

**Svar (8/8 96)**

**Statsministeren** (Poul Nyrup Rasmussen): Regeringen fremsendte den 15. december 1995 en handlingsplan med 27 forslag til lettelse af de mindre virksomheders administrative byrder til Folketinget. En del af disse forslag er allerede gennemført, og der arbejdes planmæssigt med størstedelen af de øvrige.

Uanset om et lovforslag har været vurderet af et testpanel (erhvervspanel) eller ej, vil der under alle omstændigheder altid foreligge en vurdering af betydningen for virksomhedernes administrative byrder. En sådan vurdering skal fremgå af bemærkningerne til et lovforslag.

**Spm. nr. S 3064**

Til miljø- og energiministeren (16/7 96) af: **Erik Jacobsen (V):**

»Har ministeren til hensigt at hæve afgiftssatserne på benzinpriserne og afgiften for landevejstransporten og indføre yderligere restriktioner for tunge lastvogne i forbindelse med ministerens forslag om en kraftig reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet?«

**Begrundelse**

Spørgsmålet er, om ministeren i forbindelse med reduktionen af CO<sub>2</sub>-udslippet vil acceptere andre energiforanstaltninger, såsom produktion af tilsætningsstoffer, som har det samme formål som ensidige forhøjelser af afgifterne for at mindske landevejstransporten, og som eventuelt kunne produceres af dansk landbrug og således har den fordel at kunne styrke dansk beskæftigelse og give det hårdt trængte landbrug en ny nicheproduktion. Dermed kunne man også åbne muligheden for produktion af alternative produkter for landbrugssektoren.

**Svar (25/7 96)**

**Miljø- og energiministeren** (Svend Auken): I regeringens energihandlingsplan »Energi 21« samt regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip er der fremlagt en række initiativer på transportområdet. Disse

tiltag vurderes samlet at muliggøre en stabilisering på 1998-niveau af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning i år 2005.

Det er regeringens opfattelse, at de samlede samfundsmæssige omkostninger, herunder de miljømæssige omkostninger, som trafikken giver anledning til, skal indgå ved prissætning af transport. I handlingsplanen for transportsektoren vurderes det som muligt at nå målsætningen om en stablisering af CO<sub>2</sub>-udslippet på 1988-niveauet i år 2005, hvis benzinprisen stiger i nogenlunde samme takt som energieffektiviteten for nye personbiler. Dette svarer til en uændret benzinudgift pr. kørt km for nye personbiler. Det er endvidere forudsat, at prisen på diesel følger stigningen i benzinprisen.

I regeringens handlingsplan for transportområdet anføres endvidere, at brændstofpriserne forventes at stige over en årrække. I det omfang at stigningerne ikke afspejles i producentprisen, vil andre midler til at påvirke de samlede transportomkostninger blive overvejet. Mulige afgiftsændringer vil blive afpasset efter benzin- og dieselpriserne i vore nabolande, så utilsigtet grænsehandel undgås.

For så vidt angår biobrændsler, fremgår det af transporthandlingsplanen, at der er væsentlige økonomiske barrierer forbundet med brug af biobrændsler i transportsektoren. De foreløbige vurderinger tyder på, at biobrændsler mest hensigtsmæssigt kan anvendes til at dække andre former for energiforbrug, herunder forbruget i kraftvarmesektoren.

Med henblik på at afklare om biobrændstoffer på længere sigt kan indgå i energiforsyningen i transportsektoren, er der i 1995 igangsat et forsøgsprogram. Programmet har bl.a. til formål at koordinere projekter, der kan bidrage til at afklare, hvorvidt biobrændstoffer er et effektivt virkemiddel til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet, samt – i positivt fald – hvornår og på hvilke områder det mest hensigtsmæssigt kan realiseres.

På denne baggrund har regeringen ingen aktuelle planer om at ændre afgiftsbelastningen i relation til transportsektoren.