

uforklarlig, hvis man bare kigger på den. Men for de mest aggressive industrigasser gælder det, at der er et loft over, hvor meget afgiften kan være på. Men det er altså et loft, som har sin begrundelse i, at når der findes alternativer, skal vi arbejde for en udfasning af retten til at bruge dem og ikke for et højere afgiftsniveau. Så længe der er en situation, hvor der ingen alternativer er, tilsiger de internationale spilleregler vedrørende handelshindringer, at vi ikke må lægge en prohibitiv afgift på en sådan industrigas. Jeg mener også, at det er uddybet i svaret på spørgsmål 15 og igen i svaret på spørgsmål 18.

I forhold til det spørgsmål, som også hr. Niels Helveg Petersen rejste vedrørende grænsehandel, er det sådan, at vi i Skatteministeriet har opsamlet en lang række erfaringer vedrørende grænsehandelen, med hensyn til hvorledes danskerne reagerer i forbindelse med grænsehandelen og det påvirker den, når afgiftssystemerne ændrer sig. Det har vi udgivet en stribe større grænsehandelsrapporter om baseret på vores daværende viden, baseret på vores undersøgelser og brugerbesvarelser, på kilder fra Danmarks Statistik og andre kilder, der har været, og så har vi nøje fulgt, hvilke virkninger de ændringer har forårsaget. Derfor kan det godt være, at man i en enkelt situation kan spørge, om en forskel på en enkelt krone virkelig kan give en stor effekt. Man må bare sige, at vi i grænsehandelsrapporterne har kunnet påvise, at selv små bevægelser i opadgående og nedadgående retning påvirker danskernes adfærd på det her område.

Kl. 17:08

Når vi vælger at halvere afgiften, er det, fordi vi på daværende niveau både får et provenu ind og også får stoppet den flaskefidus, der er, ved at man kan eksportere flasker med godtgørelse, som bagefter bliver hentet hjem af danske brugere, der i deres kørsel frem og tilbage over grænsen jo ikke stopper op for at lave en afregning af et flaskegebyr, når man kommer ind i landet med flasker. Dermed er der en omkostning for statskassen, ved at man så at sige eksporterer med støtte, men importerer uden afgift.

Det er sådan, at vi forventer, at det her vil betyde visse ændringer i forhold til flaskegenbruger, men ikke i forhold til, at man nyttiggør flasker. Det skal blot ske igennem omsmelting på f.eks. det, der tidligere hed Holmegaard Glasværk, så der er mulighed for at lave en omsmelting i Danmark.

Hr. Niels Helveg Petersen har måske ret i, at vi ikke har set det sidste af det her lovkompleks. Det kan jeg faktisk love, for der er dele af forårspakken, som er udskudt til efteråret. Så vil vi vende tilbage til f.eks. spørgsmålet om indførelsen af en fedtafgift eller til de dele, der har med kørselsafgift på lastbiler osv. at gøre, så jeg kan love Skatteudvalgets medlemmer, at vi kommer til at se forårspakken igen til efteråret.

Men det er nu mit indtryk, at der af Skatteministeriets ansatte, de mange høringspartnere og Folketingets Lovsekretariat er blevet udført et ganske stort stykke arbejde for at sikre en så høj grad af præcision i lovarbejdet som overhovedet muligt. Derfor forventer jeg ikke, at der – som hr. Niels Helveg Petersen var inde på – vil være en alenlang liste af ting, der skal fejles op til efteråret. Men vi kommer til at se andre dele af forårspakken, når vi vender tilbage i den nye folketingssamling.

Endelig skal jeg ikke gøre diskussionen med hr. Thomas Jensen særlig lang, for vi har haft den ved førstebehandlingen. Hr. Thomas Jensen bytter rundt på et løfte, der er afgivet vedrørende huslejereguleringen, og et spørgsmål om, hvorvidt der kan være en ændring i momsfritagelsen eller ej. Det løfte, som den daværende statsminister og formand for Venstre afgav i valgkampen, vedrørte ændringer af huslejereguleringen, og det har regeringen som bekendt ingen planer om at ændre på.

Kl. 17:10

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Der er en kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 17:11

Klaus Hækkerup (S):

Det er med hensyn til ministerens besvarelse af spørgsmålet om Færdselsstyrelsens kompetence i forbindelse med partikelfiltre. Ministeren siger, at legalitetskontrollen ligger hos transportministeren. Det vil sige, at kontrollen af, om der foregår noget, der er lovligt eller ej, er ministerens område. Men spørgsmålet om, om det, der foregår, er hensigtsmæssigt, hører ikke under ministerens kontrol, og det vil sige, at spørgsmålet om den afvejning, der skal foregå mellem, hvor meget et partikelfilter må forurene, og den pris, der er på det, altså ikke hører ind under ministerens kompetenceområde. Det har Færdselsstyrelsens kompetence til.

Så er mit spørgsmål til skatteministeren med hensyn til den her lov: Hvor er Folketingets muligheder for at følge op på det spørgsmål, hvis vi