

[Tredje næstformand]

Forslagene under punkterne 10, 11, 14, 15 og 16 henvises til Skatteudvalget, forslaget under punkt 12 henvises til Trafikudvalget, og forslaget under punkt 13 henvises til Sundhedsudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 70:**

*Forslag til folketingsbeslutning om miljøforbedringer i transportsektoren.*

Af Trøjborg (S) m.fl.  
(Fremsat 18/4 91).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Regeringen deler Socialdemokratiets ønske om miljøforbedringer i transportsektoren, sådan som det kommer til udtryk i det beslutningsforslag, Socialdemokratiet her har stillet. Forslaget afviger altså ikke så meget fra regeringens egne overvejelser.

Socialdemokratiet foreslår at indføre en differentiering af afgiften på dieselolie, så afgiften på let dieselolie bliver lavere end afgiften på anden dieselolie. Det er et forslag, som regeringen har megen sympati for. Regeringen er meget opmærksom på miljøproblemerne ved almindelig dieselolie, og regeringen vil derfor også positivt overveje mulighederne for at fremme anvendelsen af miljøvenlig dieselolie, og dér kan brugen af afgifter være en udmærket mulighed.

Jeg kan oplyse, at Miljøstyrelsen netop er ved at udarbejde en redegørelse vedrørende let diesel. Redegørelsen vil bl.a. komme til at indeholde et afsnit om mulighederne for at anvende økonomiske incitamenter.

Et af de spørgsmål, redegørelsen vil belyse, er, om der i dag er let diesel nok. Efter de hidtidige oplysninger vil de danske olieraffinerier ikke uden videre kunne levere let diesel i til-

strækkelig store mængder. Hertil kommer, at der i dag næppe er fuld klarhed over, hvad let diesel egentlig er, for det er ikke kun et spørgsmål om svovlindholdet. Denne usikre forsyningssituation gør regeringen lidt tøvende over for på nuværende tidspunkt at foretage en generel afgiftsdifferentiering, men tanken er bestemt ikke udelukket på længere sigt.

Jeg vil imidlertid gerne understrege, at regeringen er helt enig i intentionerne bag forslaget. Regeringen vil derfor positivt overveje mulighederne for allerede nu at anvende afgiftspolitikken til at fremme let diesel på udvalgte områder. Det kunne f.eks. ske ved at yde afgiftsrabat. På denne måde kunne den lette diesel i første omgang reserveres til de områder, hvor den almindelige diesel gør størst skade. Jeg tænker her i første række på den kollektive rutebiltrafik.

Regeringen vil i den kommende tid nærmere undersøge, på hvilken måde og i hvilken form de økonomiske incitamenter kunne anvendes.

Trøjborg (S):

Det socialdemokratiske forslag tager sit udgangspunkt i transporthandlingsplanen af maj 1990, som gav en række anvisninger på, hvordan transportsektorens forurening kunne begrænses og dermed medvirke til, at transportsektoren gav sit bidrag til, at vi fik en opfølgning af hovedretningslinjerne i Brundtlandrapporten om en bæredygtig udvikling.

Imidlertid medførte transporthandlingsplanen samt den efterfølgende debat herom ikke beslutninger om konkret handling på en række områder, hvor det var muligt. F.eks. hedder det om svovlindholdet i dieselolie, at man i EF vil arbejde for, at det maksimale svovlindhold i dieselolie inden udgangen af 1990'erne bliver sænket til 0,05 vægtprocent. Socialdemokratiet mener, at tiden nu er inde til handling. Princippet om, at der skal være en fordel forbundet med at opføre sig miljøvenligt og ikke det modsatte, skal slås fast. Det er forkert, at det i dag er således, at det er dyrere at nedbringe partikelforureningen end at undlade at gøre det. Netop partikelforureningen er et alvorligt problem, idet disse partikler, der kommer fra udstødning fra dieselmotorer, er meget små og dermed har mulighed for at trænge ned i menneskers lun-