

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 80: Forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove og ophævelse af lov om afgift af visse flyrejser. (Aftrapning af passagerafgift, lavere partikeludslip fra nye dieslbiler, afgiftsnedsættelse på overskudsvarme og udskydelse af momsfrister).

Af skatteministeren (Kristian Jensen).
(Fremsat 16/11 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lars Christian Lilleholt (V):

Med det foreliggende lovforslag lever regeringen op til sit løfte om at afskaffe passagerafgiften. Fra den 1. januar 2006 halveres afgiften, og fra den 1. januar 2007 er den helt afskaffet. Det betyder rent faktisk, at hver passager sparer 75 kr. i afgift, når rejsen foregår fra danske lufthavne.

Der er ingen tvivl om andet, end at nedsættelsen af afgiften vil have en gavnlig effekt, ikke mindst i de mindre, danske lufthavne, hvor flyselskaberne jo løbende vurderer, om der fortsat er behov for at foretage ruteflyvningerne. Med nedsættelsen giver vi et godt bidrag til at få fyldt flyvemaskinerne op og også et bidrag til at sikre, at erhvervslivet i landets yderområder fortsat har den forbindelse til omverdenen, som de er så dybt afhængige af.

Kl. 17.45

Det vil også medvirke til at sikre danske lufthavnes og danske flyselskabers konkurrencedygtighed i forhold til udenlandske lufthavne. Forslaget vil tillige bidrage til at sikre flere danske arbejdspladser. Af høringssvarene kan man se, at HTS vurderer, at der er ca. 5.000 nye job i det her lovforslag.

Lovforslaget indeholder også forslag om at indføre et nedslag i registreringsgrundlaget for nye dieslbiler med et lavt partikeludslip. Gennemførelsen af forslaget vil medvirke til at reducere udledningen af partikler og dermed skabe et bedre miljø og færre helbredsskader. Der er ingen tvivl om, at udledningen af partikler fra dieslbiler er meget sundhedsskadelig, og derfor er det også meget fornuftigt at fremme salget af biler, der er miljørigtige og miljøfornuftige.

Fornuftigt er det også at gennemføre forslaget om at reducere afgifterne på overskudsvarme.

Den nuværende afgift på overskudsvarme er i dag så stor, at den forhindrer, at overskudsvarme fra danske virksomheder bliver udnyttet til miljørigtig fjernvarme. Med den foreslåede nedsættelse af CO₂-afgiften og energifgiften bliver det forhåbentlig rentabelt for danske virksomheder at udnytte overskudsvarmen og levere den videre til et fjernvarmeværk. For miljøets og for de knappe energiressourcers skyld er det meget fornuftigt at tilskynde virksomhederne til at udnytte overskudsvarmen frem for at sende den op gennem skorstenen til ingen verdens nytte.

Venstre kan varmt støtte lovforslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Næste ordfører bliver hr. John Dyrby.

John Dyrby (S):

Lovforslag nr. L 80 er, hvad man kunne kalde en pakkeløsning, hvor regeringen forsøger at slå flere fluer med ét smæk. Det kan jo være fornuftigt nok, men i modsætning til andre pakkeløsninger, der normalt er fornuftige og naturlige, så er L 80 en uskøn sammenblanding af fire tiltag, der sådan set ikke har noget med hinanden at gøre, lige bortset fra at de alle sammen er en del af finanslovaftalen for 2006 mellem regeringen og Dansk Folkeparti. Så kan man alt efter temperament glæde sig over, at ikke resten af finanslovens tiltag er indeholdt i L 80 eller ærgre sig over, at de fire tiltag ikke behandles hver for sig. Jeg vil tillade mig det sidste.

Tre af de fire tiltag er vi sådan set positive over for. Det drejer sig om nedslag i registreringsafgiften for dieslbiler med lavt partikeludslip. Det er fornuftigt nok. Nedsættelse af afgiften på salg af overskudsvarme er også fornuftigt nok. Og så er der udskydelse af momsangivelsen i august med 1 uge. Det er sådan set også o.k. Man kan diskutere, om staten skal betale 42 mio. kr., for at regnskabsmedarbejdere har mulighed for at holde ferie i hele skolernes sommerferie, men det er da en tiltalende tanke, og vi kan godt støtte den.

