

Bet. o. lovf. vedr. afgift af gas

om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes der fuld godtgørelse forhøjet med 55 øre pr. liter. Skatteministeren kan fastsætte de nærmere bestemmelser om godtgørelsen.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.«

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *mindretal* (V og KF):

3) Nr. 3 affattes således:

»3. I § 24, stk. 3, indsættes efter »§ 7, stk. 2,«:
»3 eller 4,«.

Bemærkninger

Til nr. 1 og 3

Regeringen foreslår indført et tilskud på 21 øre pr. liter autogas, der anvendes i rutebiler.

Regeringen foreslår yderligere, at der midlertidigt indtil 30. juni 1993 indføres en bemyndigelse til at yde et supplerende tilskud efter anmodning på 47 øre pr. liter autogas til rutebiler, der indgår i en forsøgsordning.

Regeringen foreslog oprindeligt, at gas til rutebilsdrift, der i dag belastes med 124 øre pr. liter i afgift, skulle friholdes fuldstændig for afgift. Regeringen har senere bebudet et ændringsforslag om, at der yderligere skulle gives et tilskud på 14 øre pr. liter autogas, der anvendes til rutebiler. De 14 øre pr. liter svarer til tilskuddet på 20 øre pr. liter let diesel til rutebiler, når der omregnes efter energiindhold.

Regeringen har i lovforslag nr. L 248, forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse olieprodukter og lov om afgift af gas, foreslået tilskuddet til ultralet dieselolie forhøjet fra 20 øre pr. liter til 30 øre pr. liter.

Som konsekvens af dette lovforslag foreslår regeringen nu, at tilskuddet til autogas til rutebilsdrift skal være 21 øre pr. liter.

Hermed foreslås der skabt fuldstændig afgiftsmæssig ligestilling mellem autogas og ultralet dieselolie.

Tilskud til anvendelse af energi er ikke i harmoni med de overordnede formål med energi-afgiftslovgivningen, hvorefter afgiftslovene bør medføre incitamenter til mindre energiforbrug og dermed mindre miljøbelastning.

Regeringen har i forbindelse med forliget om dieseltilpasningen 1. juli 1991 aftalt med et flertal af Folketingets partier, at brændstof til rutebiler skulle belastes med afgift, men samti-

dig skulle der gives kompensation, således at de samlede omkostninger ikke steg. Da der eventuelt er udsigt til, at persontransport i EF skal belægges med moms, og regeringen også i denne forbindelse er indstillet på at give kompensation, således at omkostningerne ikke stiger, har regeringen fundet det hensigtsmæssigt at udskyde afgiftsbelastningen af brændstof til rutebiler og kompensationen, indtil der er klarhed over, om persontransport i EF skal momsbelægges.

Regeringen håber, at denne klarhed er skabt inden den 1. juli 1993, hvor det er hensigten at foreslå drivmidlerne afgiftsbelagt og gennemføre en tilsvarende kompensation.

Regeringen ser med alvor på miljøbelastningen fra rutebiler og er opmærksom på, at især partikelforureningen vil kunne reduceres yderligere i forhold til anvendelse af ultralet dieselolie. Således vil anvendelsen af særlige filtre og katalysatorer til dieselmotorer, forbedret dieselt teknik og anvendelse af autogas og eventuelt naturgas kunne medføre en yderligere reduktion.

Regeringen finder imidlertid ikke, at man med den nuværende usikkerhed med rimelighed kan satse på et enkelt af de pågældende alternative drivmidler til rutebiler. Principielt finder regeringen ligeledes, at det afgørende er nedbringelse af miljøbelastningen og ikke så meget metoden. Hvis der skal ydes yderligere støtte til reduktioner i rutebilernes miljøbelastning, bør støtten gives til rutebiler, der har en beskeden forurening, snarere end til en bestemt teknologi eller et særligt brændstof.

Regeringen overvejer derfor i forbindelse med belastningen af brændstof til rutebilsdrift, om der ud over kompensation kan gives en merkompensation til rutebiler med særlig beskeden forurening, f.eks. under 50 pct. af partikeludslippene fra en normal rutebil på normal diesel. Kompensationen skulle knyttes til anvendelsen af sådanne særlige miljøvenlige rutebiler snarere end til anvendelsen af et bestemt brændstof. Autogasrutebiler vil sandsynligvis opfylde betingelserne for en sådan særlig merkompensation.

Tiden fra den 1. juli 1992, hvor ultralet dieselolie introduceres og dermed umiddelbart nedbringer miljøbelastningen i form af partikler med ca. 10 pct., og indtil 30. juni 1993 bør efter regeringens opfattelse anvendes til at ind-