

Kl. 14:22

**Jesper Petersen (SF):**

Jeg er jo bekendt med, at skatteministerens sportslige fortid handler om gymnastik og ikke om dartsplil, og det tror jeg altså også er meget godt. Der er jo en ret væsentlig forskel på at sige, at noget ligger inden for skiven, og så på at sige, at det rammer plet. Med den der dartmetafor får man jo også sagt, at der er langt endnu. Og jeg tror ikke, at der var nogle, der i forbindelse med kommentarerne til Skattekommissionen efterfølgende var i tvivl om, at vi mente, at udspillet var for skævt, og at der skulle andre boller på suppen, for at vi ville være med. Det tror jeg står klart for i hvert fald alle andre end skatteministeren, at det var vores standpunkt.

Jeg synes altså, at det er lidt bagvendt at sige det her med, at det var af hensyn til oppositionen, at man rakte hånden frem. Hvis man vil lave en skattereform, som er så pilskæv, og som bidrager til uligheden i samfundet, sådan som man har gjort her, bør man lægge den frem inden et valg, så vi kan få en reel diskussion af den.

Der kan ikke gives en garanti for, at lejerne ikke taber. Og det skulle altså være dem, som har nogle meget høje energifgifter, det drejer sig om, og det har de måske, fordi regeringen tager fra Landsbyggefonden, så der ikke kan laves de renoveringer, som man mange steder gerne vil lave. Det kan hænge sådan sammen. Vil man give andre indrømmelser til lejerne nu, hvor man tager noget fra dem i forbindelse med huslejen?

Kl. 14:23

**Anden næstformand (Søren Espersen):**  
Ministeren.

Kl. 14:23

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Det er rigtigt, at der som dartspliller er forskel på at ramme skiven og ramme plet. Derfor har regeringen også sammen med Dansk Folkeparti gennemført en række ændringer i det udspil, som Skattekommissionen kom med. Man kan faktisk sige, at det kun var grundlaget for det udspil, regeringen præsenterede, og derfra er der sket yderligere justeringer, hvilket faktisk betyder, at fordelingsvirkningerne af skattereforment er mindre end dem, som Skattekommissionen foreslog. Til gengæld er velfærdsstigningen og arbejdsudbuddet så også mindre.

Det er nemlig sådan, at det, der har været vores sigte, har været at lave en skattereform, som skaber vækst og velstand, som giver et større ar-

bejdsudbud, som bl.a. betyder, at vi får 5,5 mia. kr. mere til at sikre, at vi har et godt sundhedsvæsen, en god uddannelsessektor, en social struktur, der gør, at landet kan fortsætte med at have de velfærdsgoder, vi kender i dag, fordi vi får et mere dynamisk arbejdsmarked, vi får flere, der gerne vil blive på arbejdsmarkedet, flere, der gerne vil arbejde mere, og forhåbentlig vil det også give en større tilskyndelse til, at unge mennesker tager en uddannelse. Det sker alt sammen, fordi vi sænker skatten på arbejdsindkomster. Er det virkelig så slemt, at skatten bliver sat ned?

Kl. 14:24

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Tak til skatteministeren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen afsluttet.

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Skatteudvalget. Såfremt ingen gør indsigelse herimod, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**11) 1. behandling af lovforslag nr. L 204: Forslag til lov om ændring af lov om afgift af spildevand og forskellige andre love. (Forhøjelse af spildevandsafgiften og afgiften af HFC-gasser m.fl., nedsættelse af afgiften af emballage til vin og spiritus m.v.).**  
Af skatteministeren (Kristian Jensen).  
(Fremsættelse 22.04.2009).

Sammen med dette punkt foretages:

**12) 1. behandling af lovforslag nr. L 205: Forslag til lov om ændring af lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love. (Grøn omlægning af bilbeskatningen).**  
Af skatteministeren (Kristian Jensen).  
(Fremsættelse 22.04.2009).

Kl. 14:25

**Forhandling****Anden næstformand (Søren Espersen):**

Forhandlingen er åbnet. Det er Venstres ordfører, hr. Torsten Schack Pedersen.

Kl. 14:25

(Ordfører)

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Regeringens skattereform er en grøn reform. Lavere skat på arbejde finansieres, ved at miljøbelastningen – energiforbrug og forurenende adfærd – beskattes hårdere. Disse to lovforslag er en del af finansieringen af skattereformen og er en del af skattereformens grønne profil.

Forslagene forhøjer spildevandsafgiften for udledning af bl.a. kvælstof, fosfor og organisk materiale. Dermed fremmes bedre rensning af spildevand – det betyder, at vi får reduceret udledningen af kvælstof, fosfor og organisk materiale til vandmiljøet, således at vi styrker kvaliteten af vandmiljøet i Danmark.

Forslagene her betyder også, at afgiften på CFC-drivgasser og andre industrielle drivgasser hæves, således at det svarer til CO<sub>2</sub>-afgiften på 150 kr. pr. ton, målt i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter. For at mindske den nuværende indirekte statsstøtte til flaskeskyllerier nedsættes emballageafgiften; det har en gavnlig effekt på miljøet.

En af de store miljømæssige udfordringer er udledningen af partikler og CO<sub>2</sub> fra transportsektoren. Derfor indføres der et afgiftstillæg for dieseldrevne personbiler, som ikke har partikelfilter. For varebilerne gælder det fremadrettet, og dermed gøres det mindre attraktivt at anskaffe sig en dieselbil uden partikelfilter; det er til gavn for miljøet. Registreringsafgiften for hyrevogne ændres, og denne ændring vil øge tilskyndelsen til, at der anskaffes mere miljørigtige hyrevogne i Danmark.

Forslagene her fremmer altså skattereformens grønne profil. Vi lægger vores politik åbent frem – det har vi endnu til gode at se fra oppositionen, men man kan jo selvfølgelig med forventning se frem til, hvad det er for masser af gode ideer, som Socialdemokraternes formand gjorde sig til talsmand for i tv-programmet Mogenssen og Kristiansen forleden.

Jeg vil sige, at når det gælder det grønne, blev klarheden over oppositionens syn på regeringens skattereform jo ikke særlig meget bedre – for at sige det mildt – efter debatten i går. Der var ordførere, særligt fra Socialdemokratiet, der mente, at vi havde lavet en skattereform, der var for grøn; en skattereform, der belastede miljøforbrug og energiforbrug for hårdt. Omvendt har udtalelsen i hvert fald fra Socialdemokratiets miljøordfører været, at skattereformen var for sort.

Jeg må også sige, at det, der stod tilbage efter debatten i går, var, at såvel den socialdemokratiske skatteordfører, hr. Nick Hækkerup, som Socialistisk Folkepartis skatteordfører, hr. Jesper Petersen, mente, at den simpelt hen ikke var grøn nok. Men det afholdt jo ikke enkeltstående socialdemokrater fra at kritisere regeringen for at lave en *for* grøn skattereform. Det bliver selvfølgelig rart, når alle kan få klarhed over, hvad det er, der gælder, og det ikke bare er strittende meldinger, der kommer – også på det her område.

I Venstre glæder vi os som sagt over skattereformen – en skattereform, der sænker skatten på arbejde; en skattereform, der fremmer sundhed, klima og miljø. De to forslag, som vi nu behandler, er en implementering af de sidst to nævnte, og det er selvfølgelig – som alle øvrige dele af skattereformen – noget, vi bakker op om i Venstre.

Kl. 14:29

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Der er lige i ellefte time en kort bemærkning, Hr. Nick Hækkerup.

Kl. 14:29

**Nick Hækkerup (S):**

Jeg har noteret mig, at med den formand, der sidder i formandssædet nu, gælder det om at være kvik.

Nu gjorde Venstres ordfører en del ud af at påpege, at der – efter Venstres opfattelse – har været tilkendegivet forskellige opfattelser. Jeg vil bare sige, at Socialdemokratiets opfattelse af den her skattereform er, at den ikke går langt nok i miljøretningen.

Til gengæld leder det så hen til det afledte spørgsmål: Når Venstre skatteordfører siger, at der er opbakning til det her i Venstre, omfatter det så også hr. Kim Andersen, der jo har været ude at give udtryk for præcis det modsatte synspunkt, og som, så vidt jeg ved, er medlem af Venstres gruppe?

Kl. 14:30

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Ordføreren.

Kl. 14:30

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Der er selvfølgelig fuld opbakning til skattereformen i Venstres gruppe, og jeg tror, at hr. Nick Hækkerup burde være klar over, at netop vedrørende energiforbruget har vi sikret, at vi indfaser stigningerne lidt blødere til at starte med, end vi umiddelbart havde forestillet os, og så får vi analyseret, hvorledes det her påvirker kon-

kurrencesituationen for de virksomheder, som har gjort opmærksom på deres situation i forbindelse med den høringsrunde, der har været.

Men det er jo sådan set en klar linje, som regeringen har. Jeg håber bare, at hr. Nick Hækkerup så vil give mig svaret på, om det er hr. Torben Hansen, der mener, at reformen ikke er grøn nok, eller om det er hr. Bjarne Laustsen og hr. Ole Vagn Christensen, der mener, at reformen er for grøn, der er bestemmende for Socialdemokratiets politik?

Kl. 14:31

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Hr. Nick Hækkerup.

Kl. 14:31

**Nick Hækkerup (S):**

Jamen jeg bliver simpelt hen ikke af svaret klar over, om hr. Kim Andersen, som har anklaget reformen for at være for grøn, nu er enig med resten af Venstre i, at den her er grøn nok, selv om han syntes, at det her var for meget af gode. Mener han så, at det er sådan, snittet skal ligge miljømæssigt? Er der enighed om det i Venstre?

Kl. 14:31

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Ordføreren.

