

varer, er det vigtigt at forhøje eller i det mindste fastholde afgifterne på forbrug, som er vanskeligt at flytte til udlandet. Et eksempel herpå er vægtafgiften på person- og lastbiler, der ikke har været forhøjet i årevis, og som nu bør fordobles. Et andet eksempel er ejendomsskatter. Da både skattereform og kartoffelkur har presset husejernes økonomi, er det næppe muligt at forhøje disse i øjeblikket, men det er vigtigt at fastholde deres relative niveau.

#### *Egentlige økologiske afgifter*

Afgiftsniveauet på miljøbelastende stoffer bør baseres på disses virkning på miljøet. Jo farligere et stof er, jo større skal afgiften være, også selv om emissionen holder sig inden for en nærmere fastsat lav grænseværdi. Dermed vil brugeren af stoffer eller produktionsmetoder, der indebærer emission af farlige stoffer, blive tilskyndet til anvendelse af erstatningsstoffer eller til at igangsætte udviklingen heraf.

Afgift	Sats	Provenu Mio. kr.	Styringsform
Kunstgødning .....	1 kr./kg N	200	Miljøfond mhp. tilbageføring direkte til den sektor, pengene kommer fra. F.eks. tilbageføres kunstgødningsafg. til landbruget
Pesticider .....	10 pct.	150	
Fosfor .....		50	
Organiske opløsningsmidler		100	
Spildevandsudledning .....	13 kr./m <sup>3</sup>	120	

#### *Fiskal-økologiske afgifter; energifgifter*

Energifgifterne foreslås gradvis omlagt og forhøjet med ca. 7 mia. kr., sådan at alle energiformer afgiftsbelægges efter CO<sub>2</sub>-udslippet (benzin se dog nedenfor).

Elværkerne pålægges at bortskaffe deres affald – især flyveasken – på en økologisk forsvarlig måde.

Der opkræves yderligere benzinafgift på 1 mia. kr., idet afgiftsspændet mellem blyholdig og blyfri benzin fastlægges til 50 øre plus moms (i dag 47 øre plus moms).

Det danske erhvervsliv betaler ikke energifgifter i modsætning til erhvervslivet i andre vesteuropæiske lande. Ud fra en miljømæssig betragtning er det meget uheldigt, fordi erhvervslivet herved ikke får nogen særlig tilskyndelse til at spare på energien og dermed medvirke til at begrænse forureningsproblemerne.

Erhvervslivets kommende energifgifter bør udformes under nøje hensyntagen til de miljømæssige gener, der påføres samfundet. Afgiftsgrundlaget skal

Vi er opmærksomme på, at grænseværdierne skal være lavest mulige, så man ikke blot kan betale sig fra at forurene, og vi er opmærksomme på, at der er en risiko for, at afgiften blot væltes over på forbrugerne. Såfremt virksomhederne – og det er trods alt det normale – befinder sig i et konkurrerende marked, vil afgifterne næppe fuldt ud blive betalt af forbrugerne. Der vil således være et klart økonomisk incitament til at producere mere miljørigtigt.

Provenuet fra denne type økologiske afgifter, der ikke har noget fiskalt sigte, anvendes som tilskud til udvikling af renere teknologi og indgår altså ikke som et almindeligt skatte- og afgiftsprovenu på finanslovens indtægtside.

Følgende afgifter foreslås gennemført som egentlige økologiske afgifter, dvs. afgifter, hvor provenuet i fuldt omfang tilbageføres til de berørte sektorer:

være den faktiske forurening ved afbrændingen. Af hensyn til konkurrenceevnen er det kun muligt at pålægge typiske hjemmemarkedserhverv de fulde afgifter.

Udlandskonkurrerende erhverv kan kun nettobelastes med afgifter i overkanten af EF's gennemsnit. Afgifter herudover skal tilbageføres til den pågældende sektor til støtte for en økologisk omstilling i sektoren. Det sker som tilskud til energibesparende foranstaltninger. Derved opnås en anden gunstig virkning, nemlig at også de udlandskonkurrerende erhverv får et øget incitament til at spare på energien.

#### *Differentieret vægtafgift*

Den nuværende vægtafgift for både person- og lastbiler forhøjes og gøres samtidig differentieret. Der indføres tre klasser efter forureningsgrad: (1) De mindst forurenende, californisk standard, (2) EF/USA-katalysatormod og (3) andre biler. Målet er, at klasse (1) ikke gøres nævneværdigt dyrere end i dag.