

te sammenhæng mellem mængden af forbrændt brændstof og den forårsagede forurening. Biltrafikens miljøbelastning er nogenlunde proportional med den faktisk præsterede transportydelse og for størstedelens vedkommende knyttet direkte til forbruget af brændstof. Hensynet til grænsehandelen sætter imidlertid grænser for, hvor meget brændstof-afgifterne kan forhøjes, uden at grænsehandelen vokser. Med henblik på at give de danske benzinselskaber mulighed for at tilpasse prisstrukturen til forholdene i det indre marked foreslås det at sætte afgiftsatsene gradvist op.

Herudover foreslås der på trafikkområdet en tilpasning af registreringsafgiften på store varevogne. Der er tale om en stykafgift, der ikke har været reguleret siden 1977. Resultatet har været, at afgiften på disse varebiler har givet et uheldigt miljømæssigt incitament til at køre i større varebiler, end der er behov for. Brændstoføkonomien vil ofte være dårligere for store varebiler end for små. Desuden er de større varebiler ofte forsynet med dieselmotor, medens de mindre typisk har benzinmotor og er udstyret med katalysator. Det er derfor miljømæssigt u hensigtsmæssigt at anvende større dieseldrevne varebiler, hvis samme behov kunne tilfredsstilles med mindre benzindrevne biler. Forslaget retter op på dette ved at forhøje stykafgiften svarende til prisudviklingen siden sidste regulering.

Afgiften på olie og gas er større end afgiften på kul og den kulbaserede elektricitet. Omregnet efter energiindhold er olie- og gasafgiften på ca. 41 kr./GJ, mens kul- og elafgiften er på ca. 27 kr./GJ. Denne afgiftsforskel er ikke miljømæssigt betinget, idet kul og den kulbaserede elfremstilling medfører større miljøbelastning. Såfremt de danske miljømål skal opfyldes, må det endvidere skønnes nødvendigt med en reduktion af elforbruget. Det foreslås derfor, at afgifterne på kul og el forhøjes.

Selv om der ikke ved det nuværende indvindingsniveau for Danmark som helhed er tale om mangel på grundvand af en tilfredstillende kvalitet, er der alligevel miljømæssige fordele forbundet med en begrænsning af vandforbruget og udledningen af spildevand.

Et mindre vandforbrug vil medføre et stort set proportionalt fald i udledningen af spildevand. Samtidig vil et mindre vandforbrug kunne medvirke til at mindske belastningen af de vandløb og søer, der især i tørre perioder lider under udnyttelsen af grundvandsressourcerne ligesom faren for forurening af grundvandsdepoterne mindskes.

I forbindelse med vandmiljøplanen er der sket en væsentlig udbygning og forbedring af spildevandsrensningen. Det vil derfor ikke være samfundsøkonomisk rentabelt at tilskynde de enkelte spildevandsproducenter til øget lokal rensning af spildevand, så længe spildevandet udledes til det fælles kloaksystem, og der findes tilstrækkelig rensningskapacitet i de fælles rensningsanlæg. En afgift på spildevand er en meget direkte måde at reducere udledningen af spildevand og resturenheder fra rensningsanlæg til danske farvande og vandløb m.v. Regeringen vil derfor senere fremsætte forslag om en spildevandsafgift. Det er tanken at undersøge mulighederne for at differentiere afgiften efter indholdet af resturenheder, inden forslaget fremsættes. En differentieret spildevandsafgift vil betyde, at spildevandsudledere, der er i stand til at forbedre rensningen, vil kunne nedsætte afgiftsbetalingen.

Herudover fremsættes der forslag om en afgift på visse poser af papir eller plast og en forhøjelse af affaldsafgiften bl.a. for at fremme genanvendelsen af affald.

Benzinafgiften foreslås forhøjet, så afgiften tilnærmes nuværende tyske niveau. Forhøjelsen sker af flere omgange for såvidt muligt at sikre, at standerprisen i Danmark svarer til standerprisen i Tyskland. Benzinafgiften forhøjes til en start med 20 øre i 1994, og yderligere til i alt 47 øre i 1998.

Herudover foreslås benzin- og dieselfafgiften forhøjet i samme omfang som tilsvarende forventede tyske afgiftsforhøjelser med i alt 46 øre pr. liter. De tyske forhøjelser antages at finde sted i 1995 og 1996.

Registreringsafgiften for store varevogne forhøjes med henholdvis 18.000 kr. for varevogne mellem 2 og 3 tons, mens varevogne mellem 3 og 4 tons forhøjes med 11.500 kr. Endvidere forhøjes registreringafgiften på små busser til privat buskørsel til 60 pct. Disse forhøjelser foreslås med virkning fra 19. maj 1993.

Elafgiften foreslås forhøjet med 3 øre/kWh fra 1994 stigende til 19 øre, dog 16 øre for el til opvarming i 1998. Kulafgiften stiger med 80 kr./ton fra 1995 og 350 kr./ton fra 1998.

En afgift på forbruget af vand foreslås med virkning fra 1994. Afgiften udgør 1 kr./m³ i 1994 stigende til 5 kr./m³ i 1998. Blandt andet af hensyn til konkurrenceevnen vil afgiften ikke belaste erhvervene.

Affaldsafgiften foreslås forhøjet med 50 kr./ton fra 1997, mens der allerede i 1994 foreslås en afgift af visse plast- og papirposer på 50 øre pr. stk.

Forhøjelse af benzinafgiften.

Benzinafgiften blev senest ændret i 1990, hvor afgiften blev reduceret med 2 x 45 øre pr. liter for blyfri og 2 x 36 øre pr. liter for blyholdig benzin den 1. januar og 1. juli.

Nedsættelsen af benzinafgiften blev foretaget med henblik på at reducere grænsehandelen i forhold til Tyskland.