Kl. 14:32

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Jeg gentager gerne, at der er enighed i Venstre. Jeg mangler bare Socialdemokratiets svar på, om der er enighed om holdningen til, hvordan man skal kendetegne den her skattereform, når man hører socialdemokrater melde ud i fuldstændig modsatrettede retninger: den er for grøn, den er for sort, den er for ambitiøs, den er for uambitiøs.

Det ville da være rart, hvis vi kunne få klarhed på det spørgsmål.

Kl. 14:32

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Så er det hr. Klaus Hækkerup for en kort bemærkning.

Kl. 14:32

**Klaus Hækkerup (S):**

Tak for det. Det her lovforslag indeholder jo også spørgsmålet om en emballageafgift på vin- og spiritusemballager. Afgiften er i dag på 2 kr., den nedsættes til 1 kr., og af beregningsskemaet i lovforslaget – et fuldkommen uigennemtrængeligt beregningsskema, som vi vil spørge ind til med spørgsmål – fremgår det, at den nedsættelse på 1 kr. på samtlige vin- og spiritusflasker i Danmark har en samfundsøkonomisk nettoge-

vinst på 125 mio. kr., og at forbrugerne får en gevinst på 113 mio. kr.

Det synes altså, som om det at fjerne den ene krone i afgift kan skabe en lykke for både samfundsøkonomien og forbrugerne. Og så er mit spørgsmål: Hvorfor fjerner man den så ikke helt?

Kl. 14:33

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Ordføreren.

Kl. 14:33

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Jeg kan sådan set sagtens følge hr. Klaus Hækkerup i hans forundring over, at det giver et større provenu, når afgiften sænkes. Det virker jo noget modsatrettet af, hvad vi normalt forventer, og derfor forstår jeg såmænd godt den forundring. Det her er jo et lidt specielt tilfælde, og det specielle her er, at når man eksporterer flaskerne, får man en afgiftsgodtgørelse, og at når afgiften sænkes, bliver eksporten af flasker mindre, og det mindsker også grænsehandelen, at prisen på vin og spiritus bliver nedsat i Danmark. Og selv om nedsættelsen med 1 kr. måske ikke lyder af meget, har den altså en betydning for, hvordan strømmene bevæger sig bl.a. i form af grænsehandel.

Så jo, provenuberegningerne er fuldstændig korrekte. Men det er rigtigt, at det er, fordi vi er ude i noget, som opfører sig lidt anderledes, fordi der altså er grænsehandel og en godtgørelse af afgiften inde over, hvad vi jo normalt ikke opererer med, når vi kigger på provenuet på afgifter.

Kl. 14:34

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det hr. Klaus Hækkerup for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:34

**Klaus Hækkerup (S):**

Jo, men jeg synes alligevel, det er imponerende, at man kan nå så store tal. Men det var sådan set ikke det, der var mit spørgsmål. Mit spørgsmål var: Hvorfor har regeringen, der nu gerne vil genbruges af flasker til livs, og har lavet en beregning, der viser så store samfundsøkonomiske nettogevinster og så store gevinster for forbrugere, så ikke helt fjernet afgiften? Det var det, der var mit spørgsmål.

Kl. 14:34

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 14:34

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Som jeg sagde, er vi ude i en måske lidt finere afgiftsbotanik, men lad os så tage den helt formelle beskrivelse af det. Nu ved jeg jo tilfældigvis også, at hr. Klaus Hækkerup er uddannet økonom, så jeg vil tillade mig at bruge en økonom-term og den beskrivelse af det, når vi taler skattepolitik. Der er noget, der hedder en Lafferkurve. Der er simpelt hen en grænse for, hvad provenuet bliver, når man sætter en afgift op. Det er klart, at man, hvis man opkræver 100 pct. afgift af noget, så ikke får noget i provenu, mens at man, hvis man sænker den lidt, får et større provenu. Og på et eller andet tidspunkt rammer man det her knæpunkt, hvor man får et fornuftigt provenu og har en fornuftig adfærdsmæssig virkning, og det er altså det, vi er inde i her.

Jeg indrømmer, at det ser lidt besynderligt ud, at vi får mere provenu ved at nedsætte en afgift, men det er altså, fordi det har nogle adfærdsmæssige virkninger, og fordi der spiller grænsehandel og godtgørelse og alt muligt andet ind. Så jeg er helt sikker på, at provenuberegningerne holder vand, men jeg indrømmer, at det ikke helt er den måde, vi normalt plejer at se afgiftssystemet opføre sig på.

Kl. 14:36

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er der en kort bemærkning fra hr. Jesper Petersen.

Kl. 14:36

**Jesper Petersen (SF):**

Hvis jeg må fortsætte, hvor hr. Klaus Hækkerup slap omkring emballageafgiften, vil jeg sige, at vi jo er ovre i den del af skattereformen, som skulle være de grønne forslag, men med det samme er vi i den her diskussion om provenuet, hvad jeg også kan synes er en smule besynderligt at se, og som der også bliver sat spørgsmålstegn ved fra flere sider.

Men er det ikke rigtigt, at der, hvis vi holder op med at have det gode danske system med genbrug af flasker, som fungerer nu, og går over til, at flasker bliver knust, smeltet om, så er en øget miljøbelastning ved den proces i forhold til at have genbrug af flaskerne som i dag? Det her skulle jo gerne være grønt, men som jeg ser det, ender vi faktisk med at have noget, der bliver mindre grønt, hvis man halverer emballageafgiften, sådan som regeringen gerne vil.

Kl. 14:37

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 14:37

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Den energi, der bruges, når flasker omsmeltes, er jo omfattet af CO<sub>2</sub>-kvote-systemet, så derfor er der ikke nogen ændring i CO<sub>2</sub>-udslippet som følge af, at der sker omseltning. Tværtimod kan man sige, at der jo er en større sandsynlighed for, at CO<sub>2</sub>-udslippet gennem transportektoren falder, fordi der altså kommer til at ske en nedgang i grænsehandelen, og derfor er der jo altså gode miljøaspekter i det her. Man skal bare huske at have alle elementerne med, og det tror jeg ikke helt SF's ordfører fik.

Kl. 14:37

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det hr. Jesper Petersen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:37

**Jesper Petersen (SF):**

Så mindre genbrug giver altså åbenbart en positiv effekt på miljøregnskabet, hvis jeg skal forstå det argument rigtigt.

Jeg vil gerne tage fat et andet sted, nemlig diskussionen om bilafgifter i forbindelse med partikelfiltre, idet der skal lægges en afgift på 1.000 kr. på dieselbiler, som ikke har installeret et partikelfilter. Mener hr. Torsten Schack Pedersen, at det er nok til at få folk, der i dag har en dieselbil, som altså udleder partikler, der fører til luftforurening og sygdomme, til rent faktisk at få installeret et filter? Hvis ikke det er tilfældet, så handler det jo bare om at skaffe penge til at give de her skæve skattelettelser, men hvis der er en effekt, så er der måske noget at komme efter for miljøet. Men som jeg har forstået det, er partikelfiltre for dyre at få installeret, til at det rent faktisk ville kunne svare sig.

Så drejer det sig kun om at kræve penge op for at give skæve skattelettelser, eller kan vi regne med, at der faktisk kan forventes en adfærdsendring i forbindelse med det her?

Kl. 14:38

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 14:38

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Når der er mindre grænsehandel, og når der ikke foregår en eksport alene af afgiftsmæssige årsager, så mindsker vi altså transporten, og dermed mindsker vi CO<sub>2</sub>-udslippet, så derfor er der en miljøgevinst ved forslaget.

Hvad angår partikelfiltrene, så er det rigtigt, at vi indfører et partikelfilter, fordi det er med til at fremme, at folk anskaffer biler, hvor der er

partikelfiltre på, så det er et rigtig godt eksempel på, at den her skattereform er grøn, at vi fremmer miljøet, og det føler jeg mig sådan set ganske godt tilpas med.

Vi laver altså en skattereform, hvor vi i grundprincippet gør det, at vi beskatter det, vi vil have mere af, nemlig arbejde, lavere, og det, vi vil have mindre af, nemlig forurening og miljøbelastning, rammer vi afgiftsmæssigt hårdere. Og jo, det giver en finansiering, og det er altså med til at sikre, at vi får en skattereform, der giver markante nedsættelser af skatten på arbejde og fremmer miljørigtig og klimarigtig adfærd, og det synes vi i Venstre er en rigtig, rigtig god cocktail.

Kl. 14:40

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er der en kort bemærkning fra hr. Niels Helveg Petersen.

Kl. 14:40

**Niels Helveg Petersen (RV):**

Hr. Torsten Schack Pedersen sagde, at vi skal have alle elementerne med i vurderingen af den her nedsættelse af emballageafgiften på vin- og spiritusflasker. Det er jeg enig i, og der mangler jeg altså nogle elementer i den fremstilling, som ordføreren har givet.

Vi har et velfungerende system, der også giver basis for en del arbejdspladser. Jeg har godt set den indvending, at det er arbejdspladser, der er finansieret via et særligt afgiftssystem, men det fungerer faktisk godt. Og der er udviklet en teknologi, som er ny, for behandlingen af de indsamlede flasker.

Endelig manglede ordføreren i sin vurdering, hvad der sker i miljøet, hvis vi ikke i samme omfang som hidtil genanvender flasker, men får dem sendt til omsmelting. Hvad sker der? Der står her i bemærkningerne og ministerens fremsættelse, at den foreslåede halvering af emballageafgiften ikke vurderes i noget videre omfang at påvirke mængden af affald, der smides i naturen. Det er en kæmpe usikkerhed om, hvad det betyder for natur og miljø med hensyn til flaskeaffald. Og det synes jeg hører med til vurderingen af det her.

