

[Ellsabeth Arnold]

Under alle omstændigheder går vi ind for, at der skal være en forskel på den forurenende og den mindre forurenende dieselolie.

Trøjborg (S):

Jeg vil gerne takke for den positive tilslutning, der var, så vidt jeg hørte det, fra alle ordførerne til intentionen i forslaget, netop at gøre den miljøvenlige diesel billigere end den mere forurenende diesel. Jeg vil da gerne især takke ordføreren fra SF og fra Det Radikale Venstre. Som jeg lyttede mig til i deres ordførertaler, ser det ud til, at der nok skulle kunne skabes et flertal for hovedretningslinierne i de socialdemokratiske tanker, nemlig at ændre afgiften og afgiftsrefusionsordningen sådan, at vi opnår det, vi gerne vil, at den lette dieselolie bliver billigere end den tungere.

Det er jo en lidt absurd situation, vi har i dag, hvor f.eks. HT må ofre 10 mio. kr. ekstra for at opføre sig miljøvenligt. Jeg synes, at vi kan sige, at situationen på mange måder minder om den, vi havde, da vi besluttede at lave en afgiftsdifferentiering på benzinen. Da besluttede vi, at blyfri benzin skulle være billigere end den blyholdige benzin. Da var der en række indvendinger imod det, men det lykkedes at komme igennem med forslaget, og det viste sig jo også hurtigt, at markedet reagerede på det. De, der kunne omstille sig, omstillede sig til den blylette eller blyfri benzin. Det havde de virkninger, som man havde forudset.

Jeg vil gerne sige til hr. Jes Lunde fra SF, at man kan selvfølgelig altid vurdere, om man skal bruge markedsmekanismen som styringsmiddel, eller om man skal bruge forbud. Vi har vurderet det således i Socialdemokratiet, at hvis vi brugte markedsmekanismen, kunne vi meget hurtigt nå et resultat. Vi kunne også undgå at komme ind i en meget kompliceret forhandling med leverandørerne af diesel og de raffinaderier, der skal behandle produkterne, om, i hvilken tidsrækkefølge man skulle lægge et forbud.

Ved at vælge vor model har man den mulighed, at man meget hurtigt kan gå i gang med at give en lettelse for dem, der allerede har valgt at få leveret den svovllette diesel, og derved ville man få et naturligt pres på branchen. Jeg har set i dagspressen, at branchen allerede har reageret

på tanker om at differentiere afgiften. F.eks. har Shellraffinaderiet besluttet at investere 700 mio. kr. i et afsvovlingsanlæg på raffinaderiet i Fredericia. Jeg har også bemærket, at Haahr Benzin er parat til at levere den lette dieselolie på deres servicestationer, og at de også har mulighed for at få det raffineret på et af deres raffinaderier.

Skatteministeren var bl.a. inde på, at Miljøstyrelsen var på vej med en redegørelse, der prøvede at afdække nogle tekniske problemer. Det var en række andre ordførere, bl.a. hr. Aagaard og fru Charlotte Antonsen, også inde på. Dertil vil jeg gerne sige, at det jo ikke er særlig kompliceret at fastlægge en teknisk specifikation for svovlet dieselolie. Der foreligger naturligvis en teknisk specifikation for dem, der kan levere det i dag, f.eks. Texaco og Haahr Benzin, og det er ikke særlig kompliceret at fastlægge en standard på området. Så det vil ikke være noget teknisk problem, der vil tage lang tid at definere, hvad den danske standard skal være, i givet fald selvfølgelig koordineret med internationale standarder.

Det er i hvert fald sådan, at man kan konstatere et praktisk eksempel, nemlig at HT, for øvrigt også Vejle Kommunes busselskab, anvender den lette dieselolie i deres busser. Dermed er det også bevist, at der ikke er nogle tekniske problemer for køretøjerne forbundet med at køre på den lette dieselolie.

Jeg vil gerne sige til skatteministeren, til hr. Aagaard fra Det Konservative Folkeparti og fru Charlotte Antonsen fra Venstre, at vi var selvfølgelig glade for de positive bemærkninger om intentionerne i forslaget, men selvfølgelig også lidt skuffet over, at holdningen alligevel var den, at vi hellere må vente og se, hvad der sker, og at det er bedst at udskyde det, til det passer os ved en given lejlighed at få det gennemført. Fru Charlotte Antonsen sagde endog, at det var meget vigtigt, at vi her ventede på, at der kom en EF-beslutning.

Dér må man så vælge. Vil man gennemføre noget, der virker nu, eller vil man vente, til EF når frem til en enig beslutning, hvad man vel kan forvente at de gør en gang i slutningen af halvfemserne? Vi har altså valgt i Socialdemokratiet at sige, at det er vigtigt, at vi når frem til en beslutning nu, og at denne beslutning også