Der er et fjerde element i lovforslaget, nemlig nedsættelsen af passagerafgiften på visse flyrejser. Den del har vi det lidt sværere med. Tanken er, at den såkaldte passagerafgift halveres i 2006 og helt bortfalder i 2007. Det vil koste staten mere end 500 mio. kr. om året fra 2007 og fremefter, og 200 af disse mio. kr. puttes direkte i lommerne på personer uden for Danmarks grænser.

Vi er ikke enige i, at passagerafgiften skal fjernes. Vi synes, at det er et dårligt signal at sende: Mens priserne på buskort stiger, vil regeringen og Dansk Folkeparti sænke flyafgifter. Det sker oven i købet samtidig med, at de tilsvarende afgifter søges indført i Sverige og i Norge, og også Frankrig har jo foreslået en ensartet afgift i EU. Men i Danmark vil regeringen altså gå den stik modsatte vej. Det er en kende besynderligt.

Det er endnu mere besynderligt, når regeringens egne forventninger til effekterne af nedsættelse af afgiften, fjernelse af afgiften, er tvivlsomme. Det fremgår af den analyse, regeringen har bestilt på området, at så vel beskæftigelseseffekterne som prisen for afgiften er meget, meget usikre. Vi har også i dagspressen set udtalelser om, at afgiftsnedsættelsen ikke vil føre til lavere priser, men alene til det, selskaberne kalder bedre service, og så kan man lægge i det, hvad man vil. Men hvis det er rigtigt, så ryger alle de positive effekter af afgiftsnedsættelsen, som regeringen læner sig op ad.

Vi tror således ikke på, at der er mange nye arbejdspladser i afgiftsnedsættelsen. Vi må sige, at vi sagtens kan komme på bedre og mere effektive måder at skabe for 500 mio. kr. nye arbejdspladser på i Danmark. Jeg kunne pege på en direkte investering i regional udvikling. Jeg kunne også pege på at anvende flere midler til de stærkt påkrævede investeringer i jernbanelinjet, som regeringen tilsyneladende ikke er indstillet på at gennemføre. Begge tiltag vil give langt flere arbejdspladser og langt mere valuta for pengene. Hertil skal man så lægge de miljømæssige aspekter i forbindelse med lovforslaget, som vel er tvivlsomme og må siges at gå til den negative side, og det kan endda være temmelig meget til den negative side.

Kl. 17.50

Jeg skal derfor afslutningsvis opfordre regeringen til at opdele lovforslaget, så vi kan behandle elementerne hver for sig. I modsat fald har vi som Socialdemokrater meget svært ved at stemme for lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Lars Christian Lilleholt (V):

Hr. John Dyrby henviser til udtalelser i dagspressen. Jeg har også læst, at nogle af hr. Dyrbys partikolleger har været fremme. Jeg vil derfor spørge, om hele den socialdemokratiske gruppe er enig i at sige nej til at afskaffe passagerafgiften.

(Kort bemærkning).

John Dyrby (S):

Jeg er vidende om, at enkelte fra min gruppe har været ude og udtale sig positivt om at afskaffe afgiften. Jeg taler på hele mit partis vegne, men jeg kan ikke afvise, at der er en enkelt, der synes, at det er en god idé at afskaffe den.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Mikkel Dencker som næste ordfører.

Mikkel Dencker (DF):

Dette lovforslaget afskaffer som et blandt flere elementer den igennem flere år omdebatterede flypassagerafgift, og det sker ved at aftrappe den over 2 år.

Det har igennem flere år været Dansk Folkepartis ønske at få afskaffet afgiften, men hidtil har vi ikke kunnet få opbakning fra andre til at gennemføre vores forslag. Derfor er det meget glædeligt for os, at regeringen nu er gået med til at afskaffe afgiften i forbindelse med finanslovaftalen for 2006.

