

Bilag

Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 21:

Hvad er årsagen til, at en ekstra skat som benzinafgiften lanceres som en »grøn afgift« til fordel for miljøet, når regeringen ikke forventer, at afgiften vil få nogen miljømæssig konsekvens?

Svar:

Regeringen forventer, at den foreslåede forhøjelse af benzinafgiften vil få miljømæssige konsekvenser. Det anføres således i bemærkningerne til lovforslaget, at man ved en elasticitet på ca. $\div 0,2$ kan forvente et fald i forbruget af benzin på 4 pct. Regeringen har dog samtidig bemærket, at den samlede politik i »Ny kurs mod bedre tider« indeholder stærke vækstimpulser, og at den større velstand og mindre arbejdsløshed vil medføre en stigning i efterspørgslen efter kørsel og dermed benzin, således at man netto kan regne med uændret benzinforbrug i de nærmeste år.

Spørgsmål 23:

Får dieselaftgiften konkurrencemæssig betydning, hvis EF's planer om at liberalisere cabotage vedtages?

Svar:

Nej, ikke i videre udstrækning. Den største del af cabotagekørslen udført af danske vognmænd må forventes at finde sted i Tyskland i konkurrence med tyske vognmænd. De foreslåede forhøjelser af dieselaftgiften svarer præcis til de forventede tyske afgiftsforhøjelser og prisstigninger. Brændstofomkostningerne stiger således lige meget, hvad enten man er tysk vognmand, der tanker i Tyskland og kører i

Tyskland, eller man er dansk vognmand, der tanker i Danmark og kører i Tyskland. Danske vognmænd, der kører cabotage i Tyskland i konkurrence med f.eks. hollandske vognmænd vil dog få vanskeligere ved at konkurrere på grund af lavere hollandske afgifter.

Hvis Danmark undlod at forhøje sin dieselaftgift i samme takt som Tyskland, vil danske vognmænd for denne særlige type kørsel opnå en konkurrenceevnegevinst. Den danske vognmand vil kunne medbringe olie til flere tusinde kilometers kørsel i Tyskland med en lavere dansk afgift end den olie, den tyske konkurrent køber i sit hjemland.

Modsat vil en højere tysk afgift på dieseloлие gøre det mere attraktivt for en tysk vognmand at byde på ture til Danmark, da han her vil have lejlighed til indkøb af billigere dansk olie i større mængder.

Ved kørsel til og fra Danmark og i Danmark vil dieselaftgiften ikke have konkurrencemæssig virkning, idet vognmænd uanset nationalitet vil tanke dér, hvor det er billigst.

Spørgsmål 6:

»Hvad er den mest solgte personbil i Danmark i dag? Hvor mange kilometer kører den pr. liter benzin? Hvordan var benzinøkonomien for den pågældende model (eller tilsvarende) i 1988?«

Svar:

Den personbil, der ser ud til at sælge bedst for tiden, er Opel Astra. Dens forgænger Opel Kadett er da også den bilmodel, der fylder mest i køretøjsregisteret.