

ude af trit med intentionerne bag de særlige skatteregler for firmabiler og deres anvendelse til privatkørsel.

Den private anvendelse af bilen indgår ikke direkte i beregningsgrundlaget for beskattningen, således som det var tilfældet med de gamle regler fra før 1994. Beskattningen af firmabilen er altså uafhængig af det faktiske omfang af den private kørsel. De nuværende regler anser jeg imidlertid for at være et passende kompromis mellem det ideelt ønskelige og det praktisk mulige.

Reglerne (inkl. de med pinsepakken foretagne justeringer) sikrer efter min mening på en enkel måde en passende grad af neutralitet i relation til firmabiler som aflønningselement.

Der henvises i den forbindelse til svaret på S 3051.

Skærpes afskrivningsreglerne for firmabilerne f.eks. ved at indføre loft over afskrivningerne, vil firmabilordninger blive dyrere for virksomhederne og dermed mindre udbredte. I denne situation ville der fra skattesystemet udgå en sanktion mod naturalieaflønnning i form af fri bil, hvilket bryder med neutralitetshensynet i skattesystemet. Effekterne på bilanskaffelserne og omfanget af den private bilkørsel ville antagelig være beskeden, idet en del af den privatkørsel, der tidligere fandt sted i firmabilerne, ville fortsætte, men blot i biler som de ansatte selv anskaffede.

Jeg skal derfor fremhæve, at energi- og miljøpolitiske hensyn principelt varetages bedst gennem dertil passende instrumenter med de rette incitament, således som det f.eks. sker gennem den grønne ejerafgift. Herved opnås en effekt der retter sig mod hele personbilbestanden og ikke kun mod firmabilerne, der udgør en meget beskeden del af den samlede bilpark.

Spm. nr. S 3053

Til skatteministeren (2/9 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Hvilket udstyr i biler udløser et større benzinforbrug og med hvor meget i den enkelte bil og samlet, herunder omregnet til CO₂-bidrag fra bilparken?«

Begrundelse

Biler sælges i dag med mere og mere ekstraudstyr, som er medvirkende til at øge energiforbruget i bilerne. Ifølge Transportrådets rapport »Mere miljøvenlige biler - tekniske muligheder og politiske tiltag« bruger meget sikkerheds- og hjælpeudstyr i biler el, som øger benzinforbruget. I rapporten nævnes således ABS-bremser, airbags og eldrevne ruder som eksempler. Som det væsentligste nævnes den øgede brug af airconditionanlæg, som under danske forhold medfører en forringelse af bilens samlede energieffektivitet på 10-15 pct.

Med spørgsmålet ønskes nærmere belyst, hvilket udstyr der udløser et øget benzinforbrug, og med hvor meget. Endvidere ønskes et bud på, hvor stort CO₂-bidrag dette udstyr udløser i forhold til det samlede bidrag fra bilparken.

Svar (16/9 99)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg har anmodet Færdselsstyrelsen om materiale til brug for min besvarelse af spørgsmålet. Når det ønskede materiale er modtaget, vil jeg snarest muligt fremsende et svar.

Spm. nr. S 3054

Til skatteministeren (2/9 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan der indføres en særlig ekstra afgift på benzinforbrugende tilbehør i biler, hvorledes vil en sådan afgift kunne udformes, hvor meget vil en sådan afgift kunne reducere benzinforbruget, og hvilket provenu vil en sådan afgift kunne udløse?«

Begrundelse

Omfanget af tilbehør, som udløser et større brændstofforbrug i biler, f.eks. airconditionanlæg, er ifølge spørgerens oplysninger voksende og er dermed med til at undergrave regeringens CO₂-målsætning på trafikområdet. Med spørgsmålet ønskes belyst, om ministeren mener, det er muligt at indføre en form for afgift på