

kan forestille sig, hvordan huspriserne i yderområderne i Danmark vil udvikle sig, hvis denne prispolitik fortsætter fra regeringens side.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg er særdeles glad for, at fru Mariann Fischer Boel med den saglighed, hun jo altid udviser, er enig i, at den kraftige stigning, der er sket, ikke skyldes afgiftsændringer. Men jeg må desværre erkende, at min indflydelse og min magt ikke rækker til at pålægge noget, og at det for den sags skyld heller ikke får nogen virkning at bede olieselskaberne om at sænke priserne. Når der inden for et års tid har været en prisstigning i størrelsesordenen over 70 pct., er det altså på grund af forhold, som jeg ikke rigtig er herre over.

Men jeg synes måske, vi i fællesskab skulle prøve at analysere, hvordan det kan gå til, at fortjenesten pr. l benzin, der sælges i Danmark, ligger 70, 80, 90 øre over fortjenesten pr. l benzin, der sælges i Tyskland. Her synes jeg vi har en fælles opgave i at sørge for, at hvis ikke konkurrencen fungerer tilstrækkelig godt, skal der gøres noget ved det.

**Kim Andersen (V):**

Jeg forstår altså, at skatteministeren er uenig i de betragtninger, der er kommet fra Dansk Metalarbejderforbund om, at den benzinpris, vi efterhånden har herhjemme, har nogen betydning for mobiliteten og beskæftigelsen på arbejdsmarkedet. Kan ministeren bekræfte det?

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Nej, jeg synes, det er helt naturligt, at et forbund som Dansk Metalarbejderforbund interesserer sig for denne problemstilling, men det er stadig ikke i min magt at bede olieselskaberne om at sætte priserne ned i forhold til en stigning på over 70 pct.

Men vi kan jo glæde os over, at der nu endelig er vedtaget en afgiftsstruktur på området, der gør, at hvis man eksempelvis køber en Polo i stedet for en Golf og man kører 15.000 km om året, svarer afgiftsrabatten til en prisnedsættelse på benzinen på 4-5 kr. pr. l. Og hvis det er sådan, at man ville have købt en Passat, men i stedet køber en Golf, svarer rabatten til en endnu større prisreduktion. Så vi har skabt et afgiftsinstrument, der gør, at når man skifter bil, kan man faktisk sænke transportprisen ganske massivt, samtidig med at det også har en for-

nuftig miljømæssig virkning. Det er en struktur, som jeg synes er klog, og som giver befolkningen mulighed for at vælge og samtidig sikrer miljøet.

**Svend Heiselberg (V):**

Nu har trafikministeren jo tidligere givet udtryk for, at hun ønsker en benzinpris, der ligger på over 10 kr. pr. l. Men det må vel alligevel bekymre en ansvarlig skatteminister, at grænsehandelen stiger, fordi der er en så stor prisforskel på benzin mellem Danmark og Tyskland. Det må vel også bekymre en skatteminister, der jo kommer fra et tyndtbeholdt område, at det netop bliver et problem for mobiliteten, at benzinprisen er så høj, og det må vel også bekymre skatteministeren, at Dansk Metal har givet udtryk for bekymring over de høje benzinpriser, vi har i Danmark.

Så vil jeg så gerne også spørge skatteministeren, om skatteministeren ønsker benzinafgiftsførhøjelser ud fra fiskale motiver, eller om det er for at begrænse privatbilismen.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg tror såmænd ikke, olieselskaberne sætter prisen op, fordi de vil begrænse privatbilismen. Men jeg er enig i, at det er bekymrende, at der i øjeblikket er en så stor prisforskel ved den dansk-tyske grænse.

Hr. Heiselberg kan tage det resultat, som blev offentliggjort af lektor Mikael Skou Andersen fra Aarhus Universitet i går. Hans konklusion er, at afgifterne i Danmark og Tyskland stort set er de samme, inklusive moms og det hele. Han når frem til en afgiftsforskel på 2 øre, men jeg vil nu godt lægge en lille smule til, fordi strukturen er lidt anderledes. Den er faktisk ca. 13 øre.

Men derfor kan det jo også undre, at vi kommer op på en prisforskel, der – i hvert fald hvis vi tager listepriiserne i Danmark – er på over 1 kr., og derfor synes jeg, vi har en fælles opgave med at undersøge, hvordan vi kan få den danske prisstruktur og avancerne i Danmark til at passe bedre til virkeligheden i Tyskland, hvor man kan sælge benzin til langt, langt lavere priser, selv om indkøbsprisen er den samme.

Hermed sluttede spørgsmålet.