

## [Skatteministeren]

ganske afvisende over for at drøfte en sænkning af benzinafgiften. Socialdemokratiet har måske den opfattelse, at der skal ses på en anden vægtfordeling mellem afgiften på blyfri benzin og anden benzin. Men der lå altså fra Socialdemokratiets side nogle efter min opfattelse tydelige tilkendegivelser af, at der måske kunne snakkes også sænkning af benzinafgiften.

Baggrunden for de forslag, der er fremsat, er jo den gamle aftale med Det Radikale Venstre fra foråret 1986. Ideen bag den aftale var, at vi gennem halvårige justeringer af energifgifterne skulle tilstræbe en nogenlunde stabil forbrugerpris på energi her i landet. Aftalen går ud på, at der finder en regulering sted halvårligt, hvis prisen på benzin beregnet pr. 1. oktober og pr. 1. april som et gennemsnit af de priser, som er offentliggjort af Danmarks Statistik for de forudgående to måneder, afviger mere end 10 pct. fra en bestemt notering.

Grundlaget for en regulering ud fra denne aftale er til stede. Det er sådan, at den råoliepris, der var gældende, sidste gang der fandt regulering sted, nemlig i forbindelse med den såkaldte kartoffelkur, var ca. 116 kr. pr. tønde, og den aktuelle pris, den, der nu danner baggrund for justeringerne, er 134 kr. pr. tønde. Det er altså den bagvedliggende prisstigning, som er på mere end 10 pct., og som derfor udløser forhandling om justeringer i henhold til aftalen med Det Radikale Venstre.

Den stigning, der er sket i råolieprisen, afspejler sig også i forbrugerpriserne på energi. Den helt aktuelle benzinpris er 6 kr. 62 øre pr. 1 98 oktan benzin. Og fyringsolie koster 4.100 kr. for 1.000 l. Det er i begge tilfælde priser, som ligger over det, som var grundlaget for aftalen i sin tid, og derfor er der altså al mulig grund til nu at sænke energifgifterne.

Jeg vil udtrykke min glæde over, at fru Aase Olesen på Det Radikale Venstres vegne har tilkendegivet, at også Det Radikale Venstre er enig i, at grundlaget for en regulering er til stede. Det er med til at styrke troværdigheden omkring aftalen, at vi viser, at vi også kan sænke energifgifterne, når grundlaget er til stede for det.

Som sagt har der i eftermiddag vist sig et flertal for sænkning af afgifterne på olieprodukter.

For så vidt angår benzinen nævnte fru Aase Olesen, at der ikke var baggrund for at sænke afgiften med de 6 øre, som regeringen har foreslået, fordi den aktuelle markedspris eller forbrugerpris på benzin ligger under det, som i sin tid var grundlaget.

Den aktuelle forbrugerpris er, som jeg før var inde på, 6 kr. 62 øre for 1 198 oktan benzin. Det skal ses i forhold til en literpris på 6 kr. 58 øre, da der første gang skete regulering i forbindelse med påskepakken i foråret 1986. Der er altså i dag tale om en benzinpris, der ligger højere end den forbrugerpris, der var gældende i foråret 1986, da vi lavede aftalen, og det er baggrunden for, at regeringen finder det rimeligt nu at sænke benzinafgiften.

Så har der været en debat om den blyfri benzin. I dag er afgiftssatsen for blyfri benzin 3 kr. 38 øre pr. l, mens afgiften på anden benzin er 3 kr. 70 øre pr. l. Der er altså i dag en afgiftsforskel mellem blyfri benzin og anden benzin på 32 øre.

I debatten har der været rejst det spørgsmål, om denne afgiftsforskel skulle gøres større, om den er stor nok. Der er noget, der tyder på, at den afgiftsforskel, vi har i øjeblikket, har en endda meget kraftig virkning på markedet. I løbet af det halvandet år, hvor der har været en afgiftsforskel mellem blyfri benzin og anden benzin, har markedsandelen for blyfri benzin været kraftigt voksende og er i dag på omkring 30 pct. af det samlede benzinsalg i Danmark. Altså næsten en tredjedel af den benzin, der sælges i Danmark, er blyfri. Der er grund til virkelig at glæde sig over den udvikling. Uden at have nøjagtige undersøgelser af det er jeg næsten sikker på, at Danmark ligger i spidsen i Europa på det her område. Der er grund til at glæde sig over det.

Men samtidig må man sige, at den forskel på 32 øre, der er, tilsyneladende har været stor nok til at skaffe denne markant høje markedsandel for den blyfri benzin, og det er baggrunden for, at regeringen ikke har foreslået en udvidelse af forskellen, altså ikke har foreslået en kraftigere lempelse for den blyfri benzin end for anden benzin. Vi er af den opfattelse, at den forskel i afgiftstyngden, der er i dag, er stor nok til at sikre det formål, som vi alle sammen er enige om, nemlig at den blyfri benzin skal vinde frem.