

[Trøjborg]

ger. På overfladen er disse partikler forurenede, idet der dér er fastgjort en række skadelige stoffer f.eks. PRH, som er mistænkt for at være kræftfremkaldende. Derfor har vi sammensat forslaget med pkt. 1 om en afgiftsforskel, pkt. 2 om en differentiering i refusionen, og i pkt. 3 har vi sagt, at på længere sigt bør man afvikle refusionsordningen for dieselaftgiften, herunder naturligvis – det er meget vigtigt for os at understrege – sikre, at det ikke belaster den kollektive bustrafik.

Åagaard (KF):

Vi kan i Det Konservative Folkeparti dele Socialdemokratiets ønske om miljøforbedringer i transportsektoren og ser gerne intentionerne i beslutningsforslaget nærmere belyst under udvalgsarbejdet. Jeg tænker især her på, hvilken indflydelse en kraftig generel afgiftsfordel for let diesellole kan have på forbrugerne af fyringsolie, men også på, hvilke omkostninger det vil medføre at indføre en kvalitet mere i distributionssystemet.

Endvidere er sagen vel også, at der er en begrænset mængde af den type olie, der kan leveres under specifikationen let diesellole, til rådighed. I den forbindelse har vi noteret os ministerens oplysning om, at en redegørelse er på vej fra Miljøministeriet om dette emne, men som sagt er vi ikke uenige i intentionerne i dette beslutningsforslag og medvirker gerne i arbejdet for at fremme brugen af let diesel, og i den forbindelse vil vi overveje, som også skatteministeren antydede, hvilke økonomiske incitamenter der er behov for.

Charlotte Antonsen (V):

Når vi skal til at indføre miljøforbedrende foranstaltninger i transportsektoren, er det en ufravigelig forudsætning, at danske vognmænd ikke stilles ringere i konkurrencen end vognmændene i andre lande. Konkurrencen på transportområdet er særlig hård, og vi ønsker ikke i Venstre at medvirke til at tvinge danske eksportvirksomheder til at dreje nøglen om eller til at flage ud. Ideen om at gøre det billigere at benytte mindre forurenende diesel end almindelig diesel er umiddelbart en god idé. Det svarer til den afgiftsforskel, der er mellem blyholdig og blyfri benzin. Venstre mener generelt,

at i det omfang vi skal indføre miljøafgifter, må de være adfærdsregulerende. Adfærdsregulerende miljøafgifter betyder, at en højere afgift på et mere forurenende produkt fører til, at forbrugerne ønsker at benytte det andet produkt, der både er billigere og mindre forurenende.

Imidlertid er det afgørende, hvis vi skal lovgive på dette område, at vi ved, hvad vi lovgiver om. Miljøstyrelsen har allerede startet et arbejde for at undersøge muligheden for at differentiere afgifterne. Ligeledes undersøges det, hvad let diesel er, og om der kan skaffes tilstrækkelige mængder. Disse spørgsmål må vi have helt klarhed over, inden vi lovgiver, ellers er det jo blot lovgivning ud i det blå.

Den anden del af beslutningsforslaget vedrører en aftrapning af dieselfusionsordningen, så virksomhederne ikke længere kan fratække hele afgiften. Et lignende forslag fremsatte regeringen i begyndelsen af folketingssamlingen. Da var forslaget et led i finansiering af forslaget om at lempe det danske skattetryk, ligesom det også var og er et led i vores tilpasning til EF's indre marked, hvor moms og afgifter skal harmoniseres. EF's formål med disse afgiftsharmoniseringer er at harmonisere konkurrencebetingelserne for vejtransporten. Dette formål er sundt. Der skal være lige konkurrencemuligheder i EF. Danske vognmænd skal fortsat kunne konkurrere, og når vi pålægger erhvervet ekstra afgifter, er det vigtigt at tage højde for de samlede udgifter ved at være etableret i Danmark. I Danmark er det jo allerede i dag sådan, at de samlede omkostninger er højere, end de f.eks. er i Tyskland. Dér spiller to faktorer ind, som er hæmmende, og det er vægtafgiften og lønomkostningerne, så det var noget, man burde tage fat på.

Netop afgifter på vejtransportområdet og harmoniseringen af disse arbejdes der intetst med i EF i øjeblikket. Det sker som sagt som led i det indre marked, og der er netop fra Ministerrådet fremlagt et rammeforslag, som Danmark har støttet, hvori Ministerrådet laver en tredeling af de afgifter, der skal pålægges vejtransportsektoren. Tredelingen består for det første af en dieselloleafgift, altså det, vi diskuterer i dag, for det andet af en afgift, der svarer til vores vægtafgift på køretøjer, og for det tredje af en vejafgift.