

er der spørgsmålet om, hvorvidt omlægningen af bilbeskatningen vil betyde, at det nu ikke længere er muligt for taxavognmænd at have handicaptaxaer. Der er ingen tvivl om, at omlægningen af bilbeskatningen vedrørende taxabran-chen vil give en adfærdsændring hos taxabran-chen, i forhold til hvad det er for nogle biltyper, de køber, primært i retning af, at de køber biltyper, der i højere grad lever op til moderne normer og krav om miljøteknologi. Det vil ikke være sådan, at der på markedet ikke er biler, der også efter omlægningen vil kunne udfylde de krav, der måtte være til eksempelvis handicapkørsel. Så jeg deler ikke den bekymring for, at vi vil umuliggøre et marked, men jeg forudser, at der vil være adfærdsændringer, herunder adfærdsændringer i form af, hvilket bilvalg der måtte være det foretrukne.

På spørgsmålet om partikelfiltre, som nu kommer til at vedrøre dieselmotorer, vil jeg sige, at det er sådan – og det kan man bl.a. se i svaret på spørgsmål 246, som er stillet til finansministeren – at hvis man tager udgangspunkt i, hvad omkostningsniveauet var, da man i Tyskland begyndte at indføre partikelfiltre, viser de tyske erfaringer, at prisen for at eftermontere partikelfilter ligger fra ca. 3.500 kr. op mod 7.000 kr. Det drejer sig altså om, at når kravet først er der, så er der et marked, der skal i gang, så kommer der en konkurrence, og dermed får man en pris, som er mere markedsorienteret. Det tror jeg også vil være tilfældet, når vi indfører dette krav i Danmark – om ikke krav, så i hvert fald en afgift – hvis ikke det er påført. Så i forhold til den pris, der er for at få eftermonteret et partikelfilter, er jeg helt tryk ved, at en afgift på 1.000 kr. om året for normale personbiler ret hurtigt vil kunne tjene sig ind.

Skulle der være et særligt forhold vedrørende varebiler, må vi naturligvis se på, om der er et eller andet her. Under alle omstændigheder vil det være sådan, at indførelsen af en afgift på ikke at leve op til et udledningskrav for partikler vil være en yderligere motivation for at gå i den retning. Det kunne jo være, at der var nogle, som ville mene, at selv om man ikke fuldt ud ville kunne få dækket investeringen, at man så af miljømæssige hensyn gerne ville have, at ens varebiler kørte rundt med et partikelfilter. Og nu får man så en ekstra tilskyndelse.

Uden at kunne påstå, at jeg er nogen stor brugtvognsforhandler – jeg tror heller ikke, at der er så mange, der ville købe en brugt vogn af mig – tror jeg nu alligevel, at det er sådan, at

hvis man som brugtvognsforhandler står med to biler, der er magen til hinanden, og der på den ene er eftermonteret et partikelfilter, at man ville være en meget dårlig brugtvognsforhandler, hvis ikke man over for kunden ville påpege, at der er en lavere årlig udgift ved at købe den, der har påført et partikelfilter. Uanset om man planlægger at beholde sin bil i lang eller kort tid, så vil det at eftermontere et partikelfilter enten give en selv som bilejer en lavere årlig udgift eller også give en højere salgsværdi, når man afhænder sin bil.

Så jeg er ikke i tvivl om, at det, vi gennemfører her, vil få en række danskere til at eftermontere et partikelfilter og dermed få nedbragt den meget farlige udledning, der desværre er i øjeblikket.

Kl. 15:23

Tilbage er så spørgsmålet om emballageafgiften. Jeg er helt enig i det citat eller ordsprog, som hr. Niels Helveg Petersen kom med: If it ain't broken, don't fix it. Men lad os prøve at kigge på, om det ikke er broken, om det ikke er i stykker, om ikke systemet har en fejl. For sagen er jo den, at det, vi snakker om her, ikke drejer sig om hr. Niels Helveg Petersens eller min tilskyndelse til at aflevere vinflasken til genbrug, uanset om genbruget sker ved vask og genpåfyldning eller ved omsmelting til et andet glasprodukt. For det er sådan, at hr. Niels Helveg Petersen og jeg og alle andre ikke i dag har noget økonomisk incitament til at gå ned med vinflasken, fordi der ikke er noget pantsystem på flaskerne. Det er, fordi vi igennem en årelang påvirkning af danskernes holdning har fået skabt et personligt ansvar, der gør, at vi som forbrugere godt ved, at det eneste miljømæssigt fornuftige sted at aflevere vores flasker, er til genbrug, enten ved butikkerne, der hvor man køber de nye, ved de forskellige vin- og spiritusflaskeindsamlingssteder, der er rundt omkring i forskellige ordninger, eller på en genbrugsplads, som mange kommuner jo har ganske godt spredt ud i sit område.

Derfor er der ingen grund til at tro, at man som borger ikke også fremadrettet vil aflevere sine tomme vin- og spiritusflasker på enten et opsamlingssted ved den butik, hvor man handler, i en af de mange opstillede flaskecontainere eller på en genbrugsplads. Der er nemlig ingen ændring i forbrugernes motivation til at opføre sig miljørigtigt, og derfor tror jeg naturligvis på, at vi som ansvarlige borgere fortsætter den linje, vi har haft hidtil.