

[Miljøministeren]

holdet i udviklingen af omkostningerne for den kollektive trafik siden 1980 kræver et politisk modsvar, så de relative transportpriser for kollektiv og individuel trafik i højere grad kommer til at afspejle de samfundsøkonomiske omkostninger ved de enkelte transportformer, herunder naturligvis i første række miljøbelastningen.

Skatteministeren (Stavad):

Det er sjældent, at en skatteminister bliver kritiseret for at foreslå for lave afgifter, og at kritikken fremkommer ca. et halvt år efter, at regeringen har fået vedtaget glidende benzin-afgiftsforhøjelser frem til 1998, gør ikke situationen mindre bemærkelsesværdig.

Jeg vil da også gerne slå fast, at hver eneste krone, som kommer ind, vil blive anvendt til at sænke vore meget høje personlige indkomstskatter. Den eneste undtagelse er den fremrykning, der skete i forbindelse med forslaget om skrotning af gamle biler, som blev vedtaget i december 1993. Den midlertidige provenuevinst, som kommer herfra, anvendes til at dække meromkostninger til skrotningspræmien – i øvrigt også et forslag, som har positive miljømæssige virkninger, fordi gamle biler, der forurener meget, byttes ud med nye, som er forsynet med katalysatorer.

Som det fremgår, har regeringen allerede taget en række initiativer – også på bilafgiftsområdet – som har til formål at fremme et bedre miljø. For regeringen er det ikke et mål i sig selv at gøre varerne, herunder benzinen, dyre, for benzin bruges også af mange ganske almindelige mennesker, bl.a. ved befordring til og fra arbejde. Høje benzinpriser er altså ikke et mål i sig selv, men høje benzinafgifter er et effektivt middel til at opnå det mål, som regeringen sætter højt, nemlig et bedre miljø.

I modsætning til det, der antydes i forespørgslen, har regeringen som allerede omtalt gennem skattereformen anvendt en benzinafgiftsforhøjelse som et aktivt og nødvendigt middel til at opnå et bedre miljø. Ved skattereformen blev benzinafgiftspolitikken fastlagt frem til 1998, og under arbejdet med reformen havde regeringen en begrundet forventning om, at de tyske afgifter ville blive sat op; man vidste dog ikke hvornår og ikke med hvor meget. Afgiftsforhøjelserne blev fastlagt således, at såfremt Tyskland forhøjede sine afgifter

som forventet, ville de danske priser gradvis nærme sig de tyske, og medmindre de danske avancer var højere end de tyske, ville der ikke være incitamenter til forøget grænsehandel. Hvis forudsætningerne om de forventede tyske afgiftsændringer ikke holdt stik, ville skattereforment blive justeret i overensstemmelse hermed.

Nu er der klarhed over de tyske afgiftsforhøjelser. Tyskland forhøjede afgifterne stort set som forventet, men man gjorde det, før vi havde forventet, og regeringen har taget bestik af den faktiske udvikling og justeret afgiftspolitikken. Til finansiering af skrotpræmien har regeringen gennemført en fremrykning af de aftalte benzinafgiftsforhøjelser i 1994 og 1995 med 4 gange 5 øre pr. l, og fra den 1. januar 1996 følger afgiftsforhøjelserne det skema, der er fastlagt i skattereformen. Frem til 1998 vil benzinafgiften gradvis blive sat op med i alt 93 øre pr. l uden moms og 1,17 kr. inklusive moms.

Når skattereformen er fuldt gennemført, vil afgiftsbelastningen i Danmark være på linje med den tyske efter de nye tyske afgiftsforhøjelser. Dette er forespørgeren sandsynligvis også klar over, og spørgsmålet til regeringen må vel derfor gå ud på, hvorfor Danmark ikke med ét stort engangsløft har hævet benzinafgiften til det tyske niveau. Det er der flere gode grunde til. Benzinafgiften anses med rette for det mest præcise af de skattemæssige instrumenter til opnåelse af miljø- og trafikpolitiske mål. Når man har bil, påvirker højere benzin-afgifter dels kørselsomfanget, men også – og mere afgørende – valget mellem forskellige, mere eller mindre brændstoføkonomiske biler. Denne sidste virkning, der er den vigtigste, opnås i samme omfang ved regeringens gradvise forhøjelser af benzinafgiften som ved en pludselig, voldsom stigning af afgiften. De, der står over for at skulle købe en ny bil, vil nemlig tage udgangspunkt i de forventede benzinpriser i hele bilens levetid, og det er derfor ikke så afgørende for dette valg, om benzinafgiften stiger lige nu eller gradvis over en årrække.

Hertil kommer, at regeringen ikke ønsker at stramme finanspolitikken gennem øgede benzinafgifter. Øgede benzinafgifter skal bruges til at reducere andre skatter og afgifter, og da provenuet op til det tyske afgiftsniveau allerede er anvendt til de fortsatte nedsættelser af ind-