Med denne aftale fjernes den helt urimelige afgift på 75 kr. pr. tur, der har været på flytrafik, som især er gået ud over trafikken til og fra lufthavne i provinsen, f.eks. Nord- og Sønderjylland. Da der er tale om områder, som i forvejen er ramt af bl.a. arbejdsløshed, har afgiften bestemt ikke hjulpet med til at få en gunstigere erhvervsudvikling i gang i de nævnte områder.

I Dansk Folkeparti håber vi, at afskaffelsen af afgiften vil være med til at skubbe i den rigtige retning for nogle af de områder i landet, som trænger til et løft.

Med lovforslaget indføres også et nedslag i registreringsafgiftsgrundlaget for nye dieselmotorer med et lavt partikeludslip. Nedslaget skal gælde i årene 2006-2009, og formålet med denne øvelse er at styrke incitamentet til at købe dieselmotorer med et lavt partikeludslip.

Den sidste ting i lovforslaget, som jeg vil nævne, er, at momsfristen for store og mellemstore virksomheder rykkes med 1 uge som konsekvens af, at skolesommerferien rykkes tilsvarende. Dermed får virksomhederne samme vilkår som hidtil til både at holde sommerferie og at afregne moms til tiden. Det er virkelig sympatiske intentioner.

Som afslutning skal jeg sige, at da lovforslaget er en del af udmøntningen af finanslovaftalen for 2006, så støtter Dansk Folkeparti lovens vedtagelse.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Charlotte Dyremose.

Charlotte Dyremose (KF):

I Det Konservative Folkeparti kan vi også støtte alle fire dele af dette lovforslag, som jo er en udmøntning af en del af finansloven.

Først er vi med de nedsatte og snart fjernede passagerafgifter med til at fastholde København som et luftfartscentrum. Vi har i Danmark en betydelig fordel af at have så meget flytrafik ud og ind af Københavns Lufthavne. Det skaber arbejdspladser i lufthavnene, men også i de virksomheder, der er afhængige af at få fløjet både mennesker og varer ind og ud af landet. Dermed er også det her et forslag, der er med til at skabe vækst til gavn for hele samfundet.

Derudover vil det forhåbentlig være med til at sikre flere og billige indenrigsfly til gavn for de bynære områder, men også provinserne. Det er et forslag, som vi længe fra konservativ side gerne har villet have gennemført og derfor er meget glade for at kunne gennemføre det med denne finanslov.

At tilpasse momsfristerne til den nye sommerferie finder vi også, uden at jeg skal knytte mange bemærkninger til det, ganske fornuftigt og rimeligt.

Kl. 17.55

Afgiftsfritagelsen på dieselfiltre er med til at sikre, at det ikke koster så meget at tænke på miljøet.

Fra konservativ side skal det ikke være nogen hemmelighed, at vi længe har ment, at det ville være hensigtsmæssigt at lave en omlægning af hele bilafgiftssystemet, så det kan betale sig at købe billige og miljøvenlige biler. Det er en af de ting, vi længe har talt om, og det er en af de ting, som vi nu endelig har fået ind i regeringsgrundlaget og dermed har forpligtet hele regeringen på at tage til sig og arbejde med.

Vi vil naturligvis fra konservativ side arbejde videre med det forslag og sikre os, at det snarest muligt bliver til noget, så vi kan få bedre, sikrere og mere miljøvenlige biler på gaderne. Men indtil da er vi glade for foreløbig at kunne hjælpe til med i hvert fald at nedbringe dieseludslippet via det, at vi sikrer, at flere biler kommer til at køre med partikelfiltre.

