

for ned, mens afgiften på den øvrige diesel, som er mere miljøbelastende, sættes op.

Den foreslåede ændring af afgifterne vil reducere miljøbelastningen, når det fremover bedre kan betale sig at tanke svovlfattig diesel frem for almindelig diesel. Og forslaget vil betyde en reduktion af partikeludslippet fra dieslbiler med ca. 13 pct., og derudover vil brugen af filtre og specielle katalysatorer kunne nedbringe forureningen yderligere.

Samtidig med at afgiften på den svovlfattige diesellole nedsættes, forhøjes afgiften på de dieseldrevne biler tilsvarende. Det skyldes ikke mindst, at pinsepakken gjorde benzinen dyrere, hvilket alt andet lige vil gøre det mere attraktivt at købe dieseldrevne biler.

Endelig indeholder forslaget et par småændringer i forbindelse med registreringsafgiften og månedsafgiften for tilflyttere fra Færøerne og Grønland, som ligeledes er fornuftige.

Det Radikale Venstre kan på den baggrund støtte lovforslaget.

Søren Kolstrup (EL):

Enhedslisten støtter det her lovforslag, men når det er sagt, så mener vi, at der ikke er nogen grund til fra miljøministerens side at svømme over i begejstring over forslaget, for trafikens miljøproblemer løses på ingen måde med dette forslag.

Vi mener, at problemerne omkring diesel absolut vil fortsætte. Man får måske reduceret svovludslippet i luften en lille smule, men det afhænger jo af, hvad der bliver af den svovl, der nu ikke længere er i dette produkt fra raffinaderierne. Og vi har via en række spørgsmål til ministeren fået oplyst, at svovlen ikke overføres til andre olieprodukter – for så var vi jo miljømæssigt lige vidt – men udfældes og anvendes som gødning i landbruget.

Men jeg vil gerne høre, om ministeren kan give garanti for, at det også rent faktisk vil komme til at forholde sig sådan i praksis. For medmindre vi virkelig er sikre på, at man kan bruge svovlen fornuftigt, falder hensigten med, at vi overhovedet kunne støtte det her forslag, jo til jorden.

Under udvalgsarbejdet vil vi endvidere bede om at få præsenteret et svovlkredsløb, så vi kan se, at man ikke bare flytter lidt rundt på svovlens vej til atmosfæren.

Under forarbejdet til loven har Enhedslisten udtrykt nogen skepsis over for lovforslagets konsekvenser for den kollektive trafik, idet for-

slaget indebærer nogle justeringer af tilskuddet hertil. Og den situation, vi frygter, er, at ved at nogle tilskudsmekanismer ændres, kan det på lang sigt f.eks. blive mindre attraktivt at gå over til gasbusser. Og hvis noget sådant er tilfældet, vil vi jo blive utrolig forskrækkede over vores støtte til forslaget her, og vi er så utrolig interesserede i at gå med både livrem og seler, for at noget sådant ikke skal finde sted, for ellers vil vi have det meget skidt.

Ifølge de forklaringer, vi har fået fra regeringens embedsfolk, skulle der være taget højde for de problemer, men vi er stadig væk lidt nervøse, og vi vil gerne høre nærmere herom. Og jeg vil godt indrømme, at jeg ikke umiddelbart er i stand til at gennemskue rigtigheden heri, og derfor ser jeg gerne, at vi under udvalgsarbejdet bliver orienteret om holdningen hertil fra de kollektive trafiksselskabers side, så vi også ad den vej kan være sikre på, at man både fra den udøvende magts side og fra de kollektive trafiksselskabers side er enige i, at det her forslag ikke ødelægger de eksisterende tilskudsmekanismer.

Med disse bemærkninger støtter Enhedslisten forslaget. Det har vi jo også sagt tidligere vi vil.

Men jeg vil godt understrege, at jeg betragter det her initiativ som en meget, meget, meget lille parentes i et langt større spil om trafikens forurening og især forureningen fra diesel, hvor det helt afgørende problem er den store og farlige partikelforurening af diesel, og hvis det står til os, så kommer vi virkelig – og det er også en bemærkning til hr. Heiselberg – til at drøfte det her meget, meget intenst. Og jeg kan fortælle hr. Heiselberg, at vi kan dokumentere, hvad diesel betyder, nemlig mere astma, mere lungekræft, flere hospitalssenge.

Jeg vil godt spørge regeringen: Hvad gør vi herefter, for vi skal vel videre? Skal vi ikke videre med dieselsodfiltre? Skal vi ikke videre med, at diesel gøres langt dyrere? Skal vi ikke sørge for som det første fornødne netop at få moderne motorer kombineret med dieselsodfiltre? Hvad vil regeringen? Er regeringen gået helt i stå på det her område, eller vil man bare en lillebitte smule mere?

Kim Behnke (FP):

Da jeg læste ministerens fremsættelsestale, hvor der står, at det her er et forlig mellem regeringen, SF og Enhedslisten, så tænkte jeg, nå ja, så er den sag jo handlet af. Men jeg kunne forstå på det sidste indlæg, at det er den tilsyneladen-