

delt mig, at han ønsker at tage ændringsforslag nr. 2, 18, 24 og 25 i betænkningen tilbage.

Ønsker nogen at optage disse forslag?

Da det ikke er tilfældet, er ændringsforslagene bortfaldet.

Kl. 16:44

(Ordfører)

Klaus Hækkerup (S):

Vi har delt ordførerskabet, så hr. Thomas Jensen kommer på bagefter.

Af denne her pakke er der et par af lovforslagene, der kalder på lidt bemærkninger. Det er for det første lovforslag nr. L 205, som Socialdemokratiet i øvrigt kan støtte. Det er et lovforslag om bl.a. indførelse af partikelfiltre på dieselmotorer, og det, der foreslås, er, at Færdselsstyrelsen får tillagt en kompetence til at godkende partikelfiltrene, og som der står i ministerens bemærkninger, indebærer det, at der ikke kun skal tages hensyn til, hvor effektivt det enkelte filter virker, der skal også tages hensyn til, hvor dyrt filteret er.

Jeg har faktisk nogle spørgsmål til skatteministeren vedrørende de bemærkninger, der er til lovforslaget. Det første er: Hvem er det, der tillægges kompetencen? Er det Færdselsstyrelsen, eller er det transportministeren? Hvem er det, der er politisk ansvarlig for at fastlægge de regler, der skal gælde for partikelfiltrene? For med den formulering, der er givet i bemærkningerne til lovforslaget, kunne det se ud, som om kompetencen blev tillagt Færdselsstyrelsen, altså i princippet uden om ministeren, og det formoder jeg ikke kan være tilfældet. Jeg formoder heller ikke, at det er skatteministeren, der er kompetent på området, jeg formoder, at det er transportministeren, under hvem Færdselsstyrelsen henhører.

Det andet, der er uklart, er, hvad det her lovforslag egentlig betyder for bekæmpelse af forureningen. Vi kan nemlig ikke få at vide, hvor meget de filtre, man vil kræve skal på, skal reducere forureningen. Vi har nogle normer i EU for, hvor meget forureningen i øvrigt må være, men på det her område kan vi ikke få at vide, hvor meget filteret skal reducere forureningen, fordi der skal tages hensyn til, hvor dyrt filteret er. Der skal altså foretages en afvejning. Mit spørgsmål til ministeren er: Hvem skal foretage den afvejning? Er det Færdselsstyrelsen? Er det dem, der står ude på det enkelte sted og monterer filteret? Hvem er det, der har beslutningskompetencen?

Der er et tredje spørgsmål til det her. Nu har ministeren jo nogle gange været oppe og håne oppositionen for, at man ikke kunne få at vide, om de var for, og der er blevet talt om, om der er for lidt miljø eller for meget miljø i den her skattereform. Jeg vil sige: Er der overhovedet miljø i den her lovbestemmelse? Ministeren har foreslået, at der lægges en afgift på på 1.000 kr. Ministeriet har anført, at det mener, man kan montere et partikelfilter for mellem 4.000 og 8.000 kr., men der har jo været foretræde hos os i udvalget, og FDM har skrevet til os, at det vil koste mindst 15.000 kr. at få et partikelfilter på. Dansk Taxi Råd har prøvet det her i praksis, fordi der var en kommune, Køge Kommune, der krævede, at alle taxaer, der skulle køre i Køge Kommune, skulle have partikelfiltre på. De måtte ud og prøve, hvad det kostede at få monteret et partikelfilter. Omkring 25.000 kr., har de oplyst.

Hvis nu man kan slippe med at betale en afgift på 1.000 kr., hvad skulle så få borgerne – ud over en meget miljøbevidst borger, og vi taler om en *meget* miljøbevidst borger – til at investere i et partikelfilter, hvis de inden for de næste 15 år står og er på vej til at udskifte deres bil? Så er det jo billigere at betale de 1.000 kr. end at købe et partikelfilter til 15.000 kr. Derfor er det, man kunne spørge om her: Hvad er der egentlig af miljø i det her lovforslag med de prisoplysninger, vi har fået, og som ministeriet benægter?

Det andet område, jeg har lyst til at kommentere på, er industrigasserne. Det har været nogle fantastisk uklare svar, vi har fået på, hvornår de udfases, og om man vil forlænge dispensationen for dem, der er på dispensation, eller hvad der i øvrigt skal ske. Det nærmeste svar, vi har fået, er, at det vil man tage stilling til, når man har afholdt klimatopmødet i København i november/december i år. Men det, man gør, det, regeringen foreslår, er, at alt, der ligger inden for en eller anden ramme, skal der betales en afgift af. For hvad der ligger ud over den ramme, hvad der forurener særligt meget, hvad der virkelig belaster vores miljø, reducerer vi afgiften. Hvorfor gør man det? Det er jo ikke noget stort beløb, vi taler om, når vi ser på de beløb, vi i øvrigt jonglerer med her: 7 mio. kr. i alt i miljøafgifter på drivhusgasserne, industrigasserne. Hvad skete der, og ville tilskyndelsen ikke være lige så stor, hvis man lod dem betale den fulde afgift?

Det tredje emne, jeg godt vil kommentere her, er spørgsmålet om afskaffelse af panten på genbrugsflasker. Den er 1,60 kr. i dag, og inklusive moms er den 2 kr. Det foreslår regeringen halve-