

Til lovforslag nr. L 300. Betænkning afgivet af Skatteudvalget den 18. juni 1993

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v.

(Afgiftsforhøjelser m.v.)

Udvalget har behandlet lovforslaget i en række møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Forenede Danske Motorejere,  
Dansk Erhvervsgartnerforening og  
Foreningen af Danske Eksportvognmænd.

Der er af skatteministeren stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (Socialdemokratiets, Centrum-Demokraternes, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Flertallet anfører, at i regeringsgrundlaget »En ny start« blev det fastslået, at beskæftigelsen skal øges, og at der skulle gennemføres en skatteomlægning, der skal nedbringe skatten af arbejdsindkomst.

Samtidig afstak regeringen en række retningslinier for skatteomlægningen.

- Det samlede økonomiske grundlag for de enkelte familier i egen bolig måtte ikke forringes.
- Den samlede omlægning skulle sikre balance – socialt og mellem de forskellige boligformer.

- Der skulle skabes sammenhæng i skattesystemet, så forskellige indkomster blev beskattet ensartet, således at omgåelsesmuligheder blev imødegået, således at der skabtes større enkelhed og således, at der sikredes en bedre fordeling af skattebyrden samtidig med, at retssikkerheden prioriteredes højt.

- Vægten i beskatningen skulle forskydes fra indkomstbeskatning til miljøskatter.

Flertallet konstaterer, at disse krav er opfyldt med de fremsatte lovforslag til omlægning af skattesystemet. Samtidig styrkes erhvervenes konkurrenceevne.

Med de fremsatte lovforslag tilvejebringes et skattesystem, som sikrer markant lavere skatteprocenter på alle indkomstniveauer.

Grundlaget for sænkningen af skatteprocenterne er bl.a. tilvejebragt gennem en ensartet beskatning af forskellige typer af indkomster.

Samtidig betyder den lavere, men ensartede beskatning, at bæredygtige og fornuftige investeringer, der skaber vækst og beskæftigelse, begunstiges på bekostning af ufrugtbar og rent skattemæssigt begrundede transaktioner, der alene bygger på og bæres af det tidligere skattesystems mangler og manglende sammenhæng.

Med skatteomlægningen er grundlaget skabt for et skattesystem, der skaber og understøtter forudsætningerne for ny vækst og dynamik i samfundet, hvor vi hidtil har levet med en samfundsudvikling, der i væsentlig grad var af-

stemt efter uhensigtsmæssige og skadelige skattemæssige overvejelser og kalkulationer.

Skatteomlægningen er både økonomisk og socialt nøje afbalanceret.

Provenuet til de markant lavere trækprocenter på alle indkomstniveauer er tilvejebragt ved hjælp af indførelse af nye grønne afgifter, ved hjælp af øremærkede arbejdsmarkedsbidrag og gennem en eliminering af misforhold og misvækster, der har muliggjort, at grupper af skattepligtige har haft mulighed for en lav skattebelastning i skærende kontrast til deres forbrugsmuligheder.

Indførelse af grønne afgifter er fulgt op af skattelettelser for lavindkomster kombineret med en forhøjelse af børnefamilieydelsen, således at de grupper, der belastes forholdsmæssig hårdest af de grønne afgifter, kompenseres.

De helt nødvendige sænkninger af skatteprocenterne er fulgt op af en normal beskattning af hidtil skattefri eller lavt beskattede indkomster.

Med de øremærkede arbejdsmarkedsbidrag er der skabt synlighed i finansieringen af præcist angivne udgiftsformål på arbejdsmarkedet.

Regeringens helt nødvendige krav om sikring af boligejernes økonomiske vilkår er indfriet. Rentefradragets værdi følger sækningen af skatteprocenterne, og sideløbende hermed nedsættes lejeværdien. Hertil kommer mulighederne for gennem konvertering af realkreditlån at tilpasse sig det ændrede renteniveau.

Personskattelettelserne er gennemført, uden at erhvervslivets omkostninger herved er forøget.

