

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

I midten af 1990'erne vil der på EF-niveau blive indført generelle udstødningsnormer for køretøjer med henblik på at opnå en udslipsreduktion.

Dette må ikke blive en undskyldning for at undlade at gøre noget på nationalt plan. Samtidig vil det kunne virke som løftestang for at opnå fælles EF-regler på et højt niveau.

Ved hjælp af afgiftsdifferentiering har man kunnet påvirke forbruget i retning af blyfri benzin i stedet for almindelig benzin. Noget lignende kan foretages for så vidt angår dieselolie.

I dag er reglerne for almindelig dieselolie således, at der højst må være et svovlindhold på 0,2 vægtprocent. Imidlertid kan man på markedet i dag få miljøvenlig diesel (let diesel), der kun har et svovlindhold på 0,05 vægtprocent. Let diesel er 10-15 pct. dyrere end den almindelige diesel. Undersøgelser viser, at let diesel udleder 30 pct. færre partikler i udstødningen, 5 pct. mindre kvælstof og 20 pct. mindre kulilte.

For at skubbe forbruget over på let diesel kræves der økonomiske incitamenter. Gevinsten vil komme i form af energi- og miljømæssige forbedringer.

Hvis det kan få store dele af transportsektoren til at bruge let diesel, vil det give en mærkbar forbedring – især i bymiljøet.

En samtidig aftrapning af afgiftsrefusionen vil ydermere tilskynde transportsektoren til at udnytte transportkapaciteten, forbedre kørselsplanlægningen og indkøbe de mere transportøkonomiske køretøjer. Dermed kan det generelle energiforbrug påvirkes.

Beslutningsforslagets gennemførelse vil desuden betyde, at regeringen får mulighed for at leve op til løftet i transporthandlingsplanen om maksimalt 0,05 vægtprocent svovlindhold i dieselolien.

Bemærkninger til forslagens enkelte punkter

Ad 1

For at mindske luftforureningen differentieres dieselaugiften således, at let diesel, der er defineret ved

først og fremmest et svovlindhold på max. 0,05 vægtprocent, bliver billigere i forhold til almindelig diesel. Afgiften er i dag 1,76 kr. pr. liter.

De, der kører på miljøvenligt brændstof, bør præmieres og ikke straffes. Derfor skal forbruget af let diesel fremmes på samme måde, som det tidligere er sket med blyfri benzin.

Ad 2

Imidlertid har en afgiftsdifferentiering ingen virkning for størstedelen af dieselforbruget. Det gælder i Danmark som eneste land i EF, at virksomheder, der er registreret efter momsloven, kan få tilbagebetalt hele afgiften. Det betyder, at en afgiftsdifferentiering ikke har virkning, og at en generelt nedsat afgiftsrefusion kun har delvis virkning.

Derfor må der, indtil refusionen for dieselaugiften er afviklet, gennemføres en ændring af afgiftsrefusionen. Der tænkes indtil da gennemført en refusion af dieselaugiften, der defineres som et beløb pr. liter. Det vil efter gennemførelse af afgiftsdifferentieringen gøre let diesel billigere.

Afhængigt af, hvordan forbruget vil fordele sig på de to typer dieselolie, og afhængigt af refusionens størrelse kan det give staten et mer- henholdsvis et mindreopvenu.

Ad 3

Forslag om nedsættelse af refusionsordningen på dieselolie er tidligere behandlet i Folketinget (L 4 af 20. oktober 1990 og L 5 af 27. december 1990, jf. Folketingstidende 1990-91 (1. samling), forhandlingerne sp. 59, 329 og tillæg A sp. 91, og Folketingstidende 1990-91 (2. samling), forhandlingerne sp. 38, 573 og tillæg A sp. 93.

Socialdemokratiet har tilkendegivet vilje til gennemførelse af tankegangen under forudsætning af, at den kollektive trafik ikke belastes således, at takstforhøjelser på den kollektive persontrafik fører til øget privatbilisme – og dermed øget miljøbelastning.

Endvidere ser Socialdemokratiet afviklingen af dieselrefusionen i sammenhæng med en omlægning af