Kl. 14:41

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 14:41

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Jeg tror, at vi her har at gøre med noget, hvor der virkelig er sket noget i befolkningen, altså hvor

fokus på miljø, genbrug og personligt ansvar har flyttet noget.

Der bliver indsamlet mange flasker i dag, som der ikke er afgifter på, men hvor folk gør det, fordi man i sin private husholdning betragter det som det mest naturlige i verden, at man tager hensyn til miljøet, og man får afleveret sine flasker, så de enten kan smeltes om eller genpåfyldes.

Det tror jeg sådan set er et af de bedste beviser på, at det, at vi alle sammen også personligt har et ansvar for vores miljø, virkelig har slået igennem. Det ligger jo ikke og flyder rundt på gadehjørnerne med vin- og spiritusflasker. Det er noget, som nogle tager et ansvar for at sørge for bliver samlet ind, og der er folk altså gode til at tage et personligt ansvar og sørge for, at det ikke ligger og flyder. Og det skal det selvfølgelig heller ikke.

Kl. 14:42

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Det er hr. Niels Helveg Petersen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:42

**Niels Helveg Petersen (RV):**

Der er jeg ikke helt så optimistisk med hensyn til rengøringen af landet og slet ikke i de større byer; der må jeg sige at det lader meget tilbage at ønske.

Jeg er da enig i, at der sker holdningsændringer på det punkt. Det er godt, men er det ikke en del af den holdningspåvirkning, at man ved, at de flasker, man samler ind og putter i containere, bruges igen og ikke bare er et affaldsprodukt?

Kl. 14:42

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 14:42

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Jeg betragter det jo som en stor erkendelse, at De Radikales ordfører måske tænker på affaldssituationen på gader og stræder i København. Det vil jeg anbefale at den radikale ordfører tager op med sin radikale borgmesterkollega på Københavns Rådhus, som har ansvaret for det. Jeg er slet ikke i tvivl om, at der dér er rum til forbedringer.

Med forslaget gør vi altså, at det afgiftsmæssigt ikke bliver subsidieret, at man i Danmark skyller sine flasker og så eksporterer dem til udlandet, hvor vi jo ikke engang kan være sikre på, om de bare bliver knust og så smeltet om. Det vil sige, at vi så laver en afgift, tilbagebetaling på

noget, som ender med at kunne blive smeltet om, som det sådan set lige så godt kunne være blevet i Danmark.

Der er altså her tale om, at afgiftssystemet ikke fremmer en optimal adfærd, og det er det, vi får rettet op på.

Kl. 14:43

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er den socialdemokratiske ordfører, og det er hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 14:44

(Ordfører)

**Klaus Hækkerup (S):**

Det første lovforslag af de to, som vi tager fat på at behandle nu, L 204, indeholder jo tre elementer.

Det første er en forhøjelse af afgiften på spildevandets indhold af kvælstof, fosfor og organisk materiale. Det har vi jo tidligere stillet spørgsmål om i forbindelse med behandlingen af finansloven for 2008, og i de svar, vi har fået, ser det ud til, at afgiften virker i et vist omfang. Den virker nemlig på industriens rensning af spildevand, inden den leder det ud. Det ser noget mere tvivlsomt ud, for så vidt angår kommunernes rensning af spildevand, inden det udledes. Endelig vil jeg sige, at for det, som hedder udledninger fra spredt bebyggelse, som vi også skal have lidt nærmere belyst, ser det ud til slet ikke at have virket.

Hvis vi skal have en afgift, der for alvor skal forbedre miljøet, er vi selvfølgelig nødt til at sikre, at afgiften også virker. Derfor vil vi i forbindelse med den del af lovforslaget stille yderligere spørgsmål til ministeriet, inden vi kan have en klarere opfattelse af det.

Spørgsmålet om forhøjelse af afgiften på de industrielle drivhusgasser har jeg ikke mange bemærkninger til. Man kan undre sig lidt over, at det i bemærkningerne er anført, at der er et midlertidigt forbud, der udløber, og at forbruget af visse af disse drivhusgasser forventes at falde, dels som følge af forbud, dels som følge af udfasning. Og så kan man jo spørge sig selv, hvorfor vi så nu skal begynde at lave et stort afgiftssystem, hvis det er noget, der alligevel ophører i løbet af kort tid.

For så vidt angår emballageafgiften, som vi jo allerede har været rundt om, må jeg sige, at det er sjældent, at man oplever, at Skatteministeriet virkelig er kreative i deres tankegang. Men det har de godt nok været i bemærkningerne her. Afgiften sættes ned med 1 kr. Hvis nu producen-

ten skal sælge en flaske cognac, der hidtil har kostet 248 kr., forventer man så virkelig, at producenten fremover sælger den for 247 kr.? Ja, det gør man. Det gør man i Skatteministeriet. Ikke nok med det, man forventer også, at forbrugerne reagerer positivt på den sænkning, så de nu begynder at drikke mere cognac, end de har gjort tidligere. Til gengæld vil de så selvfølgelig, står der i bemærkningerne, drikke mindre øl. Jeg vil godt sige, at jeg stiller mig også stærkt tvivlende over for den substituerings effekt, som Skatteministeriet synes at have indregnet her.

Med hensyn til de samfundsøkonomiske nettogevinsten og den gevinst, forbrugerne får, kan jeg ikke gennemskue – det tilstår jeg ærligt – det beregningsskema, der er i bilaget til forslaget. Men det spørger vi også ind til, så vi rigtig kan få den virkning, der skulle være, belyst. Men vores udgangspunkt er, at vi er imod. Vi er, som hr. Niels Helveg Petersen også sagde, af den opfattelse, at vi her har en fornuftigt fungerende ordning, og den ønsker vi fastholdt og videreført.

Så er der omlægning af bilbeskatningen, altså L 205. Der indføres en afgift for dieseldrevne personbiler og nye varebiler uden partikelfilter. Der indføres en brændstofforbrugsafgift for nye varebiler og en ændret registreringsafgift for taxaer. Som udgangspunkt kan vi også støtte ændringen for taxaer. Vi har dog allerede nu fået nogle henvendelser i udvalget, der peger på, at der kan være forskellige problemer, herunder problemet med at have taxaer indrettet til handicapkørsel i landdistrikterne. Det vil vi selvfølgelig spørge meget ind til, for vi er naturligvis interesseret i, at vi også i landets landdistrikter sikrer, at der er en ordentlig transport af handicappede.

Spørgsmålet om indførelse af brændstofforbrugsafgift for nye varebiler har vi sådan set ingen indvendinger imod. Men for så vidt angår spørgsmålet om partikelfiltre, vil jeg sige, og det har vi jo også allerede været rundt om, at det forekommer mere at være en fiskal indtægtskilde end et forsøg på at forbedre miljøet i Danmark. Efter de oplysninger, vi har, er det for en ejer af en personbil, der ønsker at få eftermonteret et partikelfilter, en udgift på i hvert fald ikke under 5.000 kr. Da afgiften er foreslået til 1.000 kr., vil det sige, at det ikke kan betale sig at påsætte et partikelfilter, hvis man overvejer at skifte sin bil ud inden for 5 år.

Endnu værre bliver det, når vi ser på varebilerne. Der har vi efter en henvendelse til Dansk Transport og Logistik fået oplyst, at et partikel-

filter eftermonteret vil koste ca. 30.000 kr. Det skal godt nok være en bilejer, der går rigtig meget ind for miljø, der vil bruge penge på at sætte et partikelfilter på, medmindre han selvfølgelig har en forestilling om, at bilen skal holde i over 30 år, og så er der jo en gevinst ved det i stedet for at betale de 1.000 kr. om måneden. Det virker ikke rigtig overbevisende.

Så vil jeg sige, at vi også synes, at det er uacceptabelt, at den eksisterende vognpark går fri. Det var medtaget i regeringens første udspil. Det gled ud i et forlig med Liberal Alliance, og det siger måske meget mere om Liberal Alliances miljøinitiativer, end det siger om regeringens egentlige intentioner med forslaget. Men den del af det er vi stærkt kritiske over for.

Kl. 14:50

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er et par korte bemærkninger. Først er det hr. Torsten Schack Pedersen.

Kl. 14:50

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Nu kom hr. Klaus Hækkerup lidt ind på det til sidst. Jeg stillede spørgsmålet før til Socialdemokratiets skatteordfører, hr. Nick Hækkerup, som behændigt undlod at komme med opklaringen. Nu vil jeg så høre, om hr. Klaus Hækkerup kan komme med den.

Hvem er det, man skal lytte til i Socialdemokratiet, når man skal høre, hvad karakteristisk skattereformen skal have? Er det dem, der siger, at skattereformen er for grøn og lægger for mange afgifter på miljøbelastning og energiforbrug? Eller er det dem, der mener, at den er for sort og ikke rammer hårdt nok? Kan hr. Klaus Hækkerup løfte sløret for, hvem jeg skal stole på, når jeg skal forsøge at gætte mig til Socialdemokratiets karakteristisk af skattereformen?

Kl. 14:51

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 14:51

**Klaus Hækkerup (S):**

Tak for det. Jeg er lige ved at sige, at man her godt kunne forfalde til sådan et rigtigt politiker-svar og sige: begge parter. Men jeg vil godt ud-dybe det lidt nærmere.

Præcis som i Venstre har der jo også i Socialdemokratiet været nogle, især fra udkantsområder, der er bekymrede for – det er jo meget mere energiafgifterne i L 207, som vi skal behandle den 7. maj, end de her forslag, som de i virkeligheden bekymrer sig om, og om de henvendelser, de har fået – at de her miljøafgifter, energiafgif-

ter, kan vælte deres virksomheder i området. Der er så andre, der siger: Vi må virkelig gøre noget for miljøet, og det hjælper altså ikke, at vi gang på gang lader os true af, at vi måske mister nogle arbejdspladser, for det bliver jo kun ved truslen.