På denne baggrund skal flertallet konkludere, at der ved gennemførelse af skatteomlægningen er sikret

- væsentlige reduktioner af skatteprocenterne af arbejdsindkomst,
- øget miljøansvarlighed i beskattningen,
- et skattesystem, der er tilpasset verden omkring os, både hvad struktur og beskattningprocenter angår,
- et beskattningssystem, som tilvejebringer grundlaget for en ny vækst og dynamik i samfundet,
- en beskattning, som sikrer boligejernes økonomiske situation og
- et skattesystem, som skaber sikkerhed for skatternes udvikling i de kommende år.

Flertallet opfordrer Folketingets øvrige partier, erhvervslivet, arbejdsmarkedets parter, kommuner og amter samt alle øvrige gode kræfter i det danske samfund til at deltage i det store, vanskelige og spændende projekt, det er at få skabt øget beskæftigelse, ny fremgang og dermed en »Ny kurs mod bedre tider« for alle danskere.

### *De grønne afgifter og erhvervslivet*

På længere sigt er det afgørende for en optimal miljøeffekt, at erhvervslivet i større udstrækning omfattes af miljø- og energiafgifter.

Hvis erhvervslivet ikke gives tilstrækkelig incitament til miljørigtig ressourceanvendelse, vil det betyde, at relativt billige spæremuligheder i erhvervene ikke udnyttes, mens husholdningerne må gennemføre stadig dyrere miljøtiltag.

Regeringen vil derfor tage initiativ til i efteråret 1993 at forhandle med erhvervslivet om gradvis indfasning af miljø- og energiafgifterne på erhvervslivet.

Forudsætningen for disse forhandlinger skal være, at erhvervslivet får mulighed for at gennemføre de nødvendige miljømæssige omstillinger, men samtidig må yde sit forholdsmæssige bidrag til et bedre miljø.

Miljø- og energiafgifter fra erhvervene skal ikke forbedre statens finanser og indfases under hensyntagen til, at konkurrenceevnen ikke forringes. Provenuet fra disse afgifter skal tilbageføres til erhvervslivet, f.eks. til miljøinvesteringer eller til oprensning efter fortidens synder (f.eks. giftgrunde). Ud fra hensynet til adfærdsregulering skal tilbageføringen så vidt muligt ske til de virksomheder, som aktivt investerer i miljømæssige forbedringer af produktionen.

Et *mindretal* (Venstres og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Mindretallet betragter regeringens samlede økonomiske udspil som en helhed. Da Det Konservative Folkeparti og Venstre er modstandere af regeringens samlede plan, vil de to partier stemme imod alle regeringens lovforslag, uanset at partierne ville kunne støtte enkelte af lovforslagene, hvis de ikke indgik i den fremlagte helhed. Nogle af lovforslagene har

partierne ved tidligere lejligheder selv fremsat, men i helt andre sammenhænge.

Regeringens samlede økonomiske plan består af tre elementer: Nye offentlige udgifter, ændringer i dagpengesystemet og omlægning af skattesystemet. Samlet lægger disse tre elementer op til en ny kurs i den økonomiske politik, som har en forkert ideologisk drejning og er økonomisk uansvarlig.

For det første har regeringen foreslået nye offentlige udgifter på 11-12 mia. kr. i 1994. Regeringen har dermed brudt de sidste 10 års stramme udgiftspolitik og har sat kursen mod nye udvidelser af den offentlige sektor.

For det andet indebærer den foreslåede skatteomlægning, at det private erhvervslivs kapitalgrundlag i de kommende år vil blive udhulet af avanceskatter på aktier, ejendomme og goodwill samtidig med, at erhvervslivets konkurrenceevne bliver forringet. Boligudgiften for boligejere vil stige, således at de private ejerboliger stilles ringere i forhold til de offentligt støttede udlejningsboliger. Den foreslåede bruttoskat vil forringe vilkårene for ny privat pensionsopsparing.

For det tredje har regeringen fremlagt en arbejdsmarkedspolitik, som slet ikke løser strukturproblemerne på arbejdsmarkedet, men tværtimod cementerer de bestående stivheder og lægger grunden til forøgede udgifter til arbejdsmarkedspolitikken i de kommende år.

Samlet udgør regeringens økonomiske udspil en ideologisk drejning, hvor den offentlige sektor vil vokse kraftigt, medens der bliver lagt større byrder på den private sektor.

Mindretallet finder det aldeles utroværdigt og uansvarligt, når regeringen lover skattelettelser samtidig med, at de offentlige udgifter og underskuddet på de offentlige budgetter vokser.