Også den nedsatte afgift på overskudsvarme finder vi rigtig glædelig. Fra konservativ side ser vi meget gerne, at vi arbejder videre med at

ændre afgiftsstrukturen generelt, så det kommer til at kunne betale sig at tænke på miljøet. Alt for mange steder på skatte- og afgiftsområdet er det nemlig ikke tilfældet i dag, men med det her forslag tager vi et flot første skridt, som sikrer en bedre udnyttelse. Med den nedsættelse, der er lavet, vurderer vi, at vi får en mulighed for at finde balancen mellem udnyttelsen af overskudsvarmen og misbrug af reglerne, altså at vi forsøger at finde en balance, hvor den reelle overskudsvarme, der er, bliver brugt på fjernvarmeværkerne, men at man selvfølgelig ikke skal tilskyndes til at producere ekstra overskudsvarme. Det er et incitament til at bruge overskudsvarmen fornuftigt i stedet for andet brændsel og dermed opføre sig miljøvenligt.

Vi håber meget, at vi i de kommende år kan bevæge os mere i den retning, hvor afgiftsstrukturen bliver tilpasset sådan, at det kan betale sig at tænke på miljøet.

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det hr. Poul Erik Christensen som ordfører.

Poul Erik Christensen (RV):

Ved behandlingen af det foregående lovforslag fortalte skatteministeren, hvordan man skulle vurdere et maleri. Man skulle have det lidt på afstand for at kunne danne sig et helhedsindtryk.

Jeg har med forslaget her prøvet at træde lidt tilbage for at se, om jeg kunne se det kunstneriske i det, og det er meget svært. Her er fire lovforslag fremsat efter devisen, at enten tager du dem alle, eller også er du imod dem alle.

Der er en passagerafgift, der i første hug halveres. Forslaget vil være med til at styrke flytrafikken, specielt på de svagere jyske lufthavne, men det er dog et utroligt stort beløb for at opnå en minimal styrkelse af konkurrencen mellem fly og anden trafik.

Selvfølgelig klapper lufthavnsledelserne rundtomkring over at få en afgiftsnedsættelse og mulighed for en øget indtjening, og selvfølgelig klapper erhvervslivet i hænderne over at spare på flytransporten. Men hvor er det langsigtede perspektiv?

Erhvervslivet i nærheden af de mindre jyske lufthavne har brug for væsentligt andet end en nedsættelse af lufthavnsafgiften. Hvad med bedre trafikale forbindelser med tog og med bil? Forslaget er udtryk for symbolpolitik. Hvorfor afventer regeringen ikke et forventeligt EU-forslag om fællesbestemmelser for passagerafgifter

på fly? Og husker jeg forkert, hvis jeg mindes miljøministerens modstand mod ophævelse af passagerafgiften? Det er blot få måneder siden, det skete.

Det er også overraskende, at regeringen og Dansk Folkeparti ønsker at støtte den mest energiforbrugende transportform.

Derimod synes vi, det er godt, at man vil reducere partiklerne fra dieselmotorerne. Det er et miljømæssigt godt forslag, idet udviklingen går i retning af flere dieselmotorer på vejene. Kun de dyreste har fabriksmonterede partikelfiltre. En afgiftsfritagelse for dette vil bevirke, at vi får en miljømæssig gevinst.

Også udskydelsen af momsangivelsen anser jeg for at være et gode. Ændringen er en naturlig konsekvens af ændringer af skolernes ferieperiode. Mange små og mellemstore virksomheder, specielt dem med over 15 mio. kr. i omsætning, har problemer med regnskabsmedarbejderes ferieafvikling. Egentlig har de store virksomheder ikke dette problem, men er vel blevet taget med i lovforslaget for at give dem en gevinst.

Nedsættelsen af afgiften på overskudsvarme kan vi også godt acceptere.

Men ministeren har sammenkædet fire forslag og gjort det vanskeligt for Det Radikale Venstre at stemme for forslaget i dets helhed. Jeg vil kun opfordre til, at forslaget bliver delt, men vil som sædvanlig deltage positivt i udvalgsarbejdet.

Kl. 18.00

(Kort bemærkning).

Lars Christian Lilleholt (V):

Jeg vil spørge den radikale ordfører, om Det Radikale Venstre mener, der fortsat skal være flybetjening af landets yderområder.

(Kort bemærkning).

