

cielt indenfor områderne om HIV-smittemåder, og hvorledes man beskytter sig mod at få seksuelt overførbare sygdomme.

Undersøgelsen fra Dansk Røde Kors viser ifølge Sundhedsstyrelsen klart effekten af sundhedsinformation af asylansøgere ved ankomsten til landet, og det er Sundhedsstyrelsens opfattelse, at øget viden om seksuelt overførbare sygdomme vil påvirke adfærd og nedsætte smitte med disse sygdomme.

Jeg vil oversende den fra Dansk Røde Kors modtagne foreløbige rapport til Folketingets Sundhedsudvalg til orientering. Når den endelige rapport foreligger, vil jeg overveje behovet for yderligere initiativer på dette område.

Spm. nr. S 354

Til skatteministeren (29/10 96) af:

Jes Lunde (SF):

»Vil ministeren vurdere virkningerne på statsfinanser og miljø i forbindelse med HT's forslag til justering af dieselafgiften og beregne på et provenu-neutralt forslag med samme virkning?«

Begrundelse

Ifølge Ritzau den 29. oktober 1996 har HT henvendt sig til tre ministerier, herunder Skatteministeriet, med forslag om ændringer i dieselafgiften, der skulle kunne nedsætte forureningen betragteligt. Provenutabet skulle være ca. 100 mio. kr. for HT-området. Ministerens kommentar udbedes, idet der supplerende udbedes en vurdering af et forslag med samme virkning, men uden provenutab.

Svar (11/11 96)

Skatteministeren (Carsten Koch):

I det nuværende afgiftssystem for mineralolier differentieres mellem følgende dieseltyper til brug som motorbrændstoffer:

- Alm. diesel med energiafgift på 212 øre/liter i 1997
- Let diesel med energiafgift på 202 øre/liter i 1997

Hertil kommer en CO₂-afgift på 27 øre/liter uafhængigt af dieseltypen.

Rutebiler, der anvender ultralet diesel, får hele afgiften godtgjort med tillæg af 30 øre/liter.

Disse afgiftsdifferentieringer er begrundet ud fra miljømæssige parametre herunder partikler, svovl mm. Emissionerne for ultralet diesel er således generelt bedre end for let diesel, der igen er bedre end alm. diesel.

HT's forslag er, at der indføres en ny dieselklasse svovlfri diesel eller supermiljødiesel som skal have en godtgørelse på yderligere ca. 17 til 18 øre/liter i forhold til ultralet diesel (svarende til 22 øre/liter inkl. moms). De 22 øre/liter inkl. moms skulle svare til merprisen for supermiljødiesel i forhold til ultralet diesel.

Såfremt alle busser i rutekørsel, der kan få forhøjet godtgørelse for ultralet diesel, i stedet benyttede supermiljødiesel og fik godtgjort meromkostningen, der antages at være ca. 20 øre/liter, ville der opstå et provenutab på henved 20 mill. kr.

Jeg finder HT's forslag interessant, og mulighederne for at forbedre miljøet i byerne gennem en tilskyndelse til at benytte den bedst mulige dieselkvalitet vil blive undersøgt. Som det fremgår af ovenstående er et af principperne bag energiafgiften på diesel netop brændstoffets miljøkvaliteter.

Der er nedsat et udvalg under Trafikministeriet, hvor energiafgifter i den kollektive trafik skal undersøges. Her vil mulighederne og behovet for at fremme supermiljødiesel indgå i overvejelserne.

Blandt overvejelserne må være de forskellige muligheder for at mindske emissionen af partikler, svovl mv., mulighederne for at fremskaffe supermiljødiesel og omkostningerne herved.

Spm. nr. S 326

Til undervisningsministeren (28/10 96) af:

Jens Hald Madsen (V):

»Mener ministeren, at pool er folkeoplysende virksomhed, og i bekræftende fald, hvori består det folkeoplysende?«