Den nye kurs mod større offentlige udgifter vil tværtimod udløse store skatteregninger i fremtiden.

Der er enkelte forslag om skattelettelser m.v. i den samlede pakke, som mindretallet ud fra en isoleret betragtning ville kunne støtte.

En ansvarlig økonomisk politik kræver imidlertid, at lettelser og finansiering hører sammen.

Mindretallet er derfor nødt til at se lovforslagene om lettelser og skærpelser under ét. Da regeringen ikke har taget initiativ til reelle

forhandlinger om den samlede økonomiske plan, har mindretallet ikke fået mulighed for at opnå grundlæggende ændringer i regeringens udspil. I konsekvens heraf vil mindretallet stemme imod alle regeringens lovforslag.

Sammenfattende kan det om skatteforslagene konkluderes, at skattereformen bl.a. rammer den private ejendomsret, erhvervslivet, ejerboligerne og pensionsopsparingen. Dertil kommer, at skattetrykket hurtigt vil stige som følge af de voksende offentlige udgifter.

Mindretallet opfatter lovforslagene som et ideologisk angreb på den private ejendomsret. Balancen i ejerforholdene i dansk erhvervsliv vil blive forrykket fra individuel privateje til dominans fra store fonde. Hertil bidrager især lovforslagene om beskatning af aktie- og ejendomsavancer samt beskatning af goodwill. Regeringens ændringsforslag ændrer ikke afgørende på dette forhold.

Den private ejendomsret er selve livsnerven i det privatkapitalistiske system, som har vist sig at være alle andre systemer overlegent med hensyn til at sikre størst velfærd og velstand for hele samfundet og dets borgere.

Lovforslagene om beskatning af aktieavancer, ejendomsavancer og goodwill vil formindre enkeltpersoners lyst til at løbe en risiko og investere i erhvervsvirksomheder. I stedet vil man foretrække passive investeringer med betydelig mindre risiko. Det privatkapitalistiske system bygger i allerhøjeste grad på, at man, hvis man løber en risiko, til gengæld har mulighed for at opnå en økonomisk gevinst. Fjerner man de økonomiske incitamenter, herunder muligheden for formuedannelse, slår man dynamikken i samfundet i stykker med tab af velstand og velfærd til følge.

Mindretallet vender sig endvidere imod den progressive beskatning af kapitalindkomst. Gennemføres regeringens lovforslag, vil der ikke længere være symmetri mellem beskatning af renteindtægter og renteudgifter, hvilket forekommer uheldigt og ulogisk.

Mindretallet er enig med Ligestillingsrådet, når dette i et svar til Skatteudvalget (L 283, spørgsmål 26) kritiserer reglen om, at begge ægtefællers kapitalindkomst beregnes på toppen af beregningsgrundlaget hos den ægtefælle, der har den højeste personlige indkomst.

Der er uenighed mellem regeringen og erhvervslivets organisationer om størrelsen af er-

hvervsbelastningen i lovforslagene, men der er ingen tvivl om, at virksomhederne bliver stærkt belastet til skade for konkurrenceevnen. Det vil trække i den forkerte retning med hensyn til beskæftigelse og arbejdsløshed. Mindretallet peger i den forbindelse især på lovforslagene om afskaffelse af udlandslempelse, varelagnedskrivning og adgangen til at henlægge til investeringsfonds samt nedsættelse af nedskrivningsprocenten efter husdyrbesætningsloven. Desuden vil nogle af de grønne afgifter belaste erhvervenes omkostninger, hvilket også i allerhøjeste grad gælder den skærpede beskatning af personalegoder samt de stærkt forringede muligheder for fradrag for befodringsudgifter.

I stedet for at stoppe for adgangen til at henlægge til investeringsfonds bør ordningen udbygges til en egentlig konjunkturudligningsfond som foreslået af mindretallet i et konkret lovforslag, der for øjeblikket er til behandling i Folketinget.

Herved løses det problem, som mange erhvervsdrivende har med svingende indtægter. Er der ikke gode muligheder for at udjævne de svingende indtægter over årene, kommer de erhvervsdrivende til at betale en højere skat, end hvis indtægten var jævnt fordelt, hvilket naturligvis opleves som en stor uretfærdighed.