Poul Erik Christensen (RV):

Ja, jeg mener, at flytrafikken også er vigtig for de områder.

(Kort bemærkning).

Lars Christian Lilleholt (V):

Hvorfor ønsker man så ikke at skabe økonomiske muligheder for, at der fortsat er flybetjening af lokalområderne?

(Kort bemærkning).

Poul Erik Christensen (RV):

Det er ikke min opfattelse, at 75 kr. er afgørende for, om der er flyforbindelse til Karup eller ej.

(Kort bemærkning).

Charlotte Dyremose (KF):

Mener hr. Poul Erik Christensen slet ikke, det er et konkurrencemæssigt problem, at landene omkring os ikke har denne afgift? Kan det ikke frygtes, at flere og flere selskaber vælger at bruge f.eks. Malmø eller Stockholm, som vel har lige så gode lufthavne som København, når vi har denne konkurrencemæssige forvriddning over for udlandet?

(Kort bemærkning).

Poul Erik Christensen (RV):

Der er en tendens til, at der også i udenlandske lufthavne indføres passagerafgifter, så derfor synes jeg, regeringen skulle afvente, hvad EU gør på det område.

(Kort bemærkning).

Charlotte Dyremose (KF):

Risikoen er vel dybest set, at hvis vi venter og tænker, at nu kan det være, de andre indfører en afgift, flytter et antal flyselskaber deres afgang og landinger ud af Danmark, og så risikerer vi, at København mister sin centrale position, og at vi ikke længere har en god betjening af yderområderne. Er hr. Poul Erik Christensen virkelig villig til at vente så længe med at se, om vi fortsat kan have en god betjening i Danmark?

(Kort bemærkning).

Poul Erik Christensen (RV):

Jeg har altså ikke så meget fantasi, at jeg tror, at lufthavnene i Karup, Billund og Aalborg vil flytte deres ruter over til Malmø.

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Jeg kan ikke lade være med at spørge den radikale ordfører, som ikke mener, at 75 kr. betyder noget for opretholdelse af indenrigsflyvningen til de tyndtbefolkede områder: Mener den radikale ordfører, det er almindeligt skaberi, når f.eks. Cimber Air, som betjener Sønderborg, gennem flere år har råbt op om, at det var bydende nødvendigt at få fjernet de urimelige afgifter? Eller tror hr. Poul Erik Christensen, at de trods alt har en vis betydning i de områder, hvor flyselskaberne har lidt svært ved at fylde flyene bare nogenlunde op?

(Kort bemærkning).

Poul Erik Christensen (RV):

Jeg tror, at når den samlede pris på en flybillet er i nærheden af 2.000 kr., har det ingen betydning, om den koster 75 kr. mere eller mindre.

Første næstformand (Svend Auken):

Så siger vi tak til ordføreren og går videre i ordførerrækken. Den næste er hr. Morten Homann.

Morten Homann (SF):

Dette lovforslag er jo en blandet landhandel, og det er i sagens natur lidt svært at forholde sig til det, når der er elementer, der trækker i hver sin retning. Men jeg vil i hvert fald hive to af de mest centrale elementer ud.

SF støtter den del, som handler om afgiftsnedsættelse for dieselmotorer med partikelfiltre. Vi havde helst set, at partikelfiltre blev gjort lovpligtige, men som et skridt på vejen er det ganske fornuftigt. Til gengæld er vi lodret imod afskaffelsen af passagerafgiften, både fordi den er ufinansieret og miljømæssigt uigennemtænkt og i øvrigt bidrager til at øge uligheden i samfundet.

Samlet set: Hvis lovforslaget ikke deles, vil SF stemme imod forslaget.

Frank Aaen (EL):

Jeg synes, det er utroligt, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti mener, at der er råd til at forære ca. 0,5 mia. kr. til flyselskaberne, mens kommunerne holdes i et økonomisk jerngreb. 0,5 mia. kr. om året kunne helt klart bruges meget mere fornuftigt til at renovere skoler og til forbedringer inden for ældreomsorgen og alle de andre steder, hvor velfærden ude i kommunerne er trængt, men her prioriterer man altså sådan, at man i stedet for at give 0,5 mia. kr. til kommunerne forærer pengene til flyselskaberne. Det koster også for miljøet, og man indrømmer da heldigvis i bemærkningerne, at miljøbelastningen øges på grund af forslaget.

