

Lovforslagene her indeholder flere forskellige elementer af miljømæssig karakter, bl.a. at spildevandsafgiftens satser for udledning af bl.a. kvælstof, fosfor og organisk materiale forhøjes med 50 pct., og at afgiften på CFC og andre industrielle drivhusgasser sættes op, så afgifterne matcher CO₂-afgiften på 150 kr. pr. ton.

Yderligere nedsættes emballageafgiften for emballage til vin og spiritus, nemlig ved at den halveres, og det giver så det sådan lidt specielle resultat, at det faktisk giver flere penge i kassen at sætte afgiften ned. Det er en øvelse, vi har foretaget en gang før i Folketinget – for nogle år siden – hvor vi fik samme resultat, nemlig at en nedsættelse af emballageafgiften førte til et større provenu i statskassen. Og det ville jo være rart, hvis der var flere afgifter, man kunne gøre det med.

Inden for bilafgifter bliver der indført et afgiftstillæg på dieseldrevne personbiler samt nye varebiler, som ikke har noget partikelfilter. Dermed gøres tilskyndelsen til at købe dieselmotorer med partikelfilter eller til alternativt at sætte et partikelfilter på sin gamle bil større, og det er jo positivt, når man tænker på, at forurening med små partikler fra dieseldrevne biler uden partikelfilter udgør et væsentligt miljø- og sundhedsproblem især i byerne. Så i Dansk Folkeparti er vi rigtig glade for at få indført det her afgiftstillæg, som gerne skulle gøre, at vi får en renere luft.

Noget andet, der indføres, er, at nye varebiler fra og med 2010 vil blive beskattet af deres brændstofforbrug, på samme måde som personbiler allerede bliver det i dag. Hidtil har det jo været sådan, at gulpladebiler er blevet beskattet med en årlig vægtafgift, som afspejlede bilens vægt. I stedet for og af miljømæssige årsager – for at fremme, at der anskaffes mere brændstoføkonomiske varebiler – indføres den her grønne ejerafgift, som vi allerede kender fra personbilerne, også for varebiler. Så det er også et ganske positivt miljømæssigt tiltag, som vi er glade for at være med til at indføre.

I Dansk Folkeparti går vi også helt ind for, at registreringsafgiften for hyrevogne omlægges, på den måde at selve procentsatsen hæves fra 20 pct. til 70 pct., men for at kompensere for det, hæver man også bundgrænsen for registreringsafgiften fra 12.000 kr. til 230.000 kr. Dermed skulle der gerne skabes et incitament til, at taxavognmændene vil anskaffe mere brændstoføkonomiske biler som taxaer, hvilket jo igen ikke blot skulle føre til nogle klimamæssige forbed-

ringer – et lavere CO₂-udslip – men sandelig også til en renere luft især i byerne.

Alt i alt er vi godt tilfredse med den miljømæssige del af skatteaftalen. Så derfor skal jeg sige, at vi i Dansk Folkeparti støtter lovforslagene her.

Kl. 15:01

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Der er en kort bemærkning fra hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:01

Jesper Petersen (SF):

Jeg vil gerne spørge Dansk Folkepartis ordfører om det her med partikelfiltre, som vi var inde på før. Der skal ikke herske nogen tvivl om, at SF synes, det er godt, og at det er på tide, at vi for alvor gør noget for, at alle de dieselmotorer, der i dag kører rundt uden partikelfilter, der rigtig mange dieselmotorer, der i dag bliver solgt uden at have partikelfilter på, skal have det i fremtiden, så vi får mindre luftforurening. Derfor er det selvfølgelig positivt, at man tænker over, om ikke der skal være en afgift for ikke at køre med det her partikelfilter.

Det får vi så, men den er blot på 1.000 kr.

Er det hr. Mikkel Denckers forventning, at der vil blive et stort ryk ind hos autohandlerne for at få installeret et partikelfilter, når man sætter en afgift på 1.000 kr. på for ikke at have partikelfilter? Ville hr. Mikkel Dencker selv, hvis han havde en dieselbil uden partikelfilter og skulle betale 1.000 kr. om året for ikke at have det, så installere det, hvis det kostede op til 10.000 kr. eller 30.000 kr., sådan som en anden ordfører i dag har nævnt?

Kl. 15:02

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 15:03

Mikkel Dencker (DF):

Til det sidste kan jeg sige til hr. Jesper Petersen, at jeg faktisk har en dieselbil uden partikelfilter, og at jeg overvejer at få sat sådan et partikelfilter på for at slippe for de 1.000 kr. om året. Så det kan jeg bekræfte. Så med udgangspunkt i mit eget eksempel vil jeg sige, at jeg faktisk tror, det vil have den effekt.

Parallelt hermed vil der selvfølgelig også være en effekt i retning af, at når folk skal ud og købe en ny bil og har besluttet sig for at købe en dieselbil, vil de 1.000 kr. selvfølgelig gøre, at man i højere grad vil vælge en bil med partikelfilter i stedet for en uden. Desuden vil det nok også gøre, at folk, der så køber en brugt bil, vil