Et særligt problem er erhvervenes bidrag til de tre arbejdsmarkedsfonde specielt efter 1997.

Den kraftige erhvervsbelastning kan kun undgå at skade virksomhedernes konkurrenceevne, hvis der gennemføres en sænkning af lønniveauet, men det har ikke været muligt at formå regeringen til at erkende dette faktum.

Mindretallet vender sig stærkt imod den nye skat, som regeringen kalder øremærkede arbejdsmarkedsbidrag. I realiteten er det den gamle socialdemokratiske idé om en bruttoskat, der optræder under denne betegnelse. Bruttoskatten rammer pensionsopsparingen, selv om en sådan opsparing i allerhøjeste grad er samfundsgavnlig. Lønmodtagerne vil opleve, at der vil blive opkrævet bruttoskat også af beløb, som arbejdsgiveren indbetaler til aftalte pensionsordninger, og som lønmodtageren derfor ikke selv får udbetalt. Dette forhold medfører i øvrigt en klar forskelsbehandling mellem lønmodtagere med private pensionsordninger i forhold til lønmodtagere med ret

til tjenestemandspension. Regeringens forsøg på at rette op på dette misforhold ved at foreslå en nedsættelse af tjenestemandspensionen virker krampagtigt og vil give anledning til berettiget harme i tjenestemandskredse.

De, der sparer op til kapitalpension, bliver særlig hårdt ramt. Fradragsværdien begrænses, og det indbetalte beløb bruttobeskattes, samtidig med at skatten på udbetalingerne bevares uændret på 40 pct. Et helt specielt problem vil opstå for de personer, som har en ordning, hvor arbejdsgiveren indbetaler til kapitalpensionen. Disse personer vil efter regeringens forslag ikke netto kunne indbetale et beløb helt op til det fastlagte loft over den årlige indbetaling til kapitalpension (i 1993 30.000 kr.), idet forsikringselskabet skal indbetale bruttoskatten, uden at lønmodtageren får mulighed for at »fylde op« til loftet. Dette problem eksisterer ikke for personer, der selv indbetaler til kapitalpensionen.

Mindretallet finder det endvidere stærkt betænkeligt, at der med bruttoskatten introduceres en ny skatteskrue, som kan anvendes til yderligere forhøjelser af skatten på et senere tidspunkt.

Trods talrige løfter fra regeringen om det modsatte belaster skattereformen boligejerne. Nedsættelsen af lejeværdien kan slet ikke kompensere for den reducerede skattemæssige værdi af rentefradraget. Forskellen er i et svar til Skatteudvalget af skatteministeren selv opgjort til en belastning af boligejerne på 2,6 mia. kr. når reformen er fuldt gennemført.

Ejere af sommerhuse og pensionister i ejerboliger får en særlig følelig belastning, idet disse ikke får del i den i øvrigt særdeles beskedne nedsættelse af lejeværdien.

Ejerboliger kan derudover i fremtiden forventes yderligere skatteforhøjelser, hvis rentefaldet slår igennem og bevirker højere ejendomsvurderinger. Det fører til højere ejendomsskatter og en højere lejeværdi.

Unge med særlig stor gæld i forbindelse med uddannelseslån rammes hårdt af rentefradragsrettens forringelse. Regeringens henvisning til en bistandsordning for unge med store lån og lille eller ingen indtægt vil ikke komme den store del af ungdommen med det omtalte problem til gode.

Foringelsen af befodringsfradraget kombineret med forhøjelsen af benzinafgiften ram-

mer bilisterne og skader mobiliteten på arbejdsmarkedet. Handelsrejsende og andre, der er afhængige af firmabil, rammes særlig hårdt. Forringelserne er så markante, at også bilbranchen vil blive hårdt ramt.

De ganske mange mennesker, der i forbindelse med en skilsmisse er pålagt børne- eller underholdsbidrag, rammes hårdt af begrænsningen af fradragsværdien af de nævnte bidrag.

Da familier med kun én indkomst ikke har mulighed for at overføre det uudnyttede bundfradrag i den foreslåede topskat mellem ægtefællerne, vil disse familier skulle betale mere i skat end familier med to indkomster. Dette problem, som også findes i dag, vil blive forværret af regeringens forslag. Regeringens ændringsforslag vil yderligere forstærke problemet.

Mindretallet er enig med regeringen i behovet for markante lettelser i beskatningen af arbejdsindkomster, som er særdeles høj i Danmark sammenlignet med andre lande. Men mindretallet er uenig med regeringen i valg af metode til at nå dette mål. Som beskrevet i ovenstående flytter regeringens forslag en lang række skattepolitiske hegnspele i socialdemokratisk og centralistisk retning og altså væk fra, hvad mindretallet finder ret og rimeligt. Derfor afviser mindretallet regeringens skattereform og indstiller alle 23 lovforslag i reformen til forkastelse.

Mindretallet er enig i synspunktet om, at miljøvenlig teknologi og lavere ressourcerbrug yderligere må fremmes, og er også enig i, at afgifter kan være hensigtsmæssige for ændring af adfærd.

Mindretallet finder det dog stærkt betænkeligt, at lovforslagene om miljøafgifter mere er fiskalt end miljømæssigt begrundet og over årene fører til en stor økonomisk belastning af den enkelte husholdning og dermed til opretholdelse af et højt samlet skattetryk.

Det er samtidig mindretallets opfattelse, at en række af lovforslagene vil føre til en forringelse af erhvervslivets konkurrenceevne ved ensidigt at pålægge danske virksomheder nye omkostninger, som i modsætning til regeringens forventninger vil føre til mindre beskæftigelse.

medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det under nr. 1 stillede ændringsforslag, der er en rettelse af en fejl.

Mindretallet kan tiltræde det af flertallet under overskriften De grønne afgifter og erhvervslivet anførte og bemærker i øvrigt, at SF har noteret sig, at regeringen i efteråret 1993 vil tage fat på arbejdet med at få erhvervslivet omfattet af miljøafgifterne. SF anser dette for helt afgørende nødvendigt for at fremme afgifternes miljøformål. SF havde foretrukket, at et flertal allerede nu fastlagde, at erhvervslivet senest i 1998 skulle være fuldt omfattet af miljøafgifterne.

SF er i den sammenhæng helt enig med regeringen i, at provenuet skal tilbageføres til erhvervslivet efter de retningslinier, der er angivet i det fælles betænkingsbidrag.

SF håber, at det i efteråret 1993 lykkes at komme langt i en proces, der resulterer i, at erhvervslivet i løbet af kort tid kan blive omfattet af miljøafgifterne med modifikationer dér, hvor miljøeffekterne med sikkerhed kan opnås på anden vis.

SF vil i forbindelse med behandlingen af de grønne afgifter generelt pege på, at regeringens pakke ikke er tilstrækkelig. Vedrørende flere af de foreslåede afgifter (f.eks. benzin og diesel) gås der langsommere frem, end der er økologisk brug for. Samtidig er flere oplagte afgiftsområder slet ikke inddraget. Det gælder f.eks. emballage, reklamer, kunstgødning, fosfor og sprøjtemidler.

SF har ikke været inddraget i den detaljerede udformning af de foreliggende lovforslag – og finder dem ikke i alle detaljer perfekte. SF skal i den sammenhæng beklage, at den meget forcerede proces i forbindelse med vedtagelsen af skattereformen har gjort det sværere at sikre en høj kvalitet i lovgivningsarbejdet. Den nøjere udformning af lovforslagene er derfor alene sket på regeringens ansvar.

SF har valgt at stemme for for at tilkendegive, at SF er klart tilhængere af, at der lægges øget vægt på miljøafgifter. Regeringens forslag er generelt et skridt i den rigtige retning i en proces, som det er vigtigt at komme endnu videre med i de kommende år.

Et andet mindretal (Socialistisk Folkepartis

Et tredje mindretal (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) vil redegøre for sin stil-

ling til lovforslaget og de stillede ændringsforslag ved 2. behandling.

### Ændringsforslag

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, SF, CD, RV og KRF):

#### Til § 2

1) I *stk. 2* ændres »157 øre/1 – i perioden 1. januar 1997–31. december 1998« til: »157 øre/1 – i perioden 1. januar 1997– 31. december 1997«.

Af *skatteministeren*, tiltrådt af et *flertal* (S, CD, RV og KRF):

2) I *stk. 5* ændres »1994« til: »1996«, og efter »virksomheder« indsættes ordene: », jf. dog *stk. 6*«.

