

de bestemt ikke. Den mest ihærdige modstandertale, der er holdt i dag, var jo den, som hr. Søren Kolstrup fra Enhedslisten kom med, men det problem vil jeg overlade til ministeren.

Til gengæld synes jeg, det er et problem, at vores afgiftslovgivning på vægtafgift osv. kræver 48 sider lovtekst og skemaer og kolonner og formularer, hver eneste gang man bare skal rette 9 øre. Det er en opgave for ministeren og embedsværket at finde frem til en metode, der er væsentlig mere tilgængelig end alle disse skemaer. Vi har jo ikke en jordisk chance for andet end at sige: Nå ja.

Hvorfor forhøjer man fra det ene beløb til det andet? Hvorfor ikke 2 kr. mere eller mindre? Det er umuligt for os at sige andet end: Nå ja, her er, som flere ordførere har været inde på, nok en gang ekstra beskatning af bilerhvervet.

Så har det også været svært at kunne følge med i de senere år. Først kom der letdiesel, så kom der ultraletdiesel, og jeg har såmænd set busser køre rundt med et klistermærke bag på, hvor der står: Vi kører på grøn diesel. Jeg har ikke kunnet finde ud af, hvilken afgift man betaler af grøn diesel, og det er sikkert også blot nogle, der forsøger at efterlade det indtryk, at bussen foran ikke forurener. Det ved vi alle sammen at den gør. Vi ved alle sammen, at det er en målsætning at få forureningen fra bilerne bragt ned.

Derfor gjorde vi også det tilbage i november 1989 at lave en aftale om, hvordan vi skulle få introduceret den blyfri benzin i Danmark. Det gjorde vi ved at gøre blyfri benzin 1 kr. billigere pr. liter. Der gik nøjagtig 1½ år, så kørte alle mennesker, der kunne køre på det, på blyfri benzin, mