

Til lovforslag nr. L 16. Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 13. maj 1992

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af gas

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt og i samråd.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige henvendelser fra:

A/S Dansk Shell,
BP Gas A/S
Kuwait Petroleum (Danmark) A/S,
Skibby Motor A/S og
Statoil A/S.

Der er af skatteministeren og af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Et flertal (udvalget med undtagelse af Socialistisk Folkepartis og Kristeligt Folkepartis medlemmer) finder, at udviklingen i miljøbelastningen fra rutebiler bør følges nøje, herunder i hvilket omfang tilskuddet på 55 øre pr. liter autogas til rutebil drift er af passende størrelse og et passende instrument til at sikre opfyldelse af de ønskede mål om en yderligere reduktion i miljøbelastningen fra rutebiler. Regeringen opfordres til inden 1. januar 1994 at foretage en vurdering på baggrund af de erfaringer, der er indhøstet inden da.

Herefter indstiller et flertal (Socialdemokratiets, Fremskridtspartiets, Centrum-Demokraternes og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget) lovforslaget til vedtagelse med det af et mindretal stillede ændringsforslag.

Et mindretal (Venstres og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til vedtagelse med de af skatteministeren stillede ændringsforslag.

Et andet mindretal (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget og de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Et tredje mindretal (Kristeligt Folkepartis medlem af udvalget) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget og de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

Ændringsforslag

Til § 1

Af skatteministeren, tiltrådt af et mindretal (V og KF):

1) Nr. 2 affattes således:

»2. I § 7 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

»Stk. 2. For afgift af gas, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes der fuld godtgørelse forhøjet med 21 øre pr. liter.

Stk. 3. Skatteministeren bemyndiges til at forhøje den i stk. 2 nævnte godtgørelse med yderligere 47 øre pr. liter gas, der anvendes i de i stk. 2 nævnte køretøjer, såfremt disse indgår under en forsøgsordning. Godtgørelsen, der ydes efter ansøgning, bortfalder den 1. juli 1993.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 4 og 5.«

Af et mindretal (S og FP), tiltrådt af et mindretal (CD og RV):

2) Nr. 2 affattes således:

»2. I § 7 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. For afgift af gas, der anvendes i personmotorkøretøjer, der med tilladelse efter lov

Bet. o. lovf. vedr. afgift af gas

om buskørsel anvendes til rutekørsel, ydes der fuld godtgørelse forhøjet med 55 øre pr. liter. Skatteministeren kan fastsætte de nærmere bestemmelser om godtgørelsen.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.«

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *mindretal* (V og KF):

3) Nr. 3 affattes således:

»3. I § 24, stk. 3, indsættes efter »§ 7, stk. 2,«:
»3 eller 4,«.

Bemærkninger

Til nr. 1 og 3

Regeringen foreslår indført et tilskud på 21 øre pr. liter autogas, der anvendes i rutebiler.

Regeringen foreslår yderligere, at der midlertidigt indtil 30. juni 1993 indføres en bemyndigelse til at yde et supplerende tilskud efter anmodning på 47 øre pr. liter autogas til rutebiler, der indgår i en forsøgsordning.

Regeringen foreslog oprindeligt, at gas til rutebilsdrift, der i dag belastes med 124 øre pr. liter i afgift, skulle friholdes fuldstændig for afgift. Regeringen har senere bebudet et ændringsforslag om, at der yderligere skulle gives et tilskud på 14 øre pr. liter autogas, der anvendes til rutebiler. De 14 øre pr. liter svarer til tilskuddet på 20 øre pr. liter let diesel til rutebiler, når der omregnes efter energiindhold.

Regeringen har i lovforslag nr. L 248, forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse olieprodukter og lov om afgift af gas, foreslået tilskuddet til ultralet dieselolie forhøjet fra 20 øre pr. liter til 30 øre pr. liter.

Som konsekvens af dette lovforslag foreslår regeringen nu, at tilskuddet til autogas til rutebilsdrift skal være 21 øre pr. liter.

Hermed foreslås der skabt fuldstændig afgiftsmæssig ligestilling mellem autogas og ultralet dieselolie.

Tilskud til anvendelse af energi er ikke i harmoni med de overordnede formål med energi-afgiftslovgivningen, hvorefter afgiftslovene bør medføre incitamenter til mindre energiforbrug og dermed mindre miljøbelastning.

Regeringen har i forbindelse med forliget om dieseltilpasningen 1. juli 1991 aftalt med et flertal af Folketingets partier, at brændstof til rutebiler skulle belastes med afgift, men samti-

dig skulle der gives kompensation, således at de samlede omkostninger ikke steg. Da der eventuelt er udsigt til, at persontransport i EF skal belægges med moms, og regeringen også i denne forbindelse er indstillet på at give kompensation, således at omkostningerne ikke stiger, har regeringen fundet det hensigtsmæssigt at udskyde afgiftsbelastningen af brændstof til rutebiler og kompensationen, indtil der er klarhed over, om persontransport i EF skal momsbelægges.

Regeringen håber, at denne klarhed er skabt inden den 1. juli 1993, hvor det er hensigten at foreslå drivmidlerne afgiftsbelagt og gennemføre en tilsvarende kompensation.

Regeringen ser med alvor på miljøbelastningen fra rutebiler og er opmærksom på, at især partikelforureningen vil kunne reduceres yderligere i forhold til anvendelse af ultralet dieselolie. Således vil anvendelsen af særlige filtre og katalysatorer til dieselmotorer, forbedret dieselt teknik og anvendelse af autogas og eventuelt naturgas kunne medføre en yderligere reduktion.

Regeringen finder imidlertid ikke, at man med den nuværende usikkerhed med rimelighed kan satse på et enkelt af de pågældende alternative drivmidler til rutebiler. Principielt finder regeringen ligeledes, at det afgørende er nedbringelse af miljøbelastningen og ikke så meget metoden. Hvis der skal ydes yderligere støtte til reduktioner i rutebilernes miljøbelastning, bør støtten gives til rutebiler, der har en beskeden forurening, snarere end til en bestemt teknologi eller et særligt brændstof.

Regeringen overvejer derfor i forbindelse med belastningen af brændstof til rutebilsdrift, om der ud over kompensation kan gives en merkompensation til rutebiler med særlig beskeden forurening, f.eks. under 50 pct. af partikeludslippene fra en normal rutebil på normal diesel. Kompensationen skulle knyttes til anvendelsen af sådanne særlige miljøvenlige rutebiler snarere end til anvendelsen af et bestemt brændstof. Autogasrutebiler vil sandsynligvis opfylde betingelserne for en sådan særlig merkompensation.

Tiden fra den 1. juli 1992, hvor ultralet dieselolie introduceres og dermed umiddelbart nedbringer miljøbelastningen i form af partikler med ca. 10 pct., og indtil 30. juni 1993 bør efter regeringens opfattelse anvendes til at ind-

hente yderligere erfaringer for anvendelse af særlig miljøvenlige dieselteknologier og autogas.

Autogas er i øjeblikket væsentlig dyrere og så rensat for afgift end dieselolie. Det har tidligere været vurderet, jf. den ved besvarelsen af spørgsmål 12 oversendte rapport fra COWI-consult, at prisen på autogas vil kunne nedbringes til et konkurrencedygtigt niveau, såfremt et større antal rutebiler anvendte autogas, og såfremt der blev givet et tilskud på niveauet 21 øre pr. liter autogas. Hvis alene et mindre antal rutebiler spredt over landet går over til at anvende autogas, er det sandsynligvis svært at opnå så store rabatter begrundet i besparelser ved stordriftsfordele, at autogassen bliver konkurrencedygtig uden væsentligt større tilskud. Skibby Motor A/S har skønnet tilskudsbehovet til i alt 68 øre pr. liter.

