

Det svenske Miljøministerium oplyser endvidere at en væsentlig grund til, at man i de senere år har set en væsentlig forøgelse i andelen af dieselbiler i nybilparken (fra ca. 1% i 1990 til ca. 12% i dag) er, at Sverige efter sin indtræden i EU har måttet tilpasse de tidlige meget strenge krav til dieselbiler til EU-reglerne, og at udbudet af modeller derfor er steget. En anden årsag er udformningen af beskatningsreglerne for firmabiler, som udgør en væsentlig del af den svenske bilpark. Det svenske Miljøministerium understreger, at man deler holdningen hos de danske miljømyndigheder om, at dieseldrevne biler ikke er mere miljøvenlige end benzindrevne biler.«

#### Spm. nr. S 188

Til trafikministeren (16/4 98) af:

**Hans Christian Schmidt (V):**

»Vil ministeren redegøre for, hvorvidt regeringen – i forhold til sine fremskrivninger på området – agter at øge afgiften på benzin?«

#### Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 184.

#### Svar (24/4 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

I forbindelse med skattereformen fra 1993, blev afgiftsudviklingen for benzin og diesel i perioden frem til 1998 fastlagt, med henblik på bl.a. at medvirke til begrænsning af transportsektorens miljøbelastning. Endvidere blev det besluttet, at knytte udviklingen i benzinafgiften til udviklingen i den tyske benzinafgift med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig forøgelse af grænsehandelen.

Hensynet til at undgå en forøgelse af grænsehandelen udgør stadig en væsentlig ramme for udviklingen i benzinafgiften fremover.

I Regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip fra 1996 tilkendegives det, at regeringen finder, at de variable kørselsomkostninger, herunder primært brændstoftpriserne, bør stige i takt med udvik-

lingen i energieffektiviteten. Dette vil modvirke, at omkostningerne pr. kørt km falder, når energieffektiviteten stiger.

På nuværende tidspunkt har regeringen ingen konkrete planer om at fremsætte forslag om forhøjelse af benzinafgiften, men udviklingen i transportsektorens energieffektivitet og energiforbrug følges. Inden for de rammer, som bl.a. sættes af hensynet til grænsehandelen, vil regeringen løbende vurdere, om der er behov for en justering af afgiftsniveauet.

#### Spm. nr. S 189

Til kulturministeren (16/4 98) af:

**Hans Christian Schmidt (V):**

»Vil ministeren redegøre for de konkurrencemæssige forhold mellem Statens Musikoråd og de private udbydere af efteruddannelsesvirksomhed af musikundervisning, bl.a. for det fastsatte niveau for betaling af undervisning?«

#### Svar (24/4 98)

**Kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen):** Statens Musikoråd har overfor Kulturministeriet oplyst, at private udbydere af efteruddannelseskurser på lige fod med andre kan søge Statens Musikoråd om tilskud. Efter en faglig og kvalitativ vurdering af samtlige ansøgninger prioriterer musikorådet mellem ansøgerne indenfor den fastlagte bevillingsmæssige ramme. Statens Musikoråd skelner principielt ikke mellem private og offentlige udbydere ved fordelingen af midlerne til efteruddannelse. Private udbydere har således de samme muligheder som andre for at opnå støtte fra musikorådet. Jeg skal i den forbindelse præcisere, at Statens Musikoråd ikke selv udbyder efteruddannelseskurser.

I forhold til den del af spørgsmålet der omhandler det fastsatte niveau for betaling af undervisning har Statens Musikoråd oplyst overfor ministeriet, at musikorådet ikke har fastsat et bestemt niveau for deltagerbetalingen. Musikorådet understreger dog i den forbindelse, at rådet fra tilskudsperioden 1999, overvejer at stille krav om en større deltagerbetaling som betingelse for modtagelse af tilskud fra musikorådet.