

[Trafikministeren]**Flytrafik**

Flytrafikken er en væsentlig del af det internationale samkvem, men hører til blandt de mest forurenende transportformer.

Den internationale luftfartsorganisation ICAO's miljøkomité afholder her i december et møde om forslag til nye miljøkrav til flytrafik.

På mødet lægges der fra europæisk side blandt andet op til vedtagelse af skærpede krav både vedrørende støjregler og vedrørende NO_x-krav til nye flytyper.

For støj forventes blandt andet fjernet visse uklarheder omkring tolkningen af måleproceduren, som skal sikre, at der ikke indføres nye eller ombyggede fly med støjegenskaber, der ikke lever op til princippet om den bedste tilgængelige teknologi.

For NO_x forventes vedtaget en 20 pct.s skærpelse af emissionskravene, gældende fra 1996 for nye motortyper.

De skandinaviske lande er endvidere blevet enige om at lægge op til at foreslå en næste fase i arbejdet, hvor kravene skal skærpes yderligere. Der arbejdes således nu på at samle bredere europæisk opbakning til et forslag om, at der inden 1995 bør vedtages en støjreduktion på 3 decibel og en skærpelse af NO_x-kravet med 60 pct. i forhold til de gældende standarder for nye kapitel 3-fly, gældende fra 1998 for nye motortyper.

Sådanne meget væsentlige skærpselser af kravene vil medvirke til at fremme udviklingen af mere miljøvenlige flytyper, som klarer disse vidtgående krav.

4. Afgiftsmæssige initiativer

Regeringen anser skatte- og afgiftsmæssige initiativer som nogle af de væsentligste virkemidler til realisering af transporthandlingsplanen. Som bekendt er det regeringens politik ikke at øge det samlede skatte- og afgiftstryk, hvorfor stramninger på transportområdet skal ses i en større sammenhæng. Ligeledes skal sikres, at afgiftsomlægninger ikke forringer Danmarks konkurrenceevne over for udlandet.

Harmonisering af brændstofafgifter

EF-Kommissionen fremlagde i februar 1991 forslag til harmonisering af afgiftssatserne for motorbrændstof. Forslaget indebærer fastsættelse af målsatser for afgiften på benzin og et

højt afgiftsbånd for dieselolie. Regeringen har aktivt arbejdet for en harmonisering på et så højt niveau som muligt.

En afgiftsharmonisering på højt niveau vil styrke den generelt set miljøvenlige søtransportskonkurrenceevne over for landevejstransporten.

På lidt længere sigt vil gennemførelse af forslaget betyde, at afgiften på blyfri benzin bliver 3,51 kr./l og 3,91 kr./l for blyholdig benzin. Disse satser indeholder et CO₂-afgiftselement på 35 øre/l. For dieseloliens vedkommende er foreslået et afgiftsbånd svarende til 1,93–2,13 kr./l.

Afgiftsforslaget har været behandlet i Ministerrådet, hvor vi er principielt enige om minimumssatser gældende fra 1. januar 1993. Derefter vil afgiften på henholdsvis blyfri og blyholdig benzin være mindst 2,26 kr./l og 2,65 kr./l, mens dieselolie som minimum pålægges 1,93 kr./l.

De danske afgiftssatser er på nuværende tidspunkt for dieseloliens vedkommende 1,76 kr./l, for blyfri benzin 2,25 kr./l og for blyholdig benzin 2,90 kr./l.

Begrænsning i godtgørelse af dieselolieafgift

Efter de hidtil gældende regler fik momsregistrerede virksomheder godtgjort hele afgiften på dieselolie. Med virkning fra 1. juni 1991 blev loven ændret, således at afgiftsgodtgørelsen blev nedsat med 1,10 kr./l for den del af dieselolien, der anvendes til drivmiddel i registrerede køretøjer.

Samtidig med begrænsningen af afgiftsrefusionen blev også udligningsafgiften ophævet. Derved flyttes en væsentlig del af afgiftsbelastningen fra faste afgifter til kørselsafhængige afgifter. Dette vil i sig selv skabe incitament til forbedret kapacitetsudnyttelse og mere energibevidst adfærd, og på længere sigt vil indførelsen af endnu højere brændstofafgifter øge dette incitament.

Letdiesel og LPG

Undersøgelser har vist, at busser bidrager med en betydelig andel af luftforureningen i bygaderne, specielt hvad angår forurening med kvælstofoxider og partikler. Ved anvendelse af letdiesel kan bussernes partikelforurening reduceres med ca. 30 pct. og svovldioxidforureningen med ca. 75 pct.