

Bilag til bet. o. lovf. vedr. visse forbrugsafgiftslove

spillet ind, at der har været en række tekniske problemer forbundet med installerede gasanlæg.

Ser man alene på personbiler, må der ved vurderingen af de miljømæssige forhold skelnes mellem situationen, således som den ser ud i dag, og den situation, der foreligger, når de amerikanske udstødningsnormer indføres fra 1. oktober 1990.

For at opfylde de amerikanske normer må de gasdrevne biler nemlig ligesom benzindrevne biler forsynes med regulerede 3-vejs katalysatorer, og der vil derfor ikke i denne situation være noget miljømæssigt argument for at benytte gas frem for benzin. Derimod vil autogas – på lige fod med benzin – være at foretrække frem for dieselolie, også selv om dieselbilerne opfylder de amerikanske normer.

Set i forhold til de eksisterende biler kan der være visse miljømæssige fordele knyttet til anvendelsen af autogas.

I forhold til benzindriften giver gasdriften mindre udslip af kulilte (CO) og kulbrinter (HC). Endvidere er sammensætningen af de udsendte kulbrinter mindre problematisk, hvilket bl.a. giver sig udtryk ved, at den mutagene effekt (kræftfremkaldende egenskab) af udstødningsgassen fra gasdrevne biler er meget lav.

Såfremt sammenligningen går på blyholdig benzin, er der endvidere den fordel, at autogas ikke indeholder bly.

Derimod er udslippet af kvælstofoxider (NO_x) stort set ens ved benzindriften og gasdriften.

I forhold til dieseldrevne biler er den store fordel ved gasdriften, at udstødningsgassen ikke indeholder partikler, ligesom den mutagene effekt er væsentlig lavere. Derimod er udslippet af NO_x større fra gasdrevne biler end fra dieseldrevne biler.

Der er således ingen tvivl om, at gasdrevne biler i sammenligning med benzindrevne biler miljømæssigt er at foretrække, indtil skærpede normer til bilers udstødning træder i kraft 1. oktober 1990.

Det vurderes dog, at der skal ske meget kraftig subsidiering af gasbiler, hvis der indtil denne dato ønskes en større udbredelse af gasbiler. Denne subsidiering vurderes ikke at ville stå i rimeligt forhold til de miljømæssige fordele.

Energiministeriet har tilsluttet sig denne bevarelse.

Spørgsmål 14:

Kredittiden for afgifter og moms på benzin bedes oplyst. Hvor store beløb har benzin- og olieselskaberne gennemsnitligt til rådighed som følge af afgifter og moms i alt og alene relateret til benzinsalget?

Såfremt der forudsættes en rente på 10 pct. p.a., hvad er da rentegevinsten på afgifter og moms fra benzinsalget i alt om året, og hvad svarer det til omregnet pr. solgt liter benzin?

Svar:

Afgifterne af olie, benzin og LPG, der normalt opkræves i engrosledet, opgøres for en måned ad gangen og angives inden den 15. i måneden efter. Afgifterne skal indbetales inden udgangen af måneden. Den gennemsnitlige kredittid er således 45 dage.

Byerhverv, hvorunder olieselskaber og forhandlere hører, opgør moms for et kvartal ad gangen. Momsen skal angives og betales inden den 20. i den anden måned efter kvartalet. Den gennemsnitlige kredittid er således 95 dage for byerhverv.

Ved import opkræves importmoms i forbindelse med fortoldningen. Importmomsen for en måned skal indbetales inden udgangen af den følgende måned. Kredittiden er således i gennemsnit 45 dage.

Arbejdsmarkedsbidraget opgøres for et kvartal og skal indbetales 3 måneder og 20 dage efter kvartalets udløb. Den gennemsnitlige kredittid er således 155 dage.

I 1988 var provenuet af benzin, olie og LPG-afgifterne som følger: