

Nogle af udvaglets spørgsmål til skatteministeren og dennes besvarelse heraf

Spørgsmål 2:

Miljøministerens, energiministerens og trafikministerens kommentarer til lovforslaget bedes indhentet.

Svar:

Jeg har fra miljøministeren modtaget følgende fælles udtalelse fra energiministeren, trafikministeren og miljøministeren:

»For det første skal det fastslås, at nedsættelsen af benzinafgifterne ikke er foretaget ud fra miljømæssige begrundelser, men primært for at mindske grænsehandelen mellem Danmark og Vesttyskland.

Der er næppe nogen tvivl om, at nedsættelsen af afgifterne vil stimulere til en overflytning af transporten fra kollektiv transport til private biler samt i visse tilfælde til et stigende trafikarbejde. På den anden side vil den faldende grænsehandel mindske bilkørslen.

Virkningen af afgiftsnedsættelsen vil således virke forskelligt i de enkelte dele af landet, men det må påregnes, at bilen i større omfang vil blive brugt i forbindelse med transporten mellem bolig og arbejde i de områder, hvor den individuelle trafik konkurrerer med kollektiv trafik. Dvs. specielt omkring de større byområder.

Trafikministeriet har skønnet, at det samlede betyder en begrænset vækst i personbiltrafikken på op til 4 pct. I rapporten om DSB's økonomi, juni 1989, fremgår, at »en nedsættelse af benzinafgiften med 1,25 kr. pr. liter vil betyde en konkurrenceforringelse for DSB's persontrafik og vurderes at ville give DSB en indtægtsnedgang på 75 mio. kr. årligt.«

Forureningsmæssigt vil en stigende biltrafik isoleret set betyde stigende forurening. Omfanget vil dog afhænge af, i hvilken udstrækning det er muligt og hensigtsmæssigt at foretage tilpasninger i den kollektive trafik til det faldende kundeunderlag. Imidlertid er der i finanslov-

forliget elementer, der modificerer tendenserne til en stigende forurening.

For det første vil stigningen i vægtafgiften betyde, at det bliver relativt dyrt at have to biler. Der vil derfor være et incitament til at skaffe sig af med bil nummer to – ofte en ældre bil, der forurener relativt meget.

For det andet vil den stigende vægtafgift gøre det endnu mere fordelagtigt at købe biler med en lille egenvægt. Disse biler er som regel de mindst forurenende.

For det tredje vil nedsættelsen af benzinafgiften forrykke konkurrenceforholdet mellem benzin- og dieseldrevne biler til fordel for de benzindrevne. Med indførelsen af US-normerne må de benzindrevne biler samlet anses for de mest miljøvenlige.

For det fjerde sænkes afgiften på den blyfri benzin mest.

Som tidligere nævnt er der nok ingen tvivl om, at det i de større bysamfund vil øge trafikken.

Spørgsmål 5:

Hvorledes forventes udviklingen i den kollektive trafik at se ud i lyset af de nedsatte afgifter og den af regeringen foreslåede nedsættelse af tilskud til den kollektive trafik?

Spørgsmål 12:

Med hvor meget nedsættes fradraget i henhold til ligningslovens § 9 B og 9 C, såfremt man anvender samme beregningsmåde som nu og benzinafgiftsnedsættelsen er slået fuldt igennem?

Svar:

Satserne for de nævnte fradrag fastsættes af ligningsrådet.

Fradraget for befordring mellem hjem og arbejdsplads efter ligningslovens § 9 C er for 1989