Forslaget om at fremme indførelse af partikelfiltre på dieselmotorer er selvfølgelig positivt for miljøet. Når vi ved, at dieselmotorer slår folk ihjel, fordi de ikke er påmonteret partikelfiltre, skulle det for længst have været påbudt ved lov, at der ikke må køre dieselmotorer uden filter – bum, færdig! Men nu skal det jo ikke være sådan, at vi ikke kan tage det med, som dog peger i den rigtige retning, og derfor kunne vi isoleret set godt støtte det forslag. Vi vil selvfølgelig også gerne kigge på forslaget om afgiftsnedsættelse på

overskudsvarme, så den erstatter fossile brændsler.

Kl. 18.05

Men det bliver værre med det næste forslag. Jeg vil bare gøre opmærksom på, at det hurlumhej, der er lavet med CO₂-kvoterne, kan føre til – som der meget rigtigt står i bemærkningerne – at selv om overskudsvarme kan bruges til at afløse fossile brændstoffer og medvirke til at nedbringe CO₂-udledningen, er det dog ikke tilfældet, hvis det sker inden for kvoteområdet.

På den måde betyder en miljømæssigt fornuftig ting bare, at nogle andre kan svine noget mere. Det er det system, man har stillet op, og det er jo fuldstændig godnat. Det har ikke nogen miljømæssige konsekvenser at udnytte overskudsvarme på en fornuftig måde, fordi det bare fører til, at nogle andre kan få lov til at svine noget mere, og det er dybt, dybt godnat. Det har ikke noget med lovforslaget her at gøre – det er det erker jeg gerne – men jeg synes, det er fint beskrevet i bemærkningerne, at det er konsekvensen af den lovgivning, der er lavet på miljøområdet.

Vi kan selvfølgelig ikke være med til at forære 0,5 mia. kr. til flyselskaberne, der tilmed øger forureningen, så hvis lovforslaget ikke bliver delt, må vi stemme imod det samlede forslag.

(Kort bemærkning).

Charlotte Dyremose (KF):

Jeg kan forstå, at hr. Frank Aaen ikke mener, det er noget problem, hvis flyselskaberne lukker eller flytter forretningen til Sverige. Er hr. Frank Aaen slet ikke bekymret for de mange, mange arbejdspladser i og omkring de danske lufthavne, som i meget stort omfang er besat med ufaglært arbejdskraft, og som vi risikerer simpelt hen flytter ud af landet?

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Det er dybt godnat, at vi i et lille land som Danmark har så mange lufthavne, som tilfældet er. Man kan udmærket komme rundt på andre måder, f.eks. med tog.

Hvis det er sådan, at vi skal snakke arbejdspladser, kan vi da godt lave et regnestykke. Nogle ganske få arbejdspladser i en lufthavn er ingenting i sammenligning med, hvad man kunne skabe af arbejdspladser på velfærdsområdet for 0,5 mia. kr. Der kunne ansættes rigtig mange hjemmehjælpere, der kunne renoveres rigtig mange skoler, og det ville have en langt større

beskæftigelseseffekt end nogle få arbejdere i en eller anden fjern lufthavn.

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det er meget glædeligt, at et flertal i Folketinget står bag en stribe gode skatteforslag, som længe har stået på regeringens ønskeseddel.

Baggrunden for forslaget om afskaffelse af flypassagerafgiften er et ønske fra regeringens side om at give det regionale erhvervsliv de bedst mulige udviklingsmuligheder ved at sikre en nem og hurtig adgangsvej til København for byerne i nærheden af de regionale lufthavne. Dette vil også være med til at styrke Københavns position som en stærk international lufthavn, og det er vigtigt, for at København som by stadig kan tiltrække de mange kongresser, konferencer og turister fra udlandet, som vi rent faktisk ser i disse år. Det, at København er en meget besøgt konferenceby, er med til at skabe arbejdspladser – ikke bare i lufthavnen, men også i hotel- og restaurationsbranchen, byggebranchen, vedligeholdelsesbranchen og rengøringsbranchen, og det er med til at styrke København som en meget attraktiv by.

