

Og et andet spørgsmål til skatteministeren: Er den letteste løsning på problemet ikke at fjerne afgiftsfritagelsen, så erhvervslivet også kommer til at betale en afgift og derigennem får en motivering til at spare på dieselolien? Ville det ikke løse problemet?

Skatteministeren (Carsten Koch):

Først til hr. Kristen Touborg: Det er min soleklare opfattelse, at vi ikke skal bruge produkter, som har store, skadelige miljømæssige konsekvenser, i denne forbindelse. Det skal vi i øvrigt heller ikke andre steder, og jeg er hele tiden på udkik efter de mindst skadelige produkter. Det er helt oplagt.

Jeg er netop nu blevet oplyst om, at det muligvis kan være sådan, at et af de farvestoffer, vi anvender, kan undværes, og jeg er parat til med det samme at undersøge den sag. Der skal nemlig ikke herske tvivl om, at regeringens opfattelse er, at der ikke skal være nogen som helst fare forbundet med brugen.

Så vil jeg også lige sige til hr. Touborg, at det er ikke sådan, at man bare flytter tromler fra den ene del af vognen til den anden. Beredskabsstyrelsen har tjekket den måde, farvestofkoncentraterne bliver transporteret på, har lavet alle mulige tests og har givet grønt lys for det, vi gør nu. Der er altså ikke nogen problemer i forbindelse med det, og regeringen er klart optaget af at minimere problemstillingen.

Til hr. Bent Hindrup Andersen: Der er ikke nogen som helst påbud fra EU om, at man skal farve de stoffer. Det er noget, man normalt gør, når man laver afgiftsdifferentiering, og det er faktisk den eneste måde, hvorpå man kan lave en kontrollerbar afgiftsdifferentiering. Og med hensyn til det andet spørgsmål: Jo, man kan selvfølgelig altid sige, at den letteste løsning er at lægge samme afgift på alt. Men man skal være opmærksom på, at olien også anvendes til opvarmning af huse m.v., og derfor er afgiften mindre. Det er ikke nok kun at pålægge erhvervslivet afgifter, hvis man vil løse problemerne.

Kristen Touborg (SF):

Jeg vil gerne takke for ministerens svar, og jeg tager det som udtryk for et løfte om, at hvis regeringen overhovedet mener, at der er nogen risici forbundet med brugen, vil man i hvert fald udskyde datoen for ibrugtagning af farvestoffet, indtil man har rimelig sikkerhed for, at det er uproblematisk.

Når jeg i mit første spørgsmål anvendte udtrykket »at flytte beholderen«, skyldes det, at der i svaret til Hr. Niels Højland rent faktisk står, at i første omgang var stoffet anbragt tæt ved venstre baghjul, men derefter blev det flyttet, og herefter fandt man så, at faren ikke ville være så stor længere. Ærlig talt: For mig at se er det ikke alt for overbevisende, at man ved at flytte en beholder til et andet sted på bilen skulle opnå en meget større sikkerhed. Hvad nu hvis bilen f.eks. vælter?

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg vil gerne understrege, at et yderligere perspektiv er, at hvis man på en økologisk gård skal have diesel med gift i, er det imod alle fornuftige ideer. Jeg vil også gerne sige til skatteministeren, at selv om stoffet også bruges til opvarmning, vil vi gerne helt af med det fossile brændsel, og her er der i hvert fald en fælles interesse mellem regeringen og Enhedslisten. Hvis der alligevel var nogle, der kunne komme i klemme, kan man jo give en eller anden form for målrettet erstatning eller sådan noget, hvis det endelig skulle være, altså hvis det var rimeligt, at der var nogle, der skulle have billigere brændstof til opvarmning.

Men så vil jeg spørge skatteministeren: Ville det egentlig ikke løse både miljøproblemet med hensyn til at håndtere giften og problemet med at give et større incitament til at spare på den fossile energi, herunder diesel?

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg deler ikke på nogen måde den opfattelse af, at man lemfældigt flytter tøndene fra den ene ende af bilen til den anden. Det sker under stærkt betryggede forhold. Tromlen er placeret allerinderst, den er afskærmet, der er ikke nogen som helst forbindelse mellem mennesker og det pågældende koncentrat, og det er computerstyret. Al påfyldning af dette farvestof – som jo forefindes i ganske små mængder, da det er 1 l til 10.000 l dieselsolie, vi taler om – foregår under de samme former, som al anden transport af miljøfremmede stoffer foregår under, under fuldt de samme betingelser. Det er sådan, at tankbilen skal totalskades, hvis der skal ske noget. Det har vi fået at vide fra Beredskabsstyrelsen.

Så vil jeg godt anholde hr. Bent Hindrup Andersens ord »gift«. Vi taler om et stof, som af nogle betragtes som uheldigt for miljøet i en vis forstand, og jeg skal ikke benægte, at det kan