Hvordan løser man den gordiske knude? Den løser man, sådan som regeringen også har foreslået det, ved at man går virksomhederne igennem virksomhed for virksomhed eller område for område, branche for branche, som er det, der ligger i lovforslag nr. L 207. Det, der bare er bekymrende – nu er det her jo godt nok ikke L 207 – er, at der går så lang tid, før man finder en afslutning på det. Men det kan vi tage den 7. maj.

Kl. 14:52

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det hr. Torsten Schack Pedersen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 14:52

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Jeg kvitterer for svaret, som siger: både lidt her og både lidt der. Men det må jo så også være en anerkendelse af, at den ændring, der er lavet af L 207, burde kunne vinde opbakning hos i hvert fald dele af Socialdemokratiet. Det må vi så se, når vi kommer til stemmeafgivningen.

Er det efter hr. Klaus Hækkerups opfattelse de forslag, som indeholder miljøfremmende tiltag, som indeholder elementer, der styrker klimaet, der gør, at vi kan tale om en grøn skattereform? Eller hvad er det for nogen ting, som Socialdemokratiet mener er for meget eller for lidt i den her reform?

Kl. 14:53

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 14:53

**Klaus Hækkerup (S):**

Hvis vi vil et bedre miljø, har vi jo i princippet fire veje, vi kan gå. Vi kan give et forbud eller et påbud, vi kan lægge en afgift på, eller vi kan give et tilskud. Og man må selvfølgelig meget nøje overveje, hvad man vil.

Det, som bare er bekymrende set fra et miljø-mæssigt synspunkt, er, hvis man bruger skatte- og afgiftsvejen til at lægge en afgift på, der ikke har nogen virkninger på miljøet, så det i virkeligheden bare fremtræder som en ny skat, en ny indtægtskilde. Og det synes jeg at der er elementer i de lovforslag, vi behandler, der gør.

Jeg har allerede nævnt spørgsmålet om partikelfiltre for varebiler. En afgift på 1.000 kr. for varebiler, hvor det koster 30.000 kr. at sætte et

partikelfilter på, er jo kun en indtægtskilde for staten. Det har jo ikke noget med et bedre miljø at gøre. Og det synes jeg da at man er nødt til at stille sig kritisk over for, hvis man vil et bedre miljø.

Kl. 14:54

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**  
Så er der en kort bemærkning fra hr. Karsten Lauritzen.

Kl. 14:54

**Karsten Lauritzen (V):**

Tak. Nu kan jeg forstå på Socialdemokraternes ordfører, at når det handler om udkantsområderne, jamen så skal man tage nogle særlige hensyn – og det kan jeg jo godt identificere mig med; der kan være god fornuft i det – men samtidig kan der vel også argumenteres for, at man, når man gør det, så skal følge den argumentation fuldt ud.

Derfor ville jeg godt spørge den socialdemokratiske ordfører til det her med gulpladebilerne – og her er de ældre biler som sagt, som ordføreren rigtigt refererede, blevet undtaget som følge af en aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance – om han ikke kunne forestille sig, at det, hvis man opretholdt det, som jeg kan forstå er det, Socialdemokraterne gerne vil, så går uforholdtvis meget ud over Udkantsdanmark.

Kl. 14:55

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**  
Så er det ordføreren.

Kl. 14:55

**Klaus Hækkerup (S):**

Det har jeg hverken noget grundlag for at sige ja eller nej til. Men det, jeg har observeret i forbindelse med taxaerne – vi har fået en henvendelse fra taxaorganisationerne, der siger det – er, at det her lovforslag meget vel kan betyde, at det bliver vanskeligere at få taxaer, der kan forestå handicapkørslen især i de tyndbefolkede områder. Det er selvfølgelig en henvendelse, vi tager alvorligt. Vi har ingen stillingtagen til, om de har ret eller de tager fejl, om det bare er en undskyldning for at undgå en afgift eller det er et reelt problem, men jeg kan godt se, at de kan have et argument for det her, specielt i områder, hvor regionen har udliciteret sygehuskørslen, så det, der alene er tilbage, er handicapkørslen for kommunerne. Og det, der er mit signal, er bare at sige: Det vil vi se på i udvalgsarbejdet, og vi vil se fordomsfrit på det.

Kl. 14:56

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er en sidste kort bemærkning fra hr. Karsten Lauritzen.

Kl. 14:56

**Karsten Lauritzen (V):**

Jeg skal takke ordføreren for det svar. Jeg skal oplyse ordføreren om, at man, hvis man er valgt i et udkantsområde, vil vide, at det typisk er sådan, at de dér måske har to biler, hvoraf den ene så er en ældre gulpladebil. Og hvis man gør det, som Socialdemokraterne foreslår, så vil det have en effekt i Udkantsdanmark.

Derfor ville jeg gerne spørge ordføreren – hvis det nu viser sig, at det, jeg står og refererer her, rent faktisk kan dokumenteres – om det så forholder sig sådan, at Socialdemokraterne vil frafalde det krav, som Socialdemokraternes ordfører lige har fremført, om, at hvis det rammer Udkantsdanmark, så er det jo en anden sag, så må vi se på det. Altså, er det sådan, at hvis det nu kan påpeges, at det med gulpladebilerne har en negativ effekt i forhold til Udkantsdanmark, vil man så være med til at stemme for, at det som sagt undtages, som regeringen lægger op til her i forslaget?

Kl. 14:57

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 14:57

**Klaus Hækkerup (S):**

Det har vi slet ikke belyst området godt nok til at sige noget om endnu. Jeg siger bare, at jeg kan se, at der her er et problem; vi kan se, at der kan være et problem med udkantsområderne. Men jeg vil godt sige, at jeg, hvis jeg forstod hr. Karsten Lauritzen ret – altså at man i udkantsområderne har to biler, hvoraf den ene er en gulpladebil – sådan set også synes, at der ikke burde være noget i vejen for, at gulpladebilen så bidrog til at mindske forureningen.

Kl. 14:57

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er fra Dansk Folkeparti. Det er hr. Mikkel Dencker.

Kl. 14:58

(Ordfører)

**Mikkel Dencker (DF):**

De to lovforslag, vi har under det her dagsordenspunkt, kan man sige er miljødelen af skatteaftalen, forårspakke 2.0.



Lovforslagene her indeholder flere forskellige elementer af miljømæssig karakter, bl.a. at spildevandsafgiftens satser for udledning af bl.a. kvælstof, fosfor og organisk materiale forhøjes med 50 pct., og at afgiften på CFC og andre industrielle drivhusgasser sættes op, så afgifterne matcher CO<sub>2</sub>-afgiften på 150 kr. pr. ton.

Yderligere nedsættes emballageafgiften for emballage til vin og spiritus, nemlig ved at den halveres, og det giver så det sådan lidt specielle resultat, at det faktisk giver flere penge i kassen at sætte afgiften ned. Det er en øvelse, vi har foretaget en gang før i Folketinget – for nogle år siden – hvor vi fik samme resultat, nemlig at en nedsættelse af emballageafgiften førte til et større provenu i statskassen. Og det ville jo være rart, hvis der var flere afgifter, man kunne gøre det med.

Inden for bilafgifter bliver der indført et afgiftstillæg på dieseldrevne personbiler samt nye varebiler, som ikke har noget partikelfilter. Dermed gøres tilskyndelsen til at købe dieselmotorer med partikelfilter eller til alternativt at sætte et partikelfilter på sin gamle bil større, og det er jo positivt, når man tænker på, at forurening med små partikler fra dieseldrevne biler uden partikelfilter udgør et væsentligt miljø- og sundhedsproblem især i byerne. Så i Dansk Folkeparti er vi rigtig glade for at få indført det her afgiftstillæg, som gerne skulle gøre, at vi får en renere luft.

Noget andet, der indføres, er, at nye varebiler fra og med 2010 vil blive beskattet af deres brændstofforbrug, på samme måde som personbiler allerede bliver det i dag. Hidtil har det jo været sådan, at gulpladebiler er blevet beskattet med en årlig vægtafgift, som afspejlede bilens vægt. I stedet for og af miljømæssige årsager – for at fremme, at der anskaffes mere brændstoføkonomiske varebiler – indføres den her grønne ejerafgift, som vi allerede kender fra personbilerne, også for varebiler. Så det er også et ganske positivt miljømæssigt tiltag, som vi er glade for at være med til at indføre.

I Dansk Folkeparti går vi også helt ind for, at registreringsafgiften for hyrevogne omlægges, på den måde at selve procentsatsen hæves fra 20 pct. til 70 pct., men for at kompensere for det, hæver man også bundgrænsen for registreringsafgiften fra 12.000 kr. til 230.000 kr. Dermed skulle der gerne skabes et incitament til, at taxavognmændene vil anskaffe mere brændstoføkonomiske biler som taxaer, hvilket jo igen ikke blot skulle føre til nogle klimamæssige forbed-

ringer – et lavere CO<sub>2</sub>-udslip – men sandelig også til en renere luft især i byerne.

Alt i alt er vi godt tilfredse med den miljømæssige del af skatteaftalen. Så derfor skal jeg sige, at vi i Dansk Folkeparti støtter lovforslagene her.

Kl. 15:01

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er en kort bemærkning fra hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:01

**Jesper Petersen (SF):**

Jeg vil gerne spørge Dansk Folkepartis ordfører om det her med partikelfiltre, som vi var inde på før. Der skal ikke herske nogen tvivl om, at SF synes, det er godt, og at det er på tide, at vi for alvor gør noget for, at alle de dieselmotorer, der i dag kører rundt uden partikelfilter, der rigtig mange dieselmotorer, der i dag bliver solgt uden at have partikelfilter på, skal have det i fremtiden, så vi får mindre luftforurening. Derfor er det selvfølgelig positivt, at man tænker over, om ikke der skal være en afgift for ikke at køre med det her partikelfilter.

