

Kl. 17:01

(Ordfører)

Frank Aaen (EL):

Jeg skal gøre det ganske kort. Men jeg vil sige, at der faktisk i de her forslag, som vi behandler her, er mange elementer, som vi godt kunne støtte, fordi det giver et fornuftigt finansierings-element betalt af de rigtige mennesker. Når vi så alligevel ikke støtter det, er det, fordi vi kan se nogle enkelte ting rundtomkring, vi ikke kan lide, men det er hovedsagelig, fordi vi ikke vil være med til at finansiere skattelettelser til de rigeste. Hvis det havde været en diskussion om, hvordan vi skulle finansiere bedre velfærd, så tror jeg faktisk godt, at vi kunne have fundet frem til nogle fælles holdninger til flere af de her forslag. Det var sådan en generel betragtning.

Så vil jeg sige, at vi under ingen omstændigheder huslejstigninger til lejerne, som vi også hørte det lige før. Det er jo bare endnu et eksempel på, at ejerne her i landet, i hvert fald ejerne nord for København og dem, der har de dyreste boliger, er blevet forgyldt af den her regering, hvormod lejerne og dem, der typisk har de dårligste boligforhold, endnu en gang kommer til at betale og finansiere det for ejerne. Det er simpelt hen helt horribelt.

Det andet er, at jeg vil sige, at det ikke er så tit, man taber næse og mund, når man læser lovforslag, for man har vænnet sig til meget fra den her regerings side, men når man læser, at lovforslaget går ud på at halvere genbruget af flasker, og at det i øvrigt koster mellem 100 og 125 arbejdspladser, må jeg sige tak for ærligheden. Det er fint, for så er der ikke nogen diskussion om, at det er det, der er virkningen. Men at man har foreslået det, er simpelt hen ufatteligt.

Så vil jeg til allersidst sige, at vi har tænkt os at stemme for lovforslag nr. 205, for det betyder en grøn omlægning af bilbeskatningen.

Kl. 17:03

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det skatteministeren.

Kl. 17:03

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Allerførst vil jeg, angående hvem der har kompetencen på partikelfilterområdet, sige til hr. Klaus Hækkerup, at det er sådan, at kompetencen godt kan udlægges direkte til Færdselsstyrelsen, men det er stadig væk transportministeren, der har legalitetskontrollen. Vi har en tilsvarende ordning vedrørende syn og godkendelse

af køretøjer, så det er sådan set den model, vi også bruger her.

Med hensyn til hvilket niveau partikelfiltrene skal have er det et spørgsmål om en afvejning mellem effektivitet og pris. Det smitter også af på det tredje spørgsmål. Jeg tror, at man på det her tidspunkt, hvor markedet for eftermontering af partikelfiltre ikke er særlig stort i Danmark, godt kan finde eksempler på prisniveauer, som vil være væsentlig højere, end når markedet bliver udbredt. Det er min klare opfattelse, at der med en afgift på 1.000 kr. årligt vil være en større tilskyndelse til at eftermontere partikelfiltre. Vi vil altså få et større marked og dermed også et fald i prisniveauet. Det er – efter hukommelsen – de erfaringer, man har gjort sig i f.eks. Tyskland, da man dengang indførte kravet om en eftermontering af partikelfiltre.

I forhold til hvor lang tid man så skal eje en bil for at have en interesse i at påsætte partikelfiltre skal man huske på, at det vil være muligt at få en højere salgspris, når den køber, der skal overtage bilen, ikke vil blive ramt af den kommende afgift vedrørende mangel på partikelfiltre, og derfor tror jeg på, at der også vil være en ejer-mæssig interesse i at få påført partikelfiltrene hurtigst muligt.

I forhold til industrigasserne er det sådan, at vi meget gerne vil arbejde for en udfasning af industrigasser på internationalt niveau. Derfor vil vi i forbindelse med Miljøstyrelsen og svaret på bilag 15 – hvis jeg husker rigtigt – gerne vende tilbage med det efter klimakonferencen i december, fordi vi har en tiltro til og forventning om, at man på klimakonferencen kan få taget det her spørgsmål op og få lavet en fælles international dialog om, hvornår og hvorledes man kan få udfaset de industrigasser, der er.

Det skal dog siges, at der for nogle af industrigassernes vedkommende ikke er noget alternativ. Der er endda tilladt en fortsættelse af brugen af industrigasserne, fordi der simpelt hen ikke findes brugbare alternativer i dag. Det eneste eksempel, jeg kan huske fra gennemlæsningsen af de mange bilag, er en industrigas, der hedder SF, faktisk SF6, som man bruger som afbrydere i højspændingsværker. Hvis man vil lave det tilstrækkeligt sikkerhedsmæssigt, har man ikke noget andet valg end at bruge industrigassen SF6. Og hvis vi pålagde en afgift, der var på maksimum, ville den simpelt hen blive prohibitiv, og det ville være imod de internationale regler om fri varetransport. Derfor er der den her mærkelige grænse, som egentlig er dybt