

[Charlotte Antonsen]

den reelle pris er for den enkelte familie, før efter det næste valg. Det er demokratisk uheldigt. Det minder om forsøg på vælgerbedrag.

Regeringen begrundede de grønne afgifter i dels et ønske om øgede indtægter til statskassen, dels et ønske om at forbedre miljøet. At øgede afgifter på forurening forbedrer miljøet, er generelt en rigtig antagelse – hvis prisen stiger, falder efterspørgslen – men når regeringen ser på de forventede indtægter fra miljøafgifterne, holder denne antagelse ikke. Regeringen siger, at den forbedrer miljøet, men samtidig regner regeringen stort set ikke med et faldende forbrug af de miljøbelastende produkter, når de forventede statslige indtægter skal beregnes.

Det hænger ikke sammen, og jeg vil bede skatteministeren svare på, hvad der er rigtigt: Enten kommer der miljøforbedringer og dermed færre indtægter, eller også kommer der ingen miljøforbedringer, men til gengæld de omtalte 12,2 mia. kr. ekstra i statskassen i 1998.

Jeg vil gerne konkretisere denne usammenhæng ved at henvise til afgifter på benzin og diesel og afgiften på ledningsført vand. For alle disse forslags vedkommende fremgår det helt klart af bemærkningerne, at man ved beregningen af den fremtidige indtægt ikke forventer et faldende forbrug.

For så vidt angår affaldsforslaget er der en stigning i afgiften på 25 pct. til 30 pct. Samtidig er der ifølge regeringens bemærkninger en reduktion i mængden af affald på 50 pct. frem til 1998. Det kan aldrig give en provenugevinst; det kan kun give et provenutab. Regeringen taler altså med to tunger, og jeg synes, det er meget væsentligt at få afklaret, hvad der gælder.

Der er en stribe andre uklarheder. En væsentlig del af stigningen i benzin- og dieselaftgifter skal kun gennemføres, hvis Tyskland hæver sine afgifter. Hvem skal betale, hvis tyskerne ikke hæver deres afgifter? Det drejer sig om et samlet beløb over de fem år fra 1995 til 1999 på i alt knap 8 mia. kr.

Elafgiften skal hæves, og elpriserne stiger med i alt 20 pct. i 1998. En så kraftig stigning i familiernes elektricitetsudgifter vil nok betyde, at mange husstande, der i dag ikke har en elmåler, vil ønske at få en sådan. Hvad koster det for den enkelte familie at få opsat en elmåler? Og hvad koster det efterfølgende årligt at få aflæst elforbruget?

Det samme kan der spørges om, når det drejer sig om vand. Hvor mange vandmålere bliver der behov for, og hvad koster de for de enkelte familier?

Af forslaget om vandafgifter fremgår det, at også egne vandboringer skal omfattes af afgiften. Det er jo en typisk socialdemokratisk millimeterdemokratiopfattelse. Man fastsætter i bemærkningerne til lovforslaget, at man fra egen brønd skal betale afgift af 170 m³ vand. Men så er det ikke længere en miljøafgift, for hvis ejerne af disse private brønde sænker forbruget af vand, har de jo ikke nogen gevinst ved det, og så er der jo tale om en rent fiskal afgift. Hvordan vil man adskille vand til privatforbrug fra vandforbrug i forbindelse med erhvervsmæssig produktion? Man ønsker jo i forslaget at friholde erhverv.

Det var uklarhederne. Sammenlagt ser det ud til, at de enkelte familier vil blive ramt langt hårdere, end det fremgår af de fremsatte lovforslag.

Noget tilsvarende gælder, når vi betragter miljøafgifternes indvirkning på erhvervslivet. Miljøafgifterne rammer erhvervslivet hårdt, og det private erhvervslivs muligheder for at skabe nye arbejdspladser svækkes. Der lægges yderligere benzin- og dieselaftgifter på erhvervslivet, ligesom erhvervslivet vil blive ramt af affaldsafgiften og den bebudede afgift på spildevand.

Sammenlagt regner industrien med, at miljøafgifterne vil belaste erhvervene med i alt 1½ mia. kr. i 1998. Heroverfor står regeringens bud, der er på 1,2 mia. kr., og vi vil selvfølgelig undersøge, hvorfor der er denne forskel. Under alle omstændigheder er det jo ikke noget, der hjælper på konkurrenceevnen, og dermed er det ikke noget, der er med til at skabe nye arbejdspladser.

Der er også andre problemer med affaldsafgiften. Det forekommer ikke særlig miljøhensigtsmæssigt, at den procentvise afgiftsstigning er højest, når affaldet afleveres til forbrænding. Det må da være miljømæssigt bedst at forbrænde affaldet frem for at deponere det, men det er regeringen måske ikke enig i.

I forslaget om registreringsafgift savner Venstre en sænkning af afgiften på personbiler. Når benzinafgiften hæves, mener vi, at bilejerne skal kompenseres ved en lettelse af registreringsafgiften.