

Til lovforslag nr. L 52. Skriftlig fremsættelse (21. oktober 1998)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. samt forskellige energiafgiftslove. (Forhøjelse af afgiftssatserne for dieseldrevne biler, månedsafgift for tilflyttere fra Færøerne og Grønland m.v., differentiering af afgiften af dieselolie efter svovlindhold m.v.).

(Lovforslag nr. L 52).

Nærværende forslag skal ses i sammenhæng med regeringens miljø- og energipolitiske målsætninger.

For at reducere partikelemissionen fra dieseldrevne køretøjer og af hensyn til indførelsen af ny teknologi til forureningsbekæmpelse er der i EU opnået enighed om, at grænseværdien for svovlindholdet i dieselolie i år 2005 skal nedsættes til 0,005 pct. svovl.

Danmark går hermed i front, idet det foreslås, at der indføres en ny afgiftsklasse for svovlfattig diesel med højst 0,005 pct. svovl svarende til den kommende EU-standard. Forslaget er en del af aftalen mellem regeringen, SF og Enhedslisten om skattejusteringer m.v.

Satsen for den svovlfattige dieselkvalitet foreslås nedsat med 9 øre/l i forhold til den gældende afgiftssats på 229 øre/l (incl. CO₂-afgift og excl. moms) for let dieselolie. Samtidigt forhøjes satsen for almindelig let dieselolie, anden dieselolie og petroleum, som anvendes som motorbrændstof, med 9 øre/l.

Det er regeringens opfattelse, at hele det afgiftsbelastede marked vil overgå til den ny svovlfattige diesel med uændret pris til følge.

Når det sker, vil svovlindholdet i brændstoffet være faldet med 90 pct. Det bedste for miljøet er dog, at mindre svovl giver færre partikler. Forslaget vil derfor betyde en reduktion i partikeludslippet fra dieseldrevne biler med ca. 13 pct.

For rutebiler, der i dag bruger ultralet diesel, vil den svovlfattige diesel reducere partikeludslippet med 26 pct., hvilket skal ses i sammenhæng med, at mange af rutebilerne har en oxyderende katalysator. Denne giver isoleret set flere partikler, hvis olien indeholder 0,5 pct. svovl. Denne uheldige effekt ophører imidlertid, når svovlprocenten kommer under en kritisk grænse, og er ikke til stede for olie med et svovlindhold på under 0,05 pct.

Hertil kommer, at den nye dieselkvalitet giver mulighed for bruge partikelfiltre og denoxkatalysatorer, hvorved forureningen kan reduceres yderligere.

Afgifterne på autogas og naturgas følger afgiften på den mest solgte diesel. Derfor foreslås det, at afgiftssatserne for autogas og naturgas anvendt som motorbrændstof sættes tilsvarende ned.

Da den ny svovlfattige dieselolie giver mindre miljøbelastning end den ultralette diesel, der i praksis har været forbeholdt rutebiler, foreslås det, at den eksisterende afgiftsgodtgørelse samt tilskud på 10 øre/l til rutebiler, der anvender ultralet diesel, bortfalder. Tilskuddet har kompenseret rutebilerne for meromkostningerne ved at anvende den ultralette diesel.

Det foreslås samtidig, at rutebiler kan få hele afgiften på dieselolie godtgjort, hvis de anvender den svovlfattige diesel, samt et tilskud på 6 øre/l i 1999.

Der gives desuden rutebilerne et tilskud ved brug af naturgas og autogas som følge af, at disse brændsler giver mindre partikelforurening. De gældende tilskudssatser på henholdsvis 48 øre/Nm³ og 30 øre/l er midlertidige indtil udgangen af 1999, hvorefter der gås over til permanente lavere satser på henholdsvis 11 øre/Nm³ og 7 øre/l. Det foreslås, at de permanente tilskud bortfalder, samt at de midlertidige tilskud forlænges indtil udgangen af år 2002, dog således at de reduceres fra henholdsvis 48 øre/Nm³ og 30