

spændet til eksempelvis de vesttyske satser på 14 og 7 pct. mindsket væsentligt. Vesttyskland har i øvrigt vedtaget at forhøje den høje sats til 16 pct. som led i EF's afgiftsharmonisering.

En sådan momssækning vil have en gavnlig fordelingspolitisk virkning, og den vil samtidig reducere grænsehandelsproblemerne.

Begrebet basale fødevarer omfatter f.eks.:

Mel, gryn, brød.  
Kød, kødkonserver.  
Fisk, fiskekonserver.  
Mælk, ost, æg.  
Smør, margarine m.v.  
Frukt og grøntsager.  
Kartofler.

Herudover belægges bøger med 9 pct. moms.

Det umiddelbare provenutab ved at sænke momsen til 9 pct. for disse varegrupper er i størrelsesordenen 10 mia. kr.

#### *Lavere daginstitutionstakster*

Småbørnsfamiliernes anstrengte økonomi lettes gennem en nedsættelse af forældrebetalingen for børnepasning. Der indføres obligatorisk søskendemoderation, den maksimale forældrebetaling nedsættes fra 35 til 25 pct., og fripladsgrænserne forbedres.

Grænsen for fuld friplads hæves fra de nuværende 40.000 kr. til 60.000 kr. Den øverste indtægtsgrænse for delvis friplads hæves samtidig. Med de gældende regler betales fuld daginstitutionstakst fra en skattepligtig husstandsindkomst på 135.000 kr. Denne grænse hæves til 200.000.

Selve forhøjelsen af indtægtsgrænsen rummer naturligvis umiddelbare fordele for børnefamilierne. Herudover løser det længere interval for optrapning til fuld betaling en lang række samspilsproblemer for småbørnsfamilierne.

Den fuldt udbyggede daginstitutionspakke anslås at koste omkring 1 mia. kr.

#### *Højere børnefamilieydelse*

Børnefamilieydelsen hæves med mindst 1.000 kr. til 6.500 kr. pr. barn. Omkostningen ved denne forbedring for børnefamilierne er ca. 1 mia. kr.

#### *Billiggørelse og udbygning af den kollektive trafik*

For at billiggøre og udbygge den kollektive trafik afsættes yderligere 2 mia. kr. Fordelingen af tilskudet mellem DSB og de amtskommunale trafikselskaber tages op til forhandling mellem de berørte parter. Vi opfordrer samtidig de store bykommuner til at opkræve bompeng af privatbiler for at begrænse biltra-

fikken. Bompengene kan bl.a. anvendes til billiggørelse og udbygning af den lokale kollektive trafik.

#### *Økologiske afgifter*

Der bør indføres en række økologiske afgifter, som ud over at medvirke til at finansiere momsnedsettelsen vil have en gunstig virkning på miljøbelastning og ressourceforbrug.

De økologiske afgifter opdeles i to grupper, afgifter, hvis sigte er en egentlig styring af miljøbelastningen med henblik på i sammenhæng med andre styringsmåder at fremskynde udviklingen af renere teknologi og et bedre miljø, samt afgifter, der først og fremmest har til formål at skaffe staten indtægter inden for miljøområdet, idet disse afgifter dog samtidig i kraft af deres størrelse skal tilskynde til indførelse af besparelser på det afgiftsbelagte forbrug.

Den første kategori, egentlige økologiske afgifter, er afgifter, hvor provenuet ikke tjener et fiskalt formål. Derfor vil pengene som hovedregel blive kanaliseret tilbage til den sektor, pengene kommer fra. Men ved at afgiftsbelægge forurenende produktion (eller forbrug) og tilbageføre pengene til den sektor i samfundet, hvor de er opkrævet, ved at give tilskud til en økologisk bæredygtig omstilling fremmes en nødvendig strukturændring. Målsætningen er, at der i produktionen sker en løbende omstilling i retning af produktion med renere teknologi.

Den anden kategori, der foreslås, må betegnes som blandingsafgifter, idet de tjener både til at skaffe kroner i kassen og til at sikre en bæredygtig udvikling. Disse afgifter, som vi vil betegne fiskal-økologiske afgifter, vedrører især afgifter på affaldsbehandling, usorteret renovation, vandforbrug og spildevandsafledning. Gøres disse afgifter forbrugsafhængige, vil de i modsætning til andre afgifter ikke virke tungest på de laveste indkomstgrupper. Samtidig vil de alt efter deres højde tilskynde til besparelser, mindre affaldsproduktion m.m.

Set i relation til problemerne med grænsehandel udmærker disse fiskal-økologiske afgifter sig i øvrigt ved at være lagt på områder, der generelt ikke bevirker forøget grænsehandel. SF har overvejet at ligestille afgifter på diesel med benzinafgifter af miljømæssige årsager, men afventer det udredningsarbejde herom, der for tiden foregår i Miljøministeriet.

For børnefamilier vil der være behov for særlige foranstaltninger, f.eks. forhøjelsen af børnefamilieydelsen, jf. forslaget punkt 3.

Da grænsehandelsproblemerne på grund af regeringens principløse eftergivenhed over for EF gør det vanskeligt at forhøje punktafgifter på en lang række