3) Efter *stk. 5* indsættes som nye stykker:  
»*Stk. 6*: I perioden 1. januar 1994-31. december 1994 indbetales afgiften for en afgiftsperiode dog senest den 25. i den måned, der følger efter afgiftsperioden, og i perioden 1. januar 1995-31. december 1995 senest den 20. i den måned, der følger efter afgiftsperioden.

*Stk. 7*. De i *stk. 6* anførte indbetalingsfrister finder anvendelse for afregning af afgiften af varer, der fra henholdsvis 1. januar 1994 og 1. januar 1995 udleveres fra de registreringspligtige virksomheder.«

### Bemærkninger

#### Til nr. 1-3

#### Provenumæssige konsekvenser

Ved ændringsforslagene nedsættes kredittiden med 5 dage i 1994, 10 dage i 1995 og 15 dage i 1996-1998 og frem mod oprindeligt foreslået med 15 dage for 1994-1998 og frem.

Herved ændres fordelingen af forbedringen af statens gennemsnitlige likviditet fra ca. 635 mio. kr., ca. 50 mio. kr. og ca. 45 mio. kr. i henholdsvis 1994, 1995 og 1996 til ca. 210 mio. kr., ca. 260 mio. kr. og ca. 255 mio. kr. Forskellen i den akkumulerede stramning skyldes afrunding. Virkningerne i 1997 og 1998 ændres ikke ved ændringsforslagene. Den gradvise nedsættelse af kredittiden vil reducere forbedringen af statens renteindtægter i 1994 og 1995, mens forbedringen i årene fremefter ikke ændres.

Nedbringelsen af statens kasseunderskud, der i bemærkningerne var skønnet til ca. 1.270 mio. kr. i 1994, vil fortsat kunne skønnes til samme beløb for 1994, idet der ved en betalingsfrist den 25. i stedet for ultimo måneden fortsat vil blive registreret en hel måneds ekstra indbetalinger i betalingsregnskabet.

#### Ad nr. 1

Ændringsforslaget under nr. 1 er en rettelse af en korrekturfejl.

#### Ad nr. 2 og 3

Ændringsforslagene under nr. 2 og 3 indebærer, at afkortningen af kredittiden sker gradvist med 5 dage pr. år over en periode på 3 år begyndende 1. januar 1994.

*Hjortnæs (S) Klaus Hækkerup (S) Anne-Marie Meldgaard (S) Peder Sass (S)*

*Henning Nielsen (S) Bjarne Laustsen (S) Jes Lunde (SF) Jens Thoft (SF)*

*Bente Juncker (CD) Aagaard (KF) fmd. Kirkegaard (KF) Peter Brixtofte (V) nfmd.*

*Svend Heiselberg (V) Svend Aage Jensby (V) Ole Donner (FP) Elisabeth Arnold (RV)*

*Glønborg (KRF)*

## Bilag

## Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes svar herpå

*Spørgsmål 21:*

Hvad er årsagen til, at en ekstra skat som benzinafgiften lanceres som en »grøn afgift« til fordel for miljøet, når regeringen ikke forventer, at afgiften vil få nogen miljømæssig konsekvens?

*Svar:*

Regeringen forventer, at den foreslåede forhøjelse af benzinafgiften vil få miljømæssige konsekvenser. Det anføres således i bemærkningerne til lovforslaget, at man ved en elasticitet på ca.  $\div 0,2$  kan forvente et fald i forbruget af benzin på 4 pct. Regeringen har dog samtidig bemærket, at den samlede politik i »Ny kurs mod bedre tider« indeholder stærke vækstimpulser, og at den større velstand og mindre arbejdsløshed vil medføre en stigning i efterspørgslen efter kørsel og dermed benzin, således at man netto kan regne med uændret benzinforbrug i de nærmeste år.

*Spørgsmål 23:*

Får dieselaftgiften konkurrencemæssig betydning, hvis EF's planer om at liberalisere cabotage vedtages?