Det er på den ene side klart, at autogas vil være uforholdsmæssigt dyrt samfundsøkonomisk i forhold til f.eks. dieselfiltre, hvis den privatøkonomisk alene vil kunne klare sig med et tilskud på 68 øre pr. liter, også når et større antal rutebiler anvender autogas. På den anden side er det lige så klart, at man først kan få bedre overblik over den mulige pris på autogas ved levering af større mængder ved at gøre forsøget. Ligeledes er det regeringens indtryk, at trafikalskaberne vil være tøvende over for at anvende autogas, der potentielt har miljøfordele, indtil der på et bredere grundlag end i dag er opnået praktiske erfaringer.

Regeringen foreslår på denne baggrund, at der midlertidigt indtil den 1. juli 1993, hvor hele spørgsmålet om afgiftsbelastning af brændstof til rutebil drift og compensation tænkes taget op til revision, indføres en bemyndigelse til, at der efter anmodning kan gives et tilskud på yderligere 47 øre pr. liter autogas, der anvendes i rutebiler.

Det er tanken, at bemyndigelsen alene skal anvendes til at imødekomme anmodninger fra rutebilejere, der er tilknyttet en forsøgsordning, således at man kan udbygge de tilgængelige erfaringer for anvendelsen af autogas. Spørgsmålet, om rutebilerne er tilknyttet en tilstrækkelig seriøs forsøgsordning, kunne f.eks. afgøres efter udtalelse fra Trafikministeriet el-

ler Miljøstyrelsen, der begge på forskellig måde støtter forsøg med mindre miljøbelastende rutebiler. Det er ikke tanken at opstille meget strenge krav til, hvilke forsøgsordninger rutebilerne deltager i.

Som nævnt finder regeringen alene, at der er behov for en midlertidig ordning, indtil en mere permanent ordning kan træde i kraft. Der vil således alene blive givet det yderligere tilskud efter anmodning til rutebiler, der er ombygget til gasdrift senest 30. juni 1993.

Såfremt det mod forventning ikke bliver muligt at gennemføre en permanent ordning som skitseret ovenfor, er regeringen indstillet på at fremsætte forslag om, at der kan ydes tilskud til de allerede ombyggede rutebiler i yderligere 5 år efter 1. juli 1993, således at rutebilejerne er sikret en rimelig periode til afskrivning af meromkostninger ved ombygning til gasdrift.

Provenubemærkninger

Ændringsforslaget om at give et tilskud på 21 øre pr. liter autogas vil få meget begrænsede provenumæssige virkninger ved det nuværende meget begrænsede antal gasdrevne rutebiler. For hver rutebil, der skifter fra ultralet dieselolie med et tilskud på 30 øre pr. liter til autogas med et tilskud på 21 øre pr. liter, vil gasprovenuet falde med ca. 7.000 kr. ved en årskørsel på 50.000 km og gennemsnitligt forbrug, mens besparelsen ved mindre tilskud til ultralet dieselolie er på ca. 5.800 kr. Netto er der således tale om et provenutab på ca. 1.200 kr. pr. rutebil.

Det yderligere tilskud på 47 øre pr. liter autogas vil medføre et provenutab på ca. 15.700 kr. pr. rutebil pr. år ved 50.000 km kørsel.

Det er ikke muligt at skønne over det antal rutebiler, der som led i forsøgsordningen vil skifte til autogas indtil 30. juni 1993, men antallet kan næppe antages at overstige 250 rutebiler.

Til nr. 2

Med et miljøtilskud til autogas udelukkende anvendt til rutebilkørsel vil det være helt rigtigt at fastsætte miljøtilskuddet til 55 øre pr. liter for at skabe ligestilling for autogas på basis af den beregnede miljøeffekt.

Pia Gjellerup (S) fmd. Klaus Hækkerup (S) Anne-Marie Meldgaard (S) Peder Sass (S)
Stavad (S) Ove Fich (S) Jes Lunde (SF) Jens Thoft (SF) Bente Juncker (CD)
Aagaard (KF) Pernille Sams (KF) Peter Brixtofte (V) nfm. Svend Heiselberg (V)
Svend Aage Jensby (V) Ole Donner (FP) Elisabeth Arnold (RV) Kofod-Svendsen (KRF)