Alt dette er nogle af de argumenter, der ligger bag regeringens ønske om at fjerne flypassagerafgiften, og derfor er det glædeligt, at det i år har været muligt at skabe politisk flertal for at fjerne afgiften over to trin. I 2006 halveres afgiften, og i 2007 vil den være helt bortfaldet.

Jeg er lidt forundret over hr. Poul Erik Christensens bemærkninger om, at der jo er andre måder at styrke infrastrukturen på, nemlig at sats på veje og baner. Jeg undrer mig især, fordi Det Radikale Venstre er finanslovaftalepart på infrastrukturdelen, hvor vi netop har aftalt at styrke vej og bane, og derfor er det ikke et alternativ, men et supplement til styrkelse af vej- og banedelen, at vi fjerner flypassagerafgiften.

Kl. 18.10

Vi har valgt at bruge de muligheder, der er for at nedsætte afgiften på overskudsvarme. Der er stadig en afgift, som skal sikre, at produktion af varme ikke erstatter den egentlige produktion i virksomhederne, men ved at lægge et lavere afgiftsniveau på overskudsvarmen kan vi forhåbentlig få større rentabilitet ind i langt flere overskudsvarmeforsøg og dermed også gøre fornuftig brug af den producerede varme.

Jeg er uenig med hr. Frank Aaen. Jeg mener, det er glædeligt, at der er blevet lavet et kvotesystem, der netop sikrer, at der bliver lagt låg over, hvor meget de virksomheder og de industrier,

der er omfattet af kvoteordningen, kan udlede. Det er korrekt, at nogle kan gennemføre nogle besparelser, der gør, at de kan handle deres kvoter til andre. Dermed bliver der også plads til dynamik og udvikling, og der vil også være et økonomisk incitament for den enkelte virksomhed til at lave en besparelse. Jeg er sikker på, at det er en diskussion, vi vil vende tilbage til i behandlingen af det følgende lovforslag.

Baggrunden for rykningen af sommerferiemoms er, at når man fra Folketingets side har valgt at rykke skolernes sommerferie, synes vi også, det er rimeligt at rykke tidspunktet for, hvornår man skal afregne moms, så de, der arbejder med momsen, også får mulighed for at holde sommerferie sammen med deres børn.

Med hensyn til partikelfiltre er jeg meget glad for, at vi med denne aftale kan leve op til det, der blev stillet Folketinget og befolkningen i ud-sigt tidligere på året, nemlig at vi ville finde en model, som gjorde det mere attraktivt at købe nye biler med partikelfiltre. Særlig i byerne er partikler et stort problem, fordi koncentrationen af dieselmotorer er stor her, men med forslaget håber vi at skabe en adfærdsændring, så flere vælger at købe de biler, der er påmonteret partikelfiltre.

En række partier har stillet spørgsmål om muligheden for en deling af lovforslaget. Jeg vil være positivt indstillet over for at gennemføre en sådan deling under forudsætning af, at vi, eventuelt under udvalgsarbejdet, kan blive enige om, præcis hvilken del der skal skilles ud. Noget tyder på, at den del, man gerne ser skillt ud, er forslaget om bortfald af flypassagerafgiften, og det vil vi under udvalgsarbejdet kigge positivt på.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Der er jo ikke bare brug for, at der bliver lagt låg på CO₂-udledningen, som ministeren siger. Der er brug for at få nedbragt CO₂-udledningen så hurtigt som overhovedet muligt.

