldstændig fortrængning af almindelig tung dieselolie fra automarkedet fra 1. juli 1992. Miljøvirkningerne af ændringerne er betydelige. Således vil udslip af SO<sub>2</sub> blive reduceret med 75 pct. for både let og ultralet dieselolie, og udslippene af partikler vil blive reduceret med henholdsvis godt 10 pct. og henved 30 pct. ved følgende specifikationer:

		Kollektiv rutebiltrafik	Vejtransport i øvrigt
Vægtfylde . . . . .	kg/m <sup>3</sup>	820-855	820-860
Svovl . . . . .	Pct.	0,05	0,05
95 % punkt . . . . .	°C	325	370
Cetantal . . . . .	-	50	49
Cetanindex . . . . .	-	47	46

I forliget fra forsommeren 1991 indgik også, at rutebilerne senere skulle belastes med dieselafgift således, at der også ved rutebilsdrift blev et større incitament til brændstoføkonomi. Det var dog en afgørende forudsætning, at der skulle gennemføres en kompensationsordning således, at billetpriserne ikke steg.

Regeringen foreslår ikke på nuværende tidspunkt, at rutebilsdrift skal belastes med dieselafgift, hvilket i øvrigt sandsynligvis ej heller vil være krævet af de forventede EF-bestemmelser. Regeringen ønsker at afvente de igangværende overvejelser i EF om at pålægge personbefordring med blandt andet rutebiler moms. I givet fald er regeringen indstillet på at yde kompensation for de øgede omkostninger ved rutebilsdrift. Det er endnu usikkert, hvilket resultat forhandlingerne i EF vil munde ud i. Regeringen finder det på denne baggrund mest hensigtsmæssigt at afvente resultatet af forhandlingerne i EF således, at der kan gennemføres en samlet kompensationsordning for såvel momsbelastningen som olieafgiftsbelastningen. Regeringen vil tage spørgsmålet op i forbindelse med en eventuel revision pr. 1. juli 1993.

Nedenstående oversigt viser udviklingen i afgiftssatserne for olie til drift af registrerede erhvervsmotorkøretøjer:

#### Afgiftssatser for dieselolie til drift af registrerede erhvervsmotorkøretøjer

	Olie afgift	Godt- gørelse af olie- afgift	Netto olie- afgift	CO <sub>2</sub> - afgift af olie	Samlet olie- afgift brutto	Samlet olie- afgift netto
	øre pr. liter					
Før ikrafttræden af CO <sub>2</sub> -afgift . . . .	176	66	110	0	176	110
Efter ikrafttræden af CO <sub>2</sub> -afgift og inden 1/7 1992 . . . . .	149	66	83	27	176	110
Efter 1/7 1992						
Almindelig . . . . .	177	56	121	27	204	148
Let dieselolie . . . . .	167	56	111	27	194	138
Efter 1/1 1993						
Almindelig . . . . .	177	0	177	27	204	204
Let dieselolie . . . . .	167	0	167	27	194	194

#### Lastbiler, varebiler og turistbusser

Olie til drift af registrerede motorkøretøjer i momsregistrerede virksomheder belastes efter gældende regler med en afgift på 110 øre pr. liter, hvoraf 27 øre pr. liter vil være i form af CO<sub>2</sub>-afgift, når den

ne træder i kraft. Samtidig nedsættes olieafgiften tilsvarende.

Med henblik på trinvis tilpasning til minimumssatsen for diesel i EF foreslås olien til disse køretøjer fra 1. juli 1992 belastet med henholdsvis 138 øre pr. liter og 148 øre pr. liter for let og almindelig diesel-