

Svar (24/4 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Med det kendskab som jeg har til AIM-Nielsen's undersøgelse, som refereret i bladet Motor, marts 1998, tager jeg forskellen mellem AIM-Nielsen's undersøgelse og OECD's CO₂-opgørelse som et udtryk for, at der er meget fokus på bilernes CO₂-udslip. Hertil kommer, at det er vist sig at være sværere at begrænse transportsektorens CO₂-udslip end andre sektors CO₂-udslip.

Spm. nr. S 186

Til trafikministeren (16/4 98) af:

Hans Christian Schmidt (V):

»Vil ministeren redegøre for årsagen til, at den private trafik er pålagt energiafgift – hvor det ikke er tilfældet for den kollektive trafik?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 184.

Svar (24/4 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Den kollektive trafik er i dag fritaget for energiafgifter, idet der dog for togdrift betales reducerede CO₂-afgifter. Et af argumenterne for at fritage den kollektive trafik for energiafgifter er, at den kollektive trafik drives med offentlige tilskud.

Som det fremgår af Regeringens Trafikredegørelse 1997 vurderer et tværministerielt udvalg under Trafikministeriet p.t., om det er muligt at finde en hensigtsmæssig model for at pålægge den kollektive trafik energiafgifter samtidig med at provenuet fra afgiften tilbageføres. Dette overvejes med henblik på at fremme energieffektiviteten i den kollektive trafik, uden at forringe konkurrenceevnen over for andre transportformer. Udvalgets arbejde forventes afsluttet her i 1998.

Spm. nr. S 187

Til trafikministeren (16/4 98) af:

Hans Christian Schmidt (V):

»Hvad agter regeringen at gøre for at øge andelen af dieseldrevne personbiler i Danmark, der som bekendt har et mindre CO₂-udslip end benzindrevne biler, og hvilke kommentarer har ministeren i denne forbindelse til svenskernes nedsættelse af dieselafgiften?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 184.

Svar (24/4 98)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det er regeringens opfattelse, at man ikke på nuværende tidspunkt vil kunne støtte initiativer, der har til formål at fremme dieseldrevne personbiler på bekostning af benzindrevne biler med katalysator. Ulemperne ved dieslbiler i form af større udslip af kvælstofoxider (NO_x) og partikler kan efter regeringens opfattelse ikke opvejes af det mindre udslip af CO₂. Regeringen er klar over, at der er en teknisk udvikling i gang, som kan resultere i dieselmotorer med væsentlig lavere emissioner. De meldinger, der kommer fra industrien, er imidlertid, at dette tidligst vil være tilfældet fra omkring 2005.

Til brug for besvarelsen af dette spørgsmål har jeg indhentet en udtalelse fra Miljøstyrelsen, hvortil jeg skal henholde mig:

»Oplysningerne om en nedsættelse af dieselafgiften i Sverige må bero på en misforståelse. Miljøstyrelsen har fra det svenske Miljøministerium fået oplyst, at der som et led i EU-tilpasningen i 1993 blev indført en ændring i beskatningsreglerne, som indebærer, at den årlige kilometerskat blev erstattet af en skat på brændstofferne. For diesel blev beløbet fastsat således, at beskatningen for lastbiler blev uændret. For ikke at gøre forholdene for gunstige for dieselpersonbiler, blev skatten for nye dieslbiler forhøjet med en faktor 5, mens man for ældre biler nøjedes med en fordobling af skatten. En statslig udredning fra 1997 foreslår, at dieselskatten forhøjes, samt at den årlige skat for ældre dieslbiler forhøjes til samme niveau som for nye dieslbiler.