*Svar:*

Nej, ikke i videre udstrækning. Den største del af cabotagekørslen udført af danske vognmænd må forventes at finde sted i Tyskland i konkurrence med tyske vognmænd. De foreslåede forhøjelser af dieselaftgiften svarer præcis til de forventede tyske afgiftsforhøjelser og prisstigninger. Brændstofomkostningerne stiger således lige meget, hvad enten man er tysk vognmand, der tanker i Tyskland og kører i

Tyskland, eller man er dansk vognmand, der tanker i Danmark og kører i Tyskland. Danske vognmænd, der kører cabotage i Tyskland i konkurrence med f.eks. hollandske vognmænd vil dog få vanskeligere ved at konkurrere på grund af lavere hollandske afgifter.

Hvis Danmark undlod at forhøje sin dieselaftgift i samme takt som Tyskland, vil danske vognmænd for denne særlige type kørsel opnå en konkurrenceevnegevinst. Den danske vognmand vil kunne medbringe olie til flere tusinde kilometers kørsel i Tyskland med en lavere dansk afgift end den olie, den tyske konkurrent køber i sit hjemland.

Modsat vil en højere tysk afgift på dieseloлие gøre det mere attraktivt for en tysk vognmand at byde på ture til Danmark, da han her vil have lejlighed til indkøb af billigere dansk olie i større mængder.

Ved kørsel til og fra Danmark og i Danmark vil dieselaftgiften ikke have konkurrencemæssig virkning, idet vognmænd uanset nationalitet vil tanke dér, hvor det er billigst.

*Spørgsmål 6:*

»Hvad er den mest solgte personbil i Danmark i dag? Hvor mange kilometer kører den pr. liter benzin? Hvordan var benzinøkonomien for den pågældende model (eller tilsvarende) i 1988?«

*Svar:*

Den personbil, der ser ud til at sælge bedst for tiden, er Opel Astra. Dens forgænger Opel Kadett er da også den bilmodel, der fylder mest i køretøjsregisteret.

Ifølge Automobil-Revue er brændstoføkonomien således:

Liter pr. 100 km (DIN) for 5 gears-udgaven ved:

	90 km/t	120 km/t	bytrafik
1988			
Kadett 1.3S, 75 HK .....	5,0	6,5	8,9
1993			
Astra 1.4SE, 82 HK .....	5,3	6,8	9,1

Omregnes disse tal til et uvejlet gennemsnit af brændstoføkonomien udtrykt i km/l, bliver Kadettens økonomi ca. 15,5 km pr. liter, mens Astraens er ca. 15,2 km pr. liter. Det bør i denne forbindelse bemærkes, at Astraens egenvægt er ca. 14 pct. højere end Kadettens.

Det er ikke ualmindeligt, at de »sidste generationer« af personbiler uden katalysator har en bedre brændstoføkonomi end selv »anden generation«-katalysatorbiler med forfinede indsprøjtningssystemer.

#### Spørgsmål 4:

Hvor mange privatbiler blev solgt i 1992, hvor mange forventes solgt i 1993-1998?

#### Svar:

I 1992 blev der nyregistreret 85.385 personbiler. I de seneste budgetteringsforudsættninger regnes der med et salg i 1993 på ca. 77.400 stk. og i 1994 på ca. 99.700 stk.

Salg af personbiler er meget varierende og konjunkturfølsomt.

Salget af biler kan deles op i salg, der erstatter biler, der skrottes, og tilvækst i bestanden.

I de senere år har salget af nye biler været væsentligt under det niveau, der kan sikre en uændret bestand på længere sigt. Der er således sandsynligvis ophobet et større antal skrotninger.

Ved en middellevetid for personbiler på omkring 14 år skal der nyregistreres ca. 115.000 biler hvert år i gennemsnit for at fastholde bestanden.

Yderligere tenderer bestanden af personbiler til at stige med udviklingen i husholdningernes velstand. En stigning i husholdninger-

nes velstand med 1 pct. vil således øge efterspørgslen efter bilbestand med ca. 1 pct. eller ca. 15.000 nye biler. Skift i omkostningerne ved at holde bil i forhold til andre priser vil endvidere påvirke størrelsen af den samlede ønskede bilbestand.

Der er meget, der taler for, at man kan forvente en stor stigning i bilsalget på lidt længere sigt.

For det første lægges der med regeringens politik i »Ny kurs mod bedre tider« op til en aktiv konjunkturstimulerende politik, der øger velstanden og dermed bilefterspørgslen. Herudover er det sandsynligt, at de udskudte skrotninger nu vil blive realiseret. Endelig er en af de væsentligste omkostninger ved bilhold, nemlig realrenten, faldende.

På denne baggrund er det ikke urealistisk at forvente, at personbilsalget efter 1995 vil være på et gennemsnitligt niveau på omkring 150.000 biler svarende til 115.000 erstatningsbiler og godt 30.000 biler, der øger bilbestanden.

Der kan dog også fremover forventes store udsving omkring dette niveau, og overslaget er selvfølgelig behæftet med betydelig usikkerhed, idet det bygger på erfaringerne fra tidligere.

#### Spørgsmål 5:

Ifølge bemærkningerne er elasticiteten i benzinefterspørgslen  $\div 0,2$ . Hvad betyder det?

Hvordan når ministeren frem til 0,2?

#### Svar:

En priselasticitet på numerisk 0,2 betyder, at man kan forvente, at forbruget vil falde med 0,2 pct., hvis priserne stiger med 1 pct.

Benzin forbruges ikke direkte, men i kombination med et køretøj m.v. kan man producere forbrugsvaren kørsel i bil. De samlede omkostninger ved bilkørsel er på ca. 60 mia. kr. årligt, mens omkostningerne stiger med ca. 2,3 mia. kr. ved fuld prisovervæltning. Dette svarer til en prisstigning på ca. 4 pct. for bilkørsel. Hvis priselasticiteten for de samlede omkostninger ved bilkørsel er på  $\div 1$ , hvilket ikke er nogen unormal priselasticitet, vil bilkørslen og dermed benzinforsbruget falde med ca. 4 pct.

Den anførte priselasticitet på  $\div 0,2$  fremgår af en undersøgelse foretaget af Kai Kristensen



og Rolf Amundsen, der er offentliggjort i Nationaløkonomisk Tidsskrift 1988 nr. 3.

Da benzinprisen stiger med ca. 20 pct., vil der ved anvendelse af en elasticitet på  $\div 0,2$  ligeledes kunne skønnes et fald i benzinforbruget på 4 pct.

Elasticiteten er estimeret for perioden 1966 til 1985.

Den forholdsvis lave elasticitet kan i øvrigt bekræftes ved en summarisk undersøgelse af sammenhængen mellem benzinsalget og benzinpriserne fra 1986 til 1992, hvor stort set hele udviklingen i salget kan forklares ved ændringer i grænsehandelen.

Det bemærkes i øvrigt, at der ved den foreslåede forhøjelse af benzinafgiften ikke forventes fuldt gennemslag i standerpriserne på benzin, idet der forventes en tilpasning af rabat- og avancestruktur hen imod den tyske.

#### *Spørgsmål 8:*

Det fremgår, at husholdningerne ventes påført en merudgift på 2,3 mia. kr. Hvor meget skal registreringsafgiften henholdsvis vægtafgiften sænkes, hvis det skal neutralisere denne negative effekt på privatbilismen?

#### *Svar:*

Jf. svaret på spørgsmål 4, L 300, bilag 4, er

det ikke urealistisk at regne med et årligt salg på et niveau på ca. 150.000 biler i sidste halvdel af 1990'erne. Den gennemsnitlige registreringsafgift er på omkring 100.000 kr. pr. personbil. Indtægterne fra personbiler vil således blive på ca. 15 mia. kr. årligt. Hvis registreringsafgiften skal nedsættes med 2,3 mia. kr., skal satserne nedsættes med ca.  $\frac{1}{6}$  fra 105/180 pct. til ca. 90/150 pct. En nedsættelse af registreringsafgiften vil give ejerne af den nuværende bilbestand et betydeligt kapitaltab, da priserne vil falde.

Vægtafgiften vil skulle nedsættes med omkring  $\frac{1}{3}$ .

#### *Spørgsmål 9:*

Er de tyske planer om afgiftsforhøjelse på benzin og diesel blevet vedtaget eller fremlagt i konkret form?

#### *Svar:*

De tyske planer om afgiftsforhøjelser på benzin og diesel er ikke blevet vedtaget, og der er ikke fremsat lovforslag om samme.

Den tyske budgetsituation og biltætheden på de tyske veje gør det sandsynligt, at de tyske planer realiseres. Regeringen finder det sandsynligt, at de tyske planer realiseres.