Det får vi så, men den er blot på 1.000 kr.

Er det hr. Mikkel Dencker forventning, at der vil blive et stort ryk ind hos autohandlerne for at få installeret et partikelfilter, når man sætter en afgift på 1.000 kr. på for ikke at have partikelfilter? Ville hr. Mikkel Dencker selv, hvis han havde en dieselbil uden partikelfilter og skulle betale 1.000 kr. om året for ikke at have det, så installere det, hvis det kostede op til 10.000 kr. eller 30.000 kr., sådan som en anden ordfører i dag har nævnt?

Kl. 15:02

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ordføreren.

Kl. 15:03

**Mikkel Dencker (DF):**

Til det sidste kan jeg sige til hr. Jesper Petersen, at jeg faktisk har en dieselbil uden partikelfilter, og at jeg overvejer at få sat sådan et partikelfilter på for at slippe for de 1.000 kr. om året. Så det kan jeg bekræfte. Så med udgangspunkt i mit eget eksempel vil jeg sige, at jeg faktisk tror, det vil have den effekt.

Parallelt hermed vil der selvfølgelig også være en effekt i retning af, at når folk skal ud og købe en ny bil og har besluttet sig for at købe en dieselbil, vil de 1.000 kr. selvfølgelig gøre, at man i højere grad vil vælge en bil med partikelfilter i stedet for en uden. Desuden vil det nok også gøre, at folk, der så køber en brugt bil, vil

foretrække en, der har partikelfilter på, og det vil nok føre til, eller i hvert fald trække i retning af, at gamle dieselmotorer uden partikelfilter vil blive udfaset i et højere tempo, idet deres markeds-værdi er marginalt lavere.

Kl. 15:03

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**  
Hr. Jesper Petersen for yderligere en kort be-mærkning.

Kl. 15:04

**Jesper Petersen (SF):**

Jeg synes, det er et interessant eksempel med nye købere, for situationen er jo, at det vil koste 1.000 kr. mere om året at eje en dieselbil uden partikelfilter – når man nu køber sådan en i stedet for at købe en med filter – men hvis situationen er, at det faktisk koster 8.000, 10.000 måske op til 30.000 kr. at få installeret det rigtige partikelfilter, skal man altså regne med, når man køber en ny bil med filter, at man i hvert fald skal have den i 10 år, for at det kan svare sig, for ellers vil der faktisk stadig væk være et økonomisk incitament til at lade være. Så jeg synes, at skridtet er fint, men spørgsmålet er, om det virker.

Jeg vil meget gerne om et års tid eller to følge op på, om der faktisk er sket det – også i hr. Mikkel Denckers tilfælde – at man har fraprioriteret den dejlige rejse, som man kunne have fået for de penge, man ville have sparet, hvis man havde beholdt bilen uden partikelfilter i stedet for at få installeret et. Altså, vi kan simpelt hen teste hr. Mikkel Denckers miljøvilje på den her facon: Er man villig til at opgive den flotte rejse for at få et partikelfilter på, eller kører man videre de sidste 2 år af bilens levetid uden partikelfilter til skade for miljøet og med den konsekvens, at der er flere med luftvejssygdomme her i København? Det ser jeg frem til at få at vide.

Kl. 15:05

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**  
Så er det ordføreren.

Kl. 15:05

**Mikkel Dencker (DF):**

Hr. Jesper Petersen skal være velkommen til at spørge mig om 2 år, hvordan det går med min bil. Den omsorg vil jeg da sætte stor pris på.

Men jeg forventer da helt klart, at den afgift, vi indfører her, på 1.000 kr. vil have en effekt, og den glæder jeg mig til bliver målt og vejret, kan man sige, når den har haft tid til at virke. Og som med alt andet i tilværelsen skal man jo overveje tingene hen ad vejen.

Kl. 15:05

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ordføreren. Og den næste ordfører er SF's ordfører, hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:05

(Ordfører)

**Jesper Petersen (SF):**

Her har vi så den grønne del af regeringens og Dansk Folkepartis skattereform, en række øgede afgifter, som tilsammen skal gøre Danmark grønnere. Men regeringen og Dansk Folkeparti må siges at tage små skridt og et enkelt sted måske også at gå i for små sko. Men jeg er glad for, at der bliver taget fat på at lave en mere grøn bilpark; den vej bør vi gå videre ad, og var det ikke for Liberal Alliances trang til bare at få en eller anden skattelettelse, havde forslaget her måske været endnu bedre. Hvor stor effekten af regeringens tiltag her bliver, og hvor meget det egentlig kun bliver til flere penge i statskassen, er dog stadig en gåde.

Vi skal have partikelfiltre på dieselmotorer. Mikropartiklerne fører til luftforurening, luftvejs-sygdomme og i sidste ende til dødsfald. Ikke mindst i de større byer i Danmark er det et alvorligt problem, og det er på tide, at vi tager hånd om det.

Vi støtter helhjertet, at der kommer økonomiske incitament til at få monteret partikelfiltre hurtigst muligt. Men når det koster væsentlig mere end den afgift, som bliver indført nu, at få monteret et partikelfilter – min kilde sagde op mod 10.000 kr. – er en udgift på 1.000 kr. om året et meget lille incitament, og det efterlader indtrykket af, at regeringen har ledt efter steder at kradse penge ind til skattelettelser frem for at se på, hvordan vi kan forbedre klimaet og miljøet i Danmark.

Vil staten f.eks., i det omfang staten har dieselmotorer uden partikelfiltre i sin bilpark, rent faktisk udskifte dem, eller vil man lade være? Det synes jeg er et interessant spørgsmål at få opklaret undervejs. Der står i bemærkningerne til lovforslaget, at det også vil påføre staten nogle udgifter, i det omfang at der findes de her biler, og om det rent faktisk fører til en udskiftning af bilerne i staten, vil være interessant at få efterprøvet, for det må man jo gå ud fra kun sker, hvis der rent faktisk er et økonomisk incitament til det. Men o.k., et skridt i den rigtige retning på området er selvfølgelig bedre end ingenting.

Også ændringen af varebilers registreringsafgift er udmærket og skaber et incitament til at anskaffe biler med en bedre benzinøkonomi.

Et problem, jeg gerne vil rejse, handler om emballageafgiften; afgiften på vin- og spiritusflasker halveres. For det første er jeg i tvivl om det reelle provenu. Lige nu er Danmark et af de lande i Europa, som er bedst til at genbruge glas, men den position kan vi miste, hvis regeringen og Dansk Folkeparti insisterer på at underminere detailhandelens incitament til at indsamle hele flasker. For det andet vil en proces, hvor flasker skal omsmeltes frem for at blive genbrugt hele, være langt, langt mere energikrævende – for ikke at tale om energiomkostningerne ved at lave nye flasker. Forslaget virker uskyldigt, men kan være en bombe under det danske genbrugssystem for flasker. Vi har haft et foretræde om emnet i Skatteudvalget, og vi må under udvalgsbehandlingen have afklaret, hvad den reelle effekt af det her vil være.

Provenuet i forslaget kommer gennem et mersalg af vin og spiritus, hvilket jo står i stærk kontrast til ambitionen om flere sunde leveår. Derfor vil vi gerne spørge grundigt ind til de her forskellige dele af forslaget, som vi er meget skeptiske over for. Kan det virkelig være regeringens og Dansk Folkepartis ambition at finansiere lavere skat på arbejde ved at sænke prisen på spiritus på den her måde? De 35 mio. kr. i sundhedsomkostninger i forslaget vidner også om, at man måske skulle vende det en gang til.

I SF ved vi godt, at et lille skridt i den rigtige retning også tæller – også selv om det er små skridt på listefødder, hvor man nogle gange skal have øret til jorden for at høre dem. Jeg ser frem til udvalgsbehandlingen, hvor jeg håber at vi kan få set på nogle af uhensigtsmæssighederne i de her afgifter, og jeg håber, at vi kan få nogle forbedringer, hvis det rent faktisk viser sig, at det er uhensigtsmæssigt, sådan som det umiddelbart ser ud.

Kl. 15:09

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er den konservative ordfører, og det er hr. Mike Legarth.

Kl. 15:09

(Ordfører)

**Mike Legarth (KF):**

For os Konservative er det vigtigt, at skattereformen har en tydelig grøn profil, og derfor indeholder aftalen en række forslag, der øger prisen for at belaste klimaet og miljøet. Vi gennemfører over en årrække højere afgifter på el og brændsler, spildevandsafgiften bliver højere, og vi drejer transportpolitikken over på et grønt spor.

Samlet set udgør den grønne finansiering omkring 8 mia. kr. De to lovforslag, vi behandler her, L 204 og L 205, udmønter nogle aftalepunkter, nemlig spildevandsafgiften, hvor vi ændrer satserne for udledning af bl.a. kvælstof, fosfor og organisk materiale, som forhøjes med 50 pct. Afgiften på cfc – det betyder klor, fluor og kulstof – og andre industrielle drivhusgasser sættes op med virkning fra 1. januar 2011, og den volumenbaserede afgift på emballage til vin og spiritus sættes ned med 50 pct. Det vil, som vi har hørt de tidligere ordførere debattere, reducere mængden af flasker, der skylles, og dermed den indirekte statsstøtte til flaskeskyllerierne.

Der indføres et afgiftstillæg på dieseldrevne personbiler samt på nye varebiler, der er købt fra 18. marts i år eller senere, og som ikke har monteret et partikelfilter, på ca. 1.000 kr. årligt, og nye varebiler beskattes fra 2010 af bilernes brændstofforbrug frem for af bilens vægt. Og så til sidst er det registreringsafgiften på hyrevogne, som forhøjes fra 20 pct. til 70 pct., men samtidig forhøjes bundfradraget eller bundgrænsen for registreringsafgiften fra 12.100 kr. til 230.000 kr. Ændringerne vil tilskynde hyrevognsbranchen til at anskaffe mindre miljøbelastende køretøjer.

