

[Skatteministeren]

gange blevet reduceret, og den er nu i praksis på EF-niveau, og regeringen har stillet forslag om indførelse af en afgift på dieselolie til erhvervsmæssig landevejstransport, således at vi også på dette område nærmer os EF-niveauet.

Men der er også et andet område, hvor udviklingen må siges at være løbet fra de tidligere reguleringsprincipper: den stigende erkendelse af miljøproblemerne. Regeringen har fremlagt to handlingsplaner om energi og transport. Planernes målsætning er en væsentlig reduktion af energiforbruget og dette forbrugs miljøbelastning.

I planerne er der bl.a. sat spørgsmålstejn ved den hidtidige energiafgiftspolitik, og der er i den forbindelse peget på forskellige muligheder for at indrette energiafgifterne anderledes. De overvejelser, der gøres i den forbindelse, er endnu ikke afsluttet, og der er selvfølgelig en række delvis modsatrettede, tungtvejende hensyn, som selvsagt gør denne opgave vanskelig. Det er der heller ikke lagt skjul på i handlingsplanerne.

Der arbejdes nu videre med de forskellige tanker. Det er stadig for tidligt at sige noget om, hvornår arbejdet kan forventes endeligt afsluttet. Af samme grund kan jeg heller ikke sige noget om udfaldet af disse overvejelser, men også på dette område vil det videre arbejde i stor udstrækning afhænge af udviklingen omkring os.

De forskellige handlingsplaner indeholder således også tanker om at indføre afgifter på erhvervenes energiforbrug, men det er samtidig regeringens politik, at erhvervenes internationale konkurrenceevne ikke må forringes. Hvis der i EF kunne opnås enighed om en fælles skabsløsning, således at man i EF indførte afgifter på energi, ville effekten på miljøet være helt anderledes mærkbar end ved et isoleret dansk initiativ, og den danske konkurrenceevne kunne samtidig fastholdes. Regeringen har da også i forhandlingerne med de øvrige EF-lande arbejdet for at udbrede energiafgifterne, og regeringen ser med tilfredshed, at man i de øvrige EF-lande med stadig større interesse overvejer mulighederne for at anvende afgifter på energi i miljøpolitikken.

Regeringen vil fortsat arbejde for, at man på internationalt plan inddrager energiafgifterne i miljøpolitikken, samtidig med at vi nationalt fortsætter vore egne overvejelser om, hvorledes eventuelle ændringer kan ses i en helhed.

Regeringen mener altså ikke, at der på nuværende tidspunkt er grundlag for at regulere energiafgifterne. Det er et meget usikkert spørgsmål, om dagens prisniveau på omkring 35 dollars pr. tønde råolie vil holde sig i de kommende måneder. Det vil sikkert helt afhænge af udviklingen i Golfkonflikten.

Hertil kommer, at grundlaget for en eventuel regulering af afgifterne er tvivlsomt. Hvis vi f.eks. tager udgangspunkt i de forbrugerpriser, der lå til grund for den gamle reguleringsaftale, altså de forbrugerpriser, der gjaldt i foråret 1986, og fremskriver dem med den almindelige prisudvikling siden da, kan vi se, at de reale priser, altså priserne i faste kroner og øre, på benzin i dag er væsentlig lavere end de oprindelige målpriser efter reguleringsaftalen. Priserne på olie til opvarmning ligger på samme reale niveau, altså samme niveau i kroner og øre og renset for inflation, som målpriserne i reguleringsaftalen fra foråret 1986.

Vi kan altså fastslå, at forbrugerne i størstedelen af 1980'erne faktisk har haft samme reale oliepris som i dag, mens den reale benzinpris på trods af de seneste prisstigninger nu er lavere end i 1980'erne. Dette skyldes selvfølgelig i hovedsagen, at benzinafgiften er sænket så markant, som tilfældet er.

Jeg kan altså konkludere, at de nuværende råoliepriser ikke giver regeringen anledning til at tage initiativer til at regulere energiafgifterne.

*Forhandling***Duetoft (CD):**

Jeg vil gerne starte med at takke skatteministeren for svaret på forespørgslen.

Der er to diskussioner. Den ene er den helt aktuelle, nemlig om afgifterne skal bruges som en stabiliserende faktor, og den anden er selvfølgelig om de fremtidige energiafgifters opbygning.

Jeg har benyttet lejligheden til i forbindelse med denne debat at kigge tilbage på, hvad der faktisk skete i 1986, da man indførte energiafgifterne med denne højde. Det var ikke – det fremgår ganske tydeligt af den daværende folketingsdebat – et spørgsmål om at få flere penge i statskassen. Grunden var klart, at man ville modvirke et fald i energipriserne, fordi man var bange for, at de besparelser, man gerne ville ha-