

Svar (25/9 2000)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):
For eksisterende virksomheder har kravene til håndtering af skrotbiler og affald herfra været gældende siden 1. juli. I bekendtgørelsens bilag stilles der særlige krav til udtagningen og den videre håndtering af en lang række væsker, materialer og komponenter, herunder sprinklervæske.

Begrundelsen for, at sprinklervæske ikke blev sidestillet med brændstof var, at der ikke er samme udsigt til, at væsken hurtigt vil blive genbrugt på virksomheden. Desuden var der ikke som nævnt i besvarelsen af spørgsmål S 3350 bemærkninger til reglerne om håndtering af sprinklervæske i forbindelse med høringen af udkastet til bekendtgørelse.

Jeg er åben overfor, at der kan vise sig behov for justeringer i bekendtgørelsen. Som udgangspunkt finder jeg det mest hensigtsmæssigt, at det sker efter en samlet vurdering, sådan som jeg har lagt op til i besvarelsen af S 3350.

Uanset ovenstående og i lyset af, at formanden for Dansk Autogenbrug også har kommenteret reglerne omkring sprinklervæske, har jeg bedt Miljøstyrelsen om, at kontakte brancheforeningen med henblik på at drøfte netop disse regler.

Spm. nr. S 3906

Til skatteministeren (15/9 2000) af:

Anders Mølgaard (V):

»Hvad er ministerens holdning til, at mange vognmænd vælger at tanke op i Østrig, hvilket resulterer i, at den østrigske stats indtægtsprovenu er forholdsvis høj trods lavere afgifter på diesel?«

Svar (2/10 2000)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Da jeg mener, at spørgsmålet skal ses i sammenhæng med S3905, vil nedenstående gælde som svar på begge spørgsmål.

Afgiften på diesel kan næppe betragtes som markant lavere i Østrig end i Danmark. Ifølge Skatteministeriets oplysninger er afgiften på diesel i Østrig på 3.890 OS pr. 1000 liter. Med en kurs på 54,265, den officielle kurs den 19. september 2000, svarer dette til 2.111 DKK pr. 1000 liter. Den danske afgift på svovlfattig diesel, som i øjeblikket er den mest anvendte dieseltypen, er 2.556 DKK pr. 1000 liter, incl. CO₂-afgift. En afgiftsforskel på 0,45 øre pr. liter diesel kan næppe betegnes som markant.

I forhold til Tyskland er afgiften på dieselolie i Østrig ca. 25 pct. lavere. Jeg er ikke bekendt med størrelsen af den østrigske stats indtægter fra dieselafgiften, men den lave afgift sammenlignet med den tyske gør formentlig, at mange vognmænd, såfremt de passerer Østrig på turen, vælger at tanke der. Generelt må det formodes, at vognmænd tanker, hvor det er billigst.

Af samme grund vælger mange vognmænd at tanke i Danmark. Den danske afgift er ca. 18 øre/liter lavere end den tyske og ca. 40 øre/liter lavere end den svenske. Afgiftsforskellen har medført, at grænsehandlen er positiv i dansk favør.

En eventuel satsreduktion af den danske dieselafgift vil føre til et provenutab for staten. Der vil ganske vist komme en øget grænsehandel i dansk favør, hvis afgiftsspændet mellem Danmark og nabolandene øges, men stigningen fra den øgede grænsehandel vil ikke kunne opveje provenutabet ved en lavere afgiftssats på det eksisterende forbrug af dieselolie. Staten vil således ikke kunne tjene penge på at reducere dieselafgiften.

Spm. nr. S 3905

Til skatteministeren (15/9 2000) af:

Anders Mølgaard (V):

»Er ministeren indstillet på at lade sig inspirere af en afgiftsmodel på diesel, som eksempelvis den i transitlandet Østrig, hvor afgiften på diesel er markant lavere end i Danmark, og finder ministeren ikke, at Danmark som jo er et transitland for f.eks. svenske og norske lastbiler kan lade sig inspirere af et andet transitlands dieselafgifter?«

Svar (2/10 2000)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Der henvises til svaret på S 3906.