Det var mine indledende kommentarer.

Kl. 15:11

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Vi er nået til den radikale ordfører, og det er hr. Niels Helveg Petersen.

Kl. 15:12

(Ordfører)

**Niels Helveg Petersen (RV):**

Pakken i dette lovforslag, der vedrører ændrede bilafgifter, trækker i rigtig retning. Det tror jeg der er almindelig enighed om. Det er en vigtig opgave at få installeret partikelfiltre på dieselbiler. Det vil løse en lang række problemer. Der er både sundhedsproblemer, der løses ad den vej, og også andre vigtige miljøspørgsmål.

Så hele den pakke, der er, for så vidt angår bilafgifterne, ser jeg på med sympati. Man kan selvfølgelig diskutere, om de vrid, man her tager på håndtagene, er skrappe nok, eller om man skulle gå mere skrappt til værks. Det må vi diskutere i udvalget, men sigtet med det her er rigtigt, og det ser vi på med sympati.

Spildevandsafgiften ser også i mine øjne ud til at være fornuftig. Mit største spørgsmål til de to lovforslag, vi behandler her, er sådan set om nedsættelsen af afgiften på emballage til vin og

spiritus. Jeg synes, at virkningerne af det forslag er yderst usikre. Jeg synes ikke om, at vi med dette lovforslag ødelægger et system i Danmark, der er meget velfungerende, og hvor vi også har udviklet nye teknologier. Det byder mig lidt imod, må jeg sige, også fordi det umiddelbart kommer til at koste arbejdspladser. Og får vi virkelig noget for at gøre det her? Et minimalt merprovenu, som dog også skal ses i sammenhæng med øgede sundhedsudgifter.

Så jeg kan ikke se, at der er så forfærdelig meget vundet ved det her. Der er et godt amerikansk ord, der siger, at hvis det ikke er gået i stykker, skal man ikke reparere det, og det genbrugssystem, vi har for flasker, ser ud til at fungere godt.

Men det vil vi også åbent diskutere i udvalget og se at finde frem til, hvad der er det fornuftigste. Under ingen omstændigheder er der jo her tale om noget, der kan kaldes et væsentligt element i finansieringen af den samlede skattepakke.

Kl. 15:14

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er ordføreren for Liberal Alliance, og det er hr. Villum Christensen.

Kl. 15:14

(Ordfører)

**Villum Christensen (LA):**

Det, vi i Liberal Alliance er mest tilfredse med i denne del af skatteaftalen, eller i hvert fald lovforslag nr. L 204, er nok det, der ikke er med. Vi er særdeles tilfredse med, at det ikke lykkedes regeringen og Dansk Folkeparti at lovgive med tilbagevirkende kraft, således at 60.000 bilejere ikke pludselig stod med en bil, som de ikke havde råd til at køre i på grund af afgiftsstigninger på op imod 15.000 kr. årligt, og således at de ikke stod med en bil, der var totalt værdiløs. Den varslede forhøjelse af vægtafgiften og udlædningsafgiften vedrørende den eksisterende bestand af varebiler blev nemlig fjernet som følge af en højlydt modstand, som vi stillede os i spidsen for. Det lykkedes heller ikke at indføre privat anvendelsestillæg for varebiler fra før den 3. juni 1998, ligesom der ikke indføres tillæg for manglende partikelfilter på dieseldrevne varebiler.

Samlet set synes vi dog nok, at bilisterne har grund til at være en anelse bekymret for fremtiden. De grønne kørselsafgifter kan blive et rent mareridt, når der rigtigt tages hul på disse til efteråret. Det er jo kun en lille smagsprøve, der er

blevet rullet ud her i første del af de grønne afgifter, nemlig et provenu til staten på 360 mio. kr. for privatbilisterne og 500 mio. kr. for transporterhvervet. Jeg ved ikke helt, hvordan det er, man definerer skattestoppet i den her sammenhæng.

Vi tror faktisk også, det er en lidt farlig symbiose, som man har været inde på, hvis man vil fremstå meget grøn og samtidig brandskattefolk i denne gode sags tjeneste. Lad mig sige det sådan.

Vi synes, det er vigtigt, at man siger det klart, hvis det handler om at få penge i kassen, og vi synes også, det er vigtigt, at man siger det klart, hvis formålet er at adfærdsregulere. Og som vi allerede har set en del eksempler på, både i dag og i går, kan der jo virkelig skabes tvivl om, hvad det egentlig er for formål, man forfølger med de her forslag, der er lagt frem.

Men vi vil gerne støtte forslaget, det ser fornuftigt ud, og vi ser selvfølgelig også frem til udvalgsbehandlingen, da der er rigtig mange elementer at kigge nærmere på.

Kl. 15:17

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det skatteministeren.

Kl. 15:17

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Forventningens glæde kan altid være interessant og er ofte den største. Nu har udtalelserne fra hr. Klaus Hækkerup om, at vi på onsdag nærmere vil kunne diskutere, hvad Socialdemokratiets politik er, om skattereformen er for grøn eller ikke grøn nok, og hvordan afgifterne skal være i forhold til energitunge virksomheder osv., i hvert fald løftet mine forventninger til, at vi måske på torsdag så kan få lidt større klarhed over, hvad det er, Socialdemokraterne egentlig mener på området. Men som jeg sagde, måske er forventningens glæde den største.

Jeg synes, det er meget tilfredsstillende, at der har været en bred opbakning bag intentionerne i de her to elementer af regeringens samlede skattereform. Når vi sætter skatten på arbejde så markant ned, som vi gør, når marginalskatten får et historisk stort tryk nedad, når der er skattelettelser til alle grupper i deres indkomstbeskatning, ja, så skal der naturligvis være en finansieringskilde, og man kan også uden at overdrive sige en række finansieringskilder til at sikre, at der er en fuld finansiering på området.

Det er sådan, at af det, der har været mest diskuteret her i dag, vil jeg nøjes med at trække tre ting frem og kommentere her. Først og fremmest

er der spørgsmålet om, hvorvidt omlægningen af bilbeskatningen vil betyde, at det nu ikke længere er muligt for taxavognmænd at have handicaptaxaer. Der er ingen tvivl om, at omlægningen af bilbeskatningen vedrørende taxabran-chen vil give en adfærdsændring hos taxabran-chen, i forhold til hvad det er for nogle biltyper, de køber, primært i retning af, at de køber biltyper, der i højere grad lever op til moderne normer og krav om miljøteknologi. Det vil ikke være sådan, at der på markedet ikke er biler, der også efter omlægningen vil kunne udfylde de krav, der måtte være til eksempelvis handicapkørsel. Så jeg deler ikke den bekymring for, at vi vil umuliggøre et marked, men jeg forudser, at der vil være adfærdsændringer, herunder adfærdsændringer i form af, hvilket bilvalg der måtte være det foretrukne.

På spørgsmålet om partikelfiltre, som nu kommer til at vedrøre dieselmotorer, vil jeg sige, at det er sådan – og det kan man bl.a. se i svaret på spørgsmål 246, som er stillet til finansministeren – at hvis man tager udgangspunkt i, hvad omkostningsniveauet var, da man i Tyskland begyndte at indføre partikelfiltre, viser de tyske erfaringer, at prisen for at eftermontere partikelfilter ligger fra ca. 3.500 kr. op mod 7.000 kr. Det drejer sig altså om, at når kravet først er der, så er der et marked, der skal i gang, så kommer der en konkurrence, og dermed får man en pris, som er mere markedsorienteret. Det tror jeg også vil være tilfældet, når vi indfører dette krav i Danmark – om ikke krav, så i hvert fald en afgift – hvis ikke det er påført. Så i forhold til den pris, der er for at få eftermonteret et partikelfilter, er jeg helt tryk ved, at en afgift på 1.000 kr. om året for normale personbiler ret hurtigt vil kunne tjene sig ind.

Skulle der være et særligt forhold vedrørende varebiler, må vi naturligvis se på, om der er et eller andet her. Under alle omstændigheder vil det være sådan, at indførelsen af en afgift på ikke at leve op til et udledningskrav for partikler vil være en yderligere motivation for at gå i den retning. Det kunne jo være, at der var nogle, som ville mene, at selv om man ikke fuldt ud ville kunne få dækket investeringen, at man så af miljømæssige hensyn gerne ville have, at ens varebiler kørte rundt med et partikelfilter. Og nu får man så en ekstra tilskyndelse.

Uden at kunne påstå, at jeg er nogen stor brugtvognsforhandler – jeg tror heller ikke, at der er så mange, der ville købe en brugt vogn af mig – tror jeg nu alligevel, at det er sådan, at

hvis man som brugtvognsforhandler står med to biler, der er magen til hinanden, og der på den ene er eftermonteret et partikelfilter, at man ville være en meget dårlig brugtvognsforhandler, hvis ikke man over for kunden ville påpege, at der er en lavere årlig udgift ved at købe den, der har påført et partikelfilter. Uanset om man planlægger at beholde sin bil i lang eller kort tid, så vil det at eftermontere et partikelfilter enten give en selv som bilejer en lavere årlig udgift eller også give en højere salgsværdi, når man afhænder sin bil.

Så jeg er ikke i tvivl om, at det, vi gennemfører her, vil få en række danskere til at eftermontere et partikelfilter og dermed få nedbragt den meget farlige udledning, der desværre er i øjeblikket.