Her har vi et forslag, der virkelig giver mulighed for at nedbringe CO₂-udledningen. Det er positivt og godt, men det er da dybt, dybt godnat, at det er koblet sammen med et system, der gør, at når vi nedbringer CO₂-udledningen ved at gennemføre forslaget, giver vi samtidig nogle andre tilladelse til at øge deres udledning og altså øge svineriet. Det kan ikke forsvares. Det er dybt godnat.

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Nej, det er et ganske fornuftigt system, hvor markedsøkonomien bruges til at sikre, at energien udnyttes de steder, hvor virksomhederne er bedst til at udnytte energien, og vi får lagt låg over, hvor meget CO₂-lande som f.eks. Danmark kan udlede, og dermed sikrer, at de industrier, der er omfattet af kvoteordningen, får lagt et låg over udledningen.

Når hr. Frank Aaen er så optaget af hurtigt muligt at reducere udledningen af CO₂, ser jeg frem til, at hr. Frank Aaen støtter det næste lovforslag, som netop vil medføre, at de virksomheder, der ikke er omfattet af CO₂-kvoterne og kvoter for CO₂-lignende stoffer, faktisk får reduceret deres udledning med op mod 400.000 t CO₂ i form af afgiftslettelser. Jeg håber, at hr. Frank Aaen vil stå ved sin politik og støtte det lovforslag.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Nu kan ministeren snakke om det næste lovforslag og snakke om markeds kræfter alt det, ministeren har lyst til, men det ændrer ikke ved, at vi her har et lovforslag, der øger CO₂-udledningen, fordi vi får mere flytrafik. Der er også et forslag, der nedbringer CO₂-udslippet, og det er positivt, men det er koblet sammen med et system, der automatisk giver nogle lov til at svine mere. Det er konsekvensen af den markedsfilosofi, ministeren er så glad for. Når nogle sparer på energien, giver forslaget samtidig nogle andre lov til at svine noget mere, og det er da dybt godnat.

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Jeg ville gerne kunne tillade mig at tage æren for at have indført et CO₂-kvote-system, men jeg er bange for, at andre ville irettesætte mig og sige, at det ikke tilkom mig at tage æren for at have forhandlet et CO₂-kvote-system på plads og dermed gennemføre denne markedsførelse af omsættelige forureningstilladelser og kvoter, som hr. Frank Aaen er så inderligt imod, og som jeg anser for at være en af de stærkeste muligheder for at få skabt en situation, hvor vi sikrer, at de, der mest effektivt kan udlede energien, også vil gennemføre det, og vi med et CO₂-kvote-system får taget nogle skridt til at indføre nogle helt nye mekanismer til bekæmpelse af udledning af f.eks. CO₂-stoffer.

Kl. 18.15

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 81: Forslag til lov om ændring af forskellige miljø- og energiafgiftslove. (Afgiftslempler på fjernvarme m.v. som led i udmøntning af finanslovaftalen 2006, afgiftslempler på kvælstof i lastbilers miljøfiltre og mikrokraftvarme samt justeringer af forbrugsregistrering m.v.).
Af skatteministeren (Kristian Jensen).
(Fremsat 16/11 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lars Christian Lilleholt (V):

Der er i dag perioder på døgnet, hvor der sendes el ud af Danmark med tilskud betalt over forbrugernes elregning. Eloverskuddet opstår i perioder, hvor der produceres mere el i Danmark, end der er brug for. Det kan være en kold vinter nat, hvor forbruget af el er lavt, eller det kan være, fordi det blæser og vindmøllerne snurrer rigtig hurtigt og sammen med de decentrale og centrale kraft-varme-værker producerer mere el, end der er brug for.

Den el bliver i dag eksporteret ud af landet og ofte solgt til meget lave priser betalt af de danske elforbrugere. Det kan være svært at forstå det fornuftige i, at elforbrugerne først betaler meget høje danske elpriser, ikke mindst på grund af at der er mange afgifter på el, og derefter sælges ellen ganske billigt ud over landets grænser. Forbrugerne bidrager altså over elregningen til, at dansk produceret el i perioder sælges til vores nabolande til meget lave priser. Det bliver der gjort op med med det her lovforslag.