

Afgiftspolitikken har, som vi alle ved – og det optager os meget i Folketinget – også fordelingsmæssige konsekvenser og griber ind på områder som arbejdskraftens mobilitet og erhvervslivets konkurrenceevne.

En anden følge af brændstofafgifterne har at gøre med hensynet til grænsehandelen. Det er besluttet, at de danske afgifter på benzin og diesel skal følge med op, hvis de tyske afgifter forhøjes.

Senest har regeringen fremsat planer om en afgiftsforhøjelse af benzinpriserne på 11 øre, hvorved de danske afgifter følger en uventet stor tysk afgiftsforhøjelse. Samtidig vil regeringen indføre afgiftsdifferentiering på benzinpriserne, således at benzinstationer med dampretur, som sænker udslippet af benzindampe, stilles bedre.

Det voksende energiforbrug i transportsektoren er ikke kun et dansk problem, det kendes overalt i de vestlige lande. Der er derfor behov for fælles initiativer. Regeringen støtter bestræbelserne i EU på at forhøje minimumsafgifterne på benzin og diesel, og det kan derfor også komme på tale at forhøje brændstofafgifterne yderligere efter 1998.

Den progressive registreringsafgift begrænser bilparkens størrelse og dermed miljøbelastningen. Gennem progressionen påvirkes bilvalget i retning af mindre biler og dermed typisk mindre miljøbelastende biler.

Registreringsafgiften indeholder allerede en positiv miljøvirkning. Regeringen mener ikke, at det er hensigtsmæssigt med generelle forhøjelser af registreringsafgiften. Hidtil har vi ikke haft et alment og accepteret grundlag for måling af bilers energiforbrug. Der er imidlertid nu i EU vedtaget en målemetode, som vil blive anvendt fra 1996 til bestemmelse af energiforbrug i forbindelse med typegodkendelse af personbiler. Energiforbruget for alle nye biler vil herefter blive målt efter samme metode. Regeringen vil derfor overveje, om de faste afgifter på biler i højere grad, end det er tilfældet i dag, bør differentieres efter energiforbrug.

De midlertidige skrotningspræmier har givet og giver anledning til en fornyelse af bilparken. Regeringen har valgt at gøre skrotningspræmierne midlertidige. Med permanente skrotningspræmier ville man reelt få en nedsættelse af registreringsafgiften, og dette er ikke regeringens ønske.

I forbindelse med skattereformen og det seneste finanslovforlig forhøjedes befordrings-

fradraget for personer med længere daglige transportafstande, mens befordringsfradraget blev reduceret for personer med kortere transportafstande. Omlægningen er et led i regeringens bestræbelser for at forenkle skattelovgivningen og – samtidig med at man søger at fastholde mobiliteten på arbejdsmarkedet – undgå flaskehalse og reducere ledigheden.

Som allerede nævnt er der andre instrumenter til rådighed til at begrænse CO₂-belastningen. Imidlertid er ikke alle instrumenter lige gode. F.eks. kan det efter regeringens opfattelse være betænkeligt at indføre afgiftsdifferentiering eller lignende produktionsafhængige tilskud til biomotorbrændstoffer. Det skyldes, at disse brændstoffer er betydelig dyrere at anvende end en anden form for biomasse set i forhold til den mængde CO₂-udslip, der herved fortrænges, men da der er vanskeligheder med at opfylde det danske mål for CO₂-reduktion, kan anvendelse af biomotorbrændstoffer dog muligvis blive aktuel på længere sigt.

Dette spørgsmål vil vi grundigt behandle i forbindelse med det igangsatte arbejde med en ny energihandlingsplan, som forventes at foreligge ved udgangen af 1995.

For at være forberedt på den situation, at biomotorbrændstoffer kan blive miljømæssigt attraktive, agter regeringen i den nærmeste fremtid at iværksætte et begrænset forsøgsprogram for biomotorbrændstoffer.

Som det er tilfældet med persontransporten, følger regeringen også inden for godstransporten en linje, der skal bidrage til, at fragtpriiserne i højere grad afspejler de samfundsmæssige omkostninger ved transporten.

I EU-regi er der med hensyn til vejgodstransporten truffet beslutning om at forøge afgiftsbelastningen og i højere grad beskatte anvendelsen af køretøjer. Det er regeringens holdning, at ændringer i den danske afgiftsstruktur ikke må ødelægge konkurrenceevnen for transport-erhvervet og dansk erhvervsliv i almindelighed.

Endelig må jeg nævne, at lastbiler og lastvogntog til vejgodstransport med en totalvægt på 12 t eller derover pålægges en afgift for benyttelsen af det danske vejnet. Såvel køretøjer registreringspligtige i Danmark som udenlandske køretøjer er afgiftspligtige. Denne afgift er indført i samarbejde med vores EU-partnere i Belgien, Tyskland, Luxembourg og Holland.

Dele af transportsektoren har ikke hidtil haft afgiftsmæssigt incitament til at spare på energien. Det er regeringens opfattelse, at der skal