

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 forbrugere 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, forbrugere 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-