Kl. 15:23

Tilbage er så spørgsmålet om emballageafgiften. Jeg er helt enig i det citat eller ordsprog, som hr. Niels Helveg Petersen kom med: If it ain't broken, don't fix it. Men lad os prøve at kigge på, om det ikke er broken, om det ikke er i stykker, om ikke systemet har en fejl. For sagen er jo den, at det, vi snakker om her, ikke drejer sig om hr. Niels Helveg Petersens eller min tilskyndelse til at aflevere vinflasken til genbrug, uanset om genbruget sker ved vask og genpåfyldning eller ved omsmelting til et andet glasprodukt. For det er sådan, at hr. Niels Helveg Petersen og jeg og alle andre ikke i dag har noget økonomisk incitament til at gå ned med vinflasken, fordi der ikke er noget pantsystem på flaskerne. Det er, fordi vi igennem en årelang påvirkning af danskernes holdning har fået skabt et personligt ansvar, der gør, at vi som forbrugere godt ved, at det eneste miljømæssigt fornuftige sted at aflevere vores flasker, er til genbrug, enten ved butikkerne, der hvor man køber de nye, ved de forskellige vin- og spiritusflaskeindsamlingssteder, der er rundt omkring i forskellige ordninger, eller på en genbrugsplads, som mange kommuner jo har ganske godt spredt ud i sit område.

Derfor er der ingen grund til at tro, at man som borger ikke også fremadrettet vil aflevere sine tomme vin- og spiritusflasker på enten et opsamlingssted ved den butik, hvor man handler, i en af de mange opstillede flaskecontainere eller på en genbrugsplads. Der er nemlig ingen ændring i forbrugernes motivation til at opføre sig miljørigtigt, og derfor tror jeg naturligvis på, at vi som ansvarlige borgere fortsætter den linje, vi har haft hidtil.

Så er spørgsmålet om, hvorvidt der er en flaskefidus. Det er der. Der er nemlig den flaskefidus, at når vi udfører vin- og spiritusflasker, så godskrives vi den afgift, der har været. Sådan er reglerne. Når man pålægger noget en afgift ved indførsel til Danmark, så skal man også godskrive det ved udførsel. Problemet er bare, at det her kun gælder erhvervsrettet. Vi danskere er jo sådan indrettet, at vi dyrker en vis form for folkesport, der består i at tilbringe vores weekender og andre fridage i motorvejskøer på vej ned til en række butikker syd for den dansk-tyske grænse og andre steder for dernede at købe øl og sodavand, der er blevet produceret på danske bryggerier, men transporteret ud af landet med en vis form for afgiftsgodtgørelse. Det samme gælder for vin- og spiritusflasker, der er blevet transporteret ud af landet og så uden for landet enten er blevet omsmeltet til nye eller genopfyldt. Dem tager vi som privatpersoner med ind, og der er ingen afgift på dem.

Der er altså fra statskassens side en udgift, når vi eksporterer flasker, men ingen indtægt, når man som privatperson tager vin- og spiritusflasker med ind i landet. Derfor er der det, som kaldes en flaskefidus. Den er ikke engang ny, og som der står i lovforslaget, er den ganske udførligt beskrevet i grænsehandelsrapporten fra 2007. Også i tidligere grænsehandelsrapporter har vi nævnt, at det her område er et af de få steder, hvor lafferkurvens toppunkt er passeret, som hr. Torsten Schack Pedersen nævnte det. Det betyder, at der rent faktisk på grund af adfærdændringer og stop for spekulation mod statskassen vil være et større provenu ved en lavere afgift.

Det er faktisk ikke enestående, at det er sådan, når vi snakker om noget, der har en stor grænsehandelseffekt. Da Folketinget for nogle år siden vedtog en ændring af afgiften på blanke cd'er og dvd'er, var det også ud fra en konklusion, der var, at vi kunne sætte afgiften ned og have det samme provenu. Grænsehandelen mindskedes altså, fordi vi havde passeret lafferkurvens toppunkt. Derfor er sådan, at systemet er i stykker, vi har nemlig en flaskefidus, der betyder et hul i statskassen.

Det er sådan, at det vil betyde, at nogle af de arbejdspladser, der i dag beskæftiger sig med vask og skylning af flasker, vil bortfalde. Det gælder ikke alle, for vi forventer stadig væk, at der vil være en række virksomheder og en række arbejdspladser på det her område. Omvendt må man så sige, at der ikke vil være den trans-

port af tomme flasker ud af landet, som jo fylder ganske meget, og som derfor er meget CO<sub>2</sub>-krævende, da der er flere lastbiler, der skal stå for transporten, end hvis man valgte eventuelt at transportere flaskerne i form af skår, eller hvis man valgte at lave en omsmelting af flaskerne her i landet.

Derfor er det vores klare opfattelse, at vi også på det her punkt har et forslag, som trækker i den rigtige retning. Man kan godt sige, at der lige i den her del af forslaget både er plusser og minusser, men der er flere plusser end minusser, herunder det plus, at det, selv om det er et lille hjørne, også er med til at gennemføre finansieringen af de 29 mia. kr., vi har i lettelser på arbejdsindkomsten. En fuldt finansieret skattereform er vigtig for regeringen, og derfor er alle disse elementer taget med. Tak.

Kl. 15:28

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ministeren. Der er et par korte bemærkninger.

Inden vi tager dem, skal jeg bare lige minde om, at det er tilladt, som ministeren også gjorde, at have korte citater på udenlandske sprog, fortrinsvis engelsk, helst ikke kinesisk, men at man så ganske kort lige oversætter, hvad de betyder. Det var det, hr. Helveg Petersen gjorde. Han tog det nemlig på dansk. Men det engelske citat betyder nogenlunde: Hvis en genstand ikke er ødelagt, så lad være med at reparere den.

Så går vi til de korte bemærkninger, og den første korte bemærkning er fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 15:29

**Klaus Hækkerup (S):**

Lad mig først sige til ministeren, at jeg synes, det er helt fint at skrue forventningerne op til på torsdag, men ikke for højt op, for sådan som jeg kunne høre på det citat, ministeren gav af, hvad jeg havde sagt, så har ministeren måske hørt noget andet end det, jeg sagde.

Mit spørgsmål til ministeren er omkring de nye dieselmotorer, der skal være forsynet med et partikelfilter. For at belyse forskellen mellem det at lægge en afgift på og give et påbud vil jeg godt spørge: Hvorfor giver man ikke påbud om, at nye dieselmotorer skal være forsynet med et partikelfilter, i stedet for at indføre en afgift, når der i bemærkningerne til lovforslaget står, at de fleste nye dieseldrevne biler i forvejen er forsynet med partikelfilter? Hvorfor så ikke bare indføre et krav, når de fleste er det i forvejen, og så spare

hele afgiftskontrollen og hele afgiftsloven på det område?

Kl. 15:30

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det skatteministeren.

Kl. 15:30

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Først og fremmest vil et påbud om at have partikelfilter på nye dieslbiler jo ikke give en tilskyndelse til at eftermontere partikelfilter på de gamle dieslbiler. Derfor er det vigtigt, at man også har afgiften på ældre dieslbiler, som ikke har partikelfilter.

Dernæst vil jeg uden at lægge hovedet på blokken, men jeg vil gerne vende tilbage til det under udvalgsbehandlingen, nævne, at der er visse EU-mæssige krav om, hvad vi kan stille af krav både i forhold til bilernes brændstofforbrug og i forhold til deres udledninger. Derfor forsøger vi igennem EU at presse på for at få de mest muligt ambitiøse krav til, hvor lav en udledning af partikler som nye biler skal have, og hvor høj en brændstoføkonomi som bilerne skal have. Derfor tror vi på, at det er gennem EU, at vi får de bedste resultater.

Jeg skal gerne vende tilbage under udvalgsarbejdet med en nærmere beskrivelse af reglerne på det her område.

Kl. 15:31

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er en yderligere kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 15:31

**Klaus Hækkerup (S):**

Vi har allerede formuleret et spørgsmål til ministeren omkring EU's indflydelse på det område.

Jeg kan godt forstå, at hvis man har en bilindustri i et land, som producerer biler uden partikelfilter, at det kan anses for at være en handelshindring, at man giver biler, der importeres, et pålæg om at have partikelfilter. Men Danmark er jo netop karakteriseret ved, at vi ikke har nogen bilproduktion. Vi diskriminerer ikke noget land eller nogen producent noget sted ved at indføre et sådant krav. Derfor burde det jo være i overensstemmelse med EU-retten, når vi stiller det over for alle, der importerer biler.

Kl. 15:31

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det ministeren.

Kl. 15:31

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Jeg tror på, at vi får den største indflydelse på den europæiske miljøpolitik, ved at vi arbejder

sammen med EU om at få de højst mulige fællesstandarder. Det gør jeg på en række områder, fordi jeg tror på, at det giver en større effekt, hvis vi trækker med og får de andre 26 EU-lande med op på et højt beskyttelsesniveau, end hvis Danmark skulle rende forrest og rende alene og dermed have mindre mulighed for at trække de andre EU-lande med op.

Men som sagt, jeg vender gerne tilbage under udvalgsarbejdet. Jeg kan jo høre, at havde jeg ikke gjort det af egen vilje, ville hr. Klaus Hækkerup gennem spørgsmål have sørget for, at vi også fik den del af lovforslaget belyst.

Kl. 15:32

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Der er en kort bemærkning fra hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:32

**Jesper Petersen (SF):**

Jeg vil først gerne spørge lidt ind til det her med emballageafgiften og kan sige, at jeg ser frem til en nærmere redegørelse for miljøeffekterne af den. Og jeg synes, det er et udmærket argument at sige, at vi faktisk er nået det sted, hvor vi med denne afgiftsbelastning mister penge på at have den. Men det skal jo holdes op mod de miljøgevinster, der er ved at have så godt et genbrugssystem for flasker, som vi har i Danmark. Vi fik før en noget teoretisk udlægning af, hvordan det ville hænge sammen, og jeg vil gerne være helt sikker på, at vi nu ved at halvere emballageafgiften i forbindelse med det, vi kalder de grønne dele af skattereformen, faktisk ikke gør noget, som er skidt for miljøet. Men det kan skatteministeren måske redegøre nærmere for.

