

del af hybridbilen, som er batteridrevet, eller at man simpelt hen giver en særlig rabat.

Er det noget, som De Konservative kunne være interesseret i at medvirke til, så vi kan få udskiftet bilparken og i højere grad få solgt nogle hybridbiler, der jo giver os en CO₂-gevinst her og nu, hvis vi får flere af dem på vejene i stedet for konventionelle biler, der kører på benzin eller diesel?

Kl. 14:11

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 14:11

Henriette Kjær (KF):

Det er bestemt et meget interessant forslag, men man skal være helt sikker på, at man opnår en gevinst med hensyn til CO₂-udslippet ved hybridbiler, altså at man ikke køber dem uden afgift eller med en lavere afgift end andre biler og derefter kører på et fossilt brændstof, så samfundet alligevel ikke får den miljøgevinst, man havde regnet med. Det er noget, der skal granskes meget nøje, inden man kaster sig ud i at afgifts-fritage hybridbilerne.

Kl. 14:12

Formanden:

Så er det hr. Jesper Petersen for en sidste kort bemærkning.

Kl. 14:12

Jesper Petersen (SF):

Jeg kender godt det svar som en indvending imod det her forslag, men jeg synes, det er en smule mærkeligt, for hvis jeg køber en hybridbil og kan spare en masse penge på, at den er delvis batteridrevet og jeg ikke skal fylde benzin på bilen, hvorfor i alverden skulle jeg så vælge at slå batteriet fra og køre på benzin, som koster meget mere, i stedet for at køre på det batteri, som sidder i bilen? Kan fru Henriette Kjær forklare mig logikken i det og oplyse mig om, om hun virkelig mener, at mennesket er så dumt, at det ville pålægge sig større udgifter ved at bruge et brændsel i stedet for at køre på batteriet i en hybridbil?

Jeg kan simpelt hen ikke forestille mig det, men hvis fru Henriette Kjær kender til det, må vi selvfølgelig have det frem. Ellers synes jeg, at det er en lidt underlig indvending mod forslaget.

Kl. 14:12

Formanden:
Ordføreren.

Kl. 14:12

Henriette Kjær (KF):

Jeg tror ikke, at der er nogen folk, der er dumme, og hvis der er noget, man er nøjeregnende med, er det jo, hvis man kan spare nogle penge ved at køre fornuftigt. Men jeg tror, at der er mange, der har travlt – det var lige præcis det, jeg sagde i min ordførertale – og der er ikke opladningsstationer rundtomkring. Man er afhængig af, at der er et sted, man kan oplade, og hvis man ikke får gjort det, fordi man ikke har tid til det, kan det betyde, at man må slå over og køre på benzin, og så opnår man altså ikke den miljøgevinst, der var meningen. Derfor siger jeg, at det skal undersøges nøje.

Kl. 14:13

Formanden:

Hr. Torben Hansen for en kort bemærkning.

Kl. 14:13

Torben Hansen (S):

Jeg synes måske, at forvirringen er ved at brede sig lidt på nogle punkter. Jeg kunne forstå på transportministeren, at de 25 pct. eksisterer nu som et pejlemærke. Så kunne jeg forstå på Venstres ordfører, at det ikke er særlig dynamisk, at det bare er en stereotyp procentsats. Nu kan jeg forstå på den konservative ordfører, at det agter man sådan set stadig væk at gøre, altså at de 25 pct. er gældende. Vil det dermed betyde, at fru Henriette Kjær ikke er enig i Venstres ordførers bemærkninger om, at procentsatser bare er en stereotyp tilgang til tingene?

Kl. 14:14

Formanden:

Ordføreren.

Kl. 14:14

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes, at Venstres ordfører holdt en rigtig god tale, som jeg var hundrede procent enig i.

Altså, det, der er stridens kerne her, og det kan vi jo lige så godt se i øjnene, er, at dele af oppositionen mener, at der skal være et fast mål, og at der simpelt hen med vold og magt skal gøres alt for at nå det mål på 25 pct. reduktion i 2030. Der siger vi: Vi skal også have samfundet til at hænge sammen. Hvis vi så kommer til at ligge på 23 pct., eller hvad ved jeg, skal det jo ikke være sådan, at vi skal træffe nogle forhastede beslutninger.

Jeg kan forstå, at Socialdemokraterne og andre mener, at vi skal have det der meget faste og bindende mål, når vi bevæger os ud ad den vej. Det synes vi ikke er en ordentlig måde at føre politik på, da det kan bringe nogle i klemme. For