

*Spørgsmål 10:*

Vil skatteministeren eller energiministeren tage initiativ til en massiv informationskampagne for anvendelse af blyfri benzin, som indeholder konkret angivelse af, hvilke biler (mærke, model, årgang m.v.) der uden problemer kan anvende blyfri benzin – eventuelt i et samarbejde med FDM, bilimportørerne m.fl.?

*Svar:*

Energiministeriet har svaret følgende:

Der synes blandt den tekniske sagkundskab at være enighed om, at anvendelsen af blyfri benzin vil kunne øges væsentligt, uden at det vil give tekniske problemer i form af motorskader m.v.

Når forbrugerne ikke i højere grad er gået over til blyfri benzin trods lavere priser på denne, må årsagen i vidt omfang søges i frygt for motorskader m.v., som i mange tilfælde er ubegrundede.

En eventuel informationskampagne af den nævnte karakter hører naturligt hjemme i Miljøministeriets regi.

Miljøministeriet har oplyst, at man som led i et generelt initiativ med henblik på at reducere blyforureningen påtænker at iværksætte en sådan informationskampagne.

Jeg kan henholde mig hertil.

*Spørgsmål 12:*

Aftalen, som den blev indgået i 1986 imellem den daværende regering og Det Radikale Venstre, bedes oversendt til udvalget.

Samtidig udbedes en specificeret opgørelse over, hvordan man er nået frem til de foreslåede reguleringer. Såfremt reguleringerne skal foretages med udgangspunkt i de helt aktuelle priser, bedes oplyst, med hvilke beløb afgifterne skal reguleres.

*Svar:*

Reguleringsaftalen for energiafgifterne fra marts 1986 er gengivet i svaret til spørgsmål 3.

Udgangspunktet i aftalen for reguleringen af benzinafgifterne m.m. er udviklingen i råoliepriserne.

Da der sidst blev reguleret i efteråret 1987, var baggrunden for reguleringen en råoliepris på 129,50 kr. pr. tønde.

Med uændrede råoliepriser ville omlægningen af arbejdsgiverafgifterne i december 1987 have medført en stigning i forbrugerpriserne på olieprodukter og især benzin.

Ved trepartsforhandlingerne i november 1987 var der derfor enighed om, at der ved fremtidige regleringer skulle tages hensyn til virkningerne af omlægningen.

Dette medførte teknisk, at der blev beregnet en ny basis for vurderingen af ændringer i råolieprisen, der var lavere end den hidtidige. Basisprisen blev således nedsat fra de nævnte 129,50 kr. pr. tønde til 116,90 kr. pr. tønde.

I 1988 var råolieprisen mere end 10 pct. lavere end den anførte basispris på 116,90 kr. pr. tønde, men partierne bag aftalen fandt ikke, at der burde foretages reguleringer i form af afgiftsforhøjelser.

I gennemsnit udgjorde råolieprisen for februar/marts 1989 130,46 kr. pr. tønde, altså 11,6 pct. over basisprisen.

Betingelserne for at indlede forhandlinger om at regulere afgiftssatserne var således opfyldt.

Efter en forhandling mellem partierne bag aftalen har regeringen foreslået afgiften af blyfri benzin nedsat med 15 øre pr. liter og for blyholdig benzin nedsat med 10 øre pr. liter.

Endelig kan det oplyses, at de aktuelle råoliepriser er på omkring 145 kr. pr. tønde og således også ville have givet anledning til at indlede forhandlinger om nedsættelse af afgiften på benzin m.m., hvis denne havde været gældende i februar/marts 1989.

*Spørgsmål 13:*

Finder energiministeren og miljøministeren, at der ud fra miljømæssige grunde er baggrund for at gøre det mere tiltrækkende at anvende autogas?

Autogassens miljømæssige fordele set i forhold til blyfri benzin bedes belyst.

*Svar:*

Miljøministeriet har oplyst følgende:

Gennem de senere år er der sket et drastisk fald i antallet af personbiler, der kører på autogas (fra ca. 28.000 i 1982 til ca. 7.000 i 1987).

Der er formentlig flere årsager hertil. Først og fremmest har de økonomiske fordele været begrænsede, men det har sandsynligvis også