Så er der også det forhold, om man kan blive ved med at regne med, at folk vil aflevere emballagen, som mange gør i dag. Der har jo lige været indsamling af affald i en weekend, men der er stadig meget affald i naturen, som også burde have været samlet ind. Og der er f.eks. opstillet kuber, hvor det er nemt at komme til at aflevere tomme flasker, hvilket også sker, og de er opstillet, fordi der er et incitament til at skylle flaskerne til genbrug. Regner skatteministeren med, at den service bliver ved med at kunne bestå, hvis der ikke længere er nogen forretning i at skylle flasker til genbrug?

Kl. 15:33

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det skatteministeren.

Kl. 15:33

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Som jeg nævnte over for hr. Niels Helveg Petersen, sker der ikke nogen forandring, som vil gøre, at man som privatforbruger ikke vil have interesse i at aflevere sin vinflaske det rigtige sted. Der er i dag ikke nogen pantordning, så vi har ikke nogen økonomisk tilskyndelse til at gøre det, vi gør, men vi gør det, fordi danskerne heldigvis har en meget stor bevidsthed om miljøet. Derfor er jeg sikker på, at det vil fortsætte.

Kommunerne, som ofte er dem, der har opstillet disse kuber, eller hvad for nogle systemer det nu måtte være, til indsamling af vinflasker, har i dag en forpligtelse, og den forpligtelse ændrer vi ikke på, og det vil sige kommunernes forpligtelse til at sikre, at der er mulighed for, at man som borger kan komme af med flaskerne på en miljørigtig måde. Det er ganske glimrende, og det ændrer vi som sagt ikke ved.

Det, man så kan sige er den nuværende situation, er, at det i en række tilfælde miljømæssigt bedre kan betale sig at omsmelte de tomme flasker i Danmark, end det kan betale sig f. eks. at transportere de tomme flasker ud af landet og rundt omkring i Europa til omsmeltnings i et andet europæisk land. Så det er nemmere og mere miljørigtigt, at omsmeltnings sker i Danmark, hvis alternativet er transport ud af landet til omsmeltnings i et andet EU-land.

Kl. 15:35

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det hr. Jesper Petersen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 15:35

**Jesper Petersen (SF):**

Mit andet spørgsmål skal gå på den her sag om installering af partikelfiltre. Jeg står med en artikel fra FDM, der omtaler, at ni ud af ti dieslbiler er uden partikelfiltre, men det er ikke en helt ny artikel, så jeg synes, det er interessant at finde ud af, hvordan det er nu.

Sagen er den, at vel koster det 3.500 kr. for et partikelfilter fra fabrikken, men når der så bliver lagt afgifter og arbejdstimer for montering på, kommer vi alligevel op på en pris, der er noget højere. Og det, vi skal være sikre på, er jo, at den her afgift, man indfører, rent faktisk har en miljømæssig effekt, for jeg synes, det er vigtigt at få monteret de her partikelfiltre, men spørgsmålet er, om folk rent faktisk vil gøre det.

Så jeg vil gerne spørge, om skatteministeren som følge af den her afgift vurderer, at staten vil udskifte sin bilpark til biler, der alle sammen har partikelfiltre, så vi undgår luftforureningen, eller om det faktisk ikke kan svare sig, eller om man bare henter penge ind til de skæve skattelettelser på den her konto.

Kl. 15:36

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det skatteministeren.

Kl. 15:36

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Jeg tror ikke, at staten henter særlig mange penge ind ved at lægge en afgift på sig selv, men jeg vil ikke afvise, at det er noget, som SF regner med i deres økonomiske politik, at staten skal hælde penge i statskassen ved at lægge afgift på sig selv.

Det, der egentlig er kernen i det, er, at hvis man lægger afgiften på en bil, der ikke har et partikelfilter, giver man en større økonomisk tilskyndelse til at eftermontere det. Og når man kigger på de priseksempler, der er gældende, efter at Tyskland for at undgå afgiftsmæssige ændringer indførte kravet om eftermontering af partikelfiltre, så kan man se, at priserne ligger i en størrelsesorden, hvor afgiften vil betyde, at investeringen, hvis jeg må sige det sådan, i et partikelfilter er tilbagebetalt relativt hurtigt i forhold til en bils levealder.

Derfor tror jeg naturligvis på, at det her vil få en markant miljømæssig gevinst for danskerne. Derudover vil det få en provenumæssig konsekvens, der vil gøre, at vi vil få råd til at sætte indkomstkatten ned med så meget, som vi vil gøre, nemlig 29 mia. kr., og det er en historisk stor skattelettelse på arbejdsindkomst, men det kræver naturligvis en finansiering. Og her har vi en af de situationer, hvor finansieringselementet og miljøelementet går hånd i hånd.

Kl. 15:37

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til skatteministeren.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.



Det sidste punkt på dagsordenen er:

**13) 1. behandling af lovforslag nr. L 206:**

**Forslag til lov om ændring af lov om afgift af chokolade- og sukkervarer m.m., lov om afgift af konsum-is, lov om afgift af mineralvand m.v., lov om tobaksafgifter og lov om afgift af øl, vin og frugtvin m.m. (Afgiftsforhøjelser på chokolade, is, sukkerholdigt sodavand og tobak samt afgiftsnedsettelse på sukkerfrit sodavand).**

Af skatteministeren (Kristian Jensen).  
(Fremsættelse 22.04.2009).

Kl. 15:37

**Forhandling**

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet, er Venstres ordfører. Det er hr. Torsten Schack Pedersen.

Kl. 15:38

(Ordfører)

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Under behandlingen af nogle af de tidligere skatteforslag har jeg fremhævet, at skattereformen også indeholder sundhedsfremmende tiltag. Så ud over at sænke skatten på arbejde markant og stimulere dansk økonomi fremmer skattereformen miljø- og klimarigtig adfærd og – det er så det, vi har her – også tiltag, der fremmer folkesundheden.

For vi har nogle sundhedsmæssige udfordringer i Danmark. Vi har en fedmeproblematik. Vi har problemer med tobak, altså med, at der er for mange, der ryger. Særlig i forbindelse med fedme er det sådan, at til trods for at kalorieindtaget i Danmark i dag er lavere end for en generation siden, så er kalorieindtaget højere end forbrændingen af kalorier. Og når der kommer mere ind, end der forbrændes, så sætter det sig. Det vil vi gerne gøre noget ved.

Ved at hæve afgifterne på is, chokolade og sukkervarer med 25 pct. fremmer vi folkesundheden og hjælper folk lidt på vej. For vi fratager jo ikke danskerne det personlige ansvar for deres sundhed, for det er jo i bund og grund folks eget ansvar, hvad man putter i munden. Men med denne afgiftsændring gør vi det usunde lidt dyrere, og vi gør det lidt nemmere at se, at afgifterne også påvirker de valg, man træffer, og dermed er med til at fremme folkesundheden.

Vi omlægger sodavandsafgiften, således at sukkerholdige sodavand får en afgiftsstigning, mens sukkerfrie sodavand får en lavere afgift.

Det betyder altså, at det bliver mere optimalt og mere økonomisk hensigtsmæssigt at drikke sodavand, der ikke er sukkerholdige, i stedet for sukkerholdige. Og det gør jo, at kalorieindtaget nedsættes.

Tobakken er en af de store syndere, når det gælder folkesundhedens største udfordringer. Tobaksafgiften er jo et rigtig godt eksempel på, hvor svær balancen kan være, for der er også andre hensyn at tage – det vender jeg tilbage til – men vi giver altså tobaksafgiften et nøk opad, så vi fremmer folkesundheden.

Som sagt er der nogle, der sikkert vil spørge: Hvorfor gør I det ikke markant dyrere at ryge og markant dyrere at drikke, altså at opføre sig usundt? Der må jeg sige, at det altså er afgørende, hvad danskerne forbruger, og ikke, hvor de køber det. Hvis vi lader nogle af de her produkter stige voldsomt i pris i Danmark, har det den konsekvens, at forbruget ikke bliver påvirket. Det, vi vil se, er, at salget i Danmark vil gå ned, og at grænsehandelen vil gå op. Som sagt: Der er ikke forskel på, hvor kalorieoverskuddet sætter sig, afhængigt af om kalorieoverskuddet stammer fra varer indkøbt i Danmark eller varer indkøbt i Tyskland eller Sverige. Nej, det er altså afhængigt af, hvor meget man indtager, og hvor meget man forbruger.

Vi mener, at vi her har fundet en fin balance til at sikre, at vi fremmer folkesundheden uden at skabe et grænsehandelsproblem. Vi skaffer lige knap 1 mia. kr. her til finansieringen af skattereformen, og da skattereformen skal være fuldt finansieret, er det naturligvis et forslag, som vi støtter i Venstre.

Kl. 15:42

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak for det. Det giver anledning til foreløbig tre korte bemærkninger, og først er det hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:42

**Jesper Petersen (SF):**

Som jeg har forstået effekten af forholdet omkring cigaretafgifter, sker der det, at der bliver flyttet om på vægten mellem stykafgift og værdiafgift. Det kan jo godt være, at cigaretter og især mærkevarer cigaretter og dyre cigaretter så bliver dyrere, men at discountcigaretter bliver billigere, fordi stykafgiften bliver mindre, så vi ender med at få en situation, hvor det faktisk bliver billigere at ryge.

Når vi snakker folkesundhed, skulle pointen jo gerne være, at det blev dyrere at ryge, så man overvejede en ekstra gang, om man skulle be-