

Endelig har regeringen noteret sig, at SF er enig med regeringen i, at afgifter på erhvervenes energiforbrug bør indføres gradvis. Det vil give erhvervene tid til at tilpasse sig og vil give mulighed for, at man får tilgodeset konkurrenceevnen.

Hvad angår de enkelte elementer i beslutningsforslag nr. B 37, kan jeg sige, at sådan som vi ser det, er hovedområdet for grønne afgifter erhvervenes energiforbrug. SF foreslår her en afgift på 300 kr. pr. t CO<sub>2</sub> og en SO<sub>2</sub>-afgift på 15 kr. pr. kg med et afgiftsfrit bundfradrag, og det skal gradvis aftrappes. Der skal under visse betingelser være særlige lempelser for de energiintensive processer.

Man må sige, at der synes at være en vis overensstemmelse med regeringen med hensyn til strukturen i afgifterne, men der er måske mere grund til at fremhæve, at der er en væsentlig forskel i niveauet. Det er den aktuelle vurdering, at der mangler mindst 6 pct. enheder af 1988-

niveauet i at nå målsætningen om en reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet på 20 pct. i år 2005.

Som anført i regeringens energipolitiske redegørelse fra december 1994 forudsættes det, at erhvervene tegner sig for 5 pct. enheder af den nævnte manko på mindst 6 pct. enheder. De 5 pct. kan f.eks. nås ved en afgiftsstigning på i gennemsnit 165 kr. pr. t CO<sub>2</sub>, hvis CO<sub>2</sub>-afgiften skal stå alene.

Hvis der samtidig gennemføres en SO<sub>2</sub>-afgift, reduceres behovet for forhøjelse af CO<sub>2</sub>-afgiften. Andre initiativer, der kan sikre et ekstra bidrag til reduktionen, vil også kunne bidrage til at reducere de 165 kr. pr. t.

I forhold til, at regeringen vil foreslå initiativer for erhvervene, der vil reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 5 pct., er SF's afgiftsniveau noget mere vidtgående.

På trafikområdet foreslår SF en række stramninger. Med hensyn til forslagene om at hæve afgifterne på benzin og dieselolie står regeringen fast på de principper, der blev vedtaget med skattereformen. Vi vil ikke gennem afgifterne give anledning til en stigning i grænsehandelsomfanget. Det indebærer, at benzinpriserne i Tyskland med samme avance som i Danmark, men med tysk afgift, ikke må blive lavere end i Danmark med danske afgifter. Der er derfor et meget begrænset spillerum.

Regeringen har foreslået, at benzinafgiften forhøjes med 11 øre pr. l pr. 1. januar 1996. Hermed har regeringen taget konsekvensen af, at de

tyske forhøjelser blev større end forudset ved vedtagelsen af skattereformen. Det er da positivt at se, at SF også finder, at man må tage hensyn til grænsehandelen ved fastsættelse af afgifterne på benzin og diesel. Man kan måske i den forbindelse notere sig, at man har været så seriøs i den sammenhæng, at man har afstået fra eller i hvert fald har tilkendegivet, at man ikke er så glad for de 11 øre.

Måske er der derfor alene tale om en nuanceforskel, der beror på, at SF er villig til at tage chancer med hensyn til grænsehandelen. Det står lidt hen i det uvise.

Med hensyn til forslaget om at forhøje vægtafgifterne på store lastbiler står regeringen også fast på den netop vedtagne vejafgiftspakke. Tyskland, Holland og Belgien har også reduceret deres faste afgifter i forbindelse med gennemførelsen af vejafgiften, og en ensidig dansk forhøjelse vil belaste vognmændenes internationale konkurrenceevne.

Der er mange forhold, der skal tages med, når man overvejer ændringer i afgifterne på trafikområdet. SF har måske ikke taget hensyn til dem alle, men regeringen overvejer selv, hvordan man yderligere kan reducere miljøbelastningen fra trafiksektoren, f.eks. ved at inddrage transportformer, der ikke hidtil har været belastet af afgift. Jeg tænker på indenrigsfly m.v.

På pesticidområdet synes der derimod at være bedre overensstemmelse mellem SF's forslag og regeringens opfattelse. De meget miljøskadelige midler skal direkte forbydes, og det er regeringen jo i fuld gang med, mens forbruget af de mindre miljøbelastende midler skal begrænses, og her er en afgift velegnet.

For så vidt angår kvælstof, vil regeringen afvente den vurdering af virkningerne af gødningsregnskaberne og lign., der skal foretages i samlingen 1995-96. Regeringens tanker om indretning af den ved skattereformen principbestemte spildevandsafgift synes ganske godt på linje med forslaget i beslutningsforslag nr. B 37.

Ligeledes synes der ikke at være nogen videre forskel mellem SF's tanker og regeringens grundopfattelse om tungmetaller og opløsningsmidler. I første omgang overvejer regeringen særlige initiativer vedrørende blyakkumulatorer og nikkel-kadmium-batterier samt de klorerede opløsningsmidler i overensstemmelse med embedsmandsudvalgets anbefalinger. Det er så det, vi er godt i gang med.

SF har endvidere en række andre forslag, og regeringen er enig med SF i, at det ville være