

men endnu mere interessant er det jo, hvornår man forventer det afslutter sit arbejde.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Nu lyttede jeg jo nøje til, hvad ministeren sagde, og ministeren sagde inden for 4 måneder, så det kan man jo ikke sige er en syltekrukke.

Hvad er det for nogle modeller, Det Radikale Venstre peger på? Beslutningsforslaget her beder jo bare om nogle modeller, men hvad er det for nogle modeller? Hvad er det? Skal de dyre biler være meget dyrere og de billige biler være meget billigere, eller er det bare en justering? Og hvor meget miljø får man får pengene, når man lemper på registreringsafgiften?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er et meget omfattende forslag, Det Radikale Venstre har lagt frem, som jeg ikke tror jeg kan nå at redegøre for, men jeg sender det gerne til hr. Wedell-Neergaard.

Det, der er hovedelementet i det, er, at vi ikke bare går ind på partiklerne, som er diskussionen i dag, men f.eks. også siger: Lad os fjerne de særlig begunstigede vilkår for biler på gule plader, der typisk er firehjulstrukne biler med et meget stort partikeludslip, og lad os bruge det provenu til at sænke registreringsafgiften for især de miljøvenlige biler. Det er en af krumtapperne i forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Næste ordfører bliver hr. Steen Gade.

Steen Gade (SF):

Jeg kunne godt have lyst til den kommentar til omlægning af afgifter på biler, så afgiftssystemet kommer til at virke mere miljøvenligt, at det jo er en diskussion, som virkelig har været på dagsordenen i mange år. Jeg tror, der er sådan en vis træthed i virkeligheden i alle regeringer, for det bliver jo fulgt af den næste sætning, som jeg er helt enig i, nemlig at det skal være provenuneutralt. Det giver så mange overvejelser specielt i de ministerier, der skal sørge for, at det så bliver provenuneutralt, og hvordan det kommer til at virke. Det er jo fair nok, men det har nok hindret os i at tage nogle rigtig store skridt i mange år.

Kl. 14.10

Det, som det her forslag lægger op til, er, at man i lighed med undtagelser for airbags og sikkerhedsudstyr også kunne gøre det for partikelfiltre, og så ville man have et konkret bud her og nu. Det er jo en simpel model, og det er den, som vi fremlægger her, og den synes jeg man i virkeligheden bare kan tage. Hvis vi kunne blive enige om det, så kunne man tage den, og så havde vi nogle resultater, og så kommer den uden ind i en større omlægning af afgifterne.

Jeg vil se frem til, at det forslag bliver fremlagt, så vi kan få en grundig drøftelse af de her ting, og at vi holder op med at være så nervøse for at gøre det.

Til sidst vil jeg sige, at en af grundene til, at det skal gøres nu, altså er, at vi af nogle andre grunde har et stærkt stigende antal dieselmotorer, og at vi sådan set jo med hensyn til CO₂ og sådan noget også har en vis interesse i, at diesel bliver brugt, samtidig med at vi får den rensset, men hvis vi ikke får rensset dieselen, så er den farlig i byerne. Så vi har jo de der dobbelte hensyn, vi skal have ind i den her beslutning.

Mange køber dieselmotorer for tiden, og man kan vist forudse, at endnu flere vil gøre det i de kommende år. Derfor er det altså vigtigt, at vi får taget meget rigtige beslutninger, og jeg ville nær have sagt, at hvis vi kunne tage nogle rigtig skrappe beslutninger her i Danmark, så kunne vi måske sådan set også, selv om markedet er lille, få det til at smitte af på producenterne. Der findes jo trods alt bilfabrikker, der leverer biler med filtre allerede nu, jeg tror, det er Peugeot. Hvis der var flere, der ville have reklame fra Folketingets talerstol, så synes jeg, det ville være fint, for min skyld gerne dem alle sammen, og jeg synes, alle ministre skulle sørge for at få en bil med partikelfilter med det samme.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Hr. Steen Gade argumenterer jo for, at vi skal gøre noget, der er rigtig skrap, og dermed løber vi jo ind i EU og EU's bestræbelser på at sikre, at de her dieselmotorer bliver mindre forurenende.

Er det ikke sådan, at man faktisk via EU er på vej med, at dieselfiltre bliver gjort obligatoriske, at forureningen dermed bliver kraftigt reduceret, og at vi dermed også kan reducere bekymringen for den overgang til dieselmotorer? I virkeligheden er det vel ikke så dårligt?