

ombud og offentlige og private hverv fungerer efter hensigten.

### Spm. nr. S 1376

Til skatteministeren (14/9 98) af:

**Aage Frandsen (SF):**

»Finder ministeren, at det er rimeligt, at arbejdsløse, som samtidig er skatteankenævnsmedlemmer, får modregning i deres dagpenge, og at efterlønsmodtagere, som samtidig er skatteankenævnsmedlemmer, får indregnet deres honorar i de 200 timer, når de modtager deres honorar som skatteankenævnsmedlem?«

### Begrundelse

Ifølge gældende regler sker der ikke nogen modregning, hvis arbejdsløse eller efterlønsmodtagere er kommunalbestyrelsesmedlemmer, hvilket efter spørgerens opfattelse er rimeligt. Modregningen over for skatteankenævnsmedlemmer forekommer ikke rimeligt og kan betyde, at der er mennesker, der ikke vil påtage sig dette hverv, hvilket må forekomme som et demokratisk problem.

### Svar (29/9 98)

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet er der indhentet en udtalelse fra Arbejdsministeriet, under hvis ressort området hører.

Arbejdsministeriet oplyser, at spørgeren har stillet et tilsvarende spørgsmål til arbejdsministeren (S 1375), der har svaret den 25. september 1998.

Jeg kan i det hele henholde mig til arbejdsministerens svar, og skal for god ordens skyld understrege, at spørgsmålet om fradrag i dagpenge/efterlønnen skal behandles efter samme regler uanset om de pågældende skatteankenævnsmedlemmer samtidig er medlem af en kommunalbestyrelse.

### Spm. nr. S 1377

Til trafikministeren (14/9 98) af:

**Steen Gade (SF):**

»Hvilke konsekvenser agter regeringen at tage af, at regeringens forudsætning om sammenhængen mellem grænsehandlen og benzinafgiftsniveaueu tilsyneladende er bristet?«

### Begrundelse

Der henvises til oplysningerne fra Ritzaus Bureau (mandag den 14. september 1998) om konsulent Mads Hansens, COWI, udtalelser til Morgenavisen Jyllands-Posten lørdag den 12. september 1998.

### Svar (22/9 98)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg har efter anmodning modtaget følgende udtalelse fra Skatteministeriet:

»Regeringens forudsætning om sammenhængen mellem grænsehandel og benzinafgiftsniveau er ikke bristet ved fremkomsten af Transportrådets rapport om Grænsehandel med brændstof af maj 1998, jf. rapporten allerede var regeringen bekendt før seneste ændring af benzinafgifterne ved pinsepakken.

Ved skattereformen 1994-98, der blev vedtaget i 1993, var de grundlæggende overvejelser bag benzinafgiftspolitikken en afvejning af trafik- og miljøpolitiske hensyn med andre hensyn, herunder samfundsøkonomiske.

Ud fra et ønske om at understøtte trafik- og miljømål for trafiksektoren ønskedes en højere benzinafgift, mens ønsket om at begrænse de samfundsøkonomiske omkostninger tilsagde, at de danske benzinpriser ikke burde være så høje, at de forårsagede grænsehandel.

Benzinafgiften blev derfor fastlagt således, at benzinprisen i Danmark ikke ville blive højere end i Tyskland ved samme pris uden afgift i begge lande.

Afgiften på benzin har under overholdelse af dette princip kunnet sættes op fra 225 øre/liter blyfri benzin før 1994 til i gennemsnit 335 øre/liter i 1998 altså med i alt knap 50 pct.

Ved pinsepakken, der blev vedtaget i juni 1998, er det besluttet, at den danske afgift på benzin skal forhøjes yderligere med 70 øre/liter uden moms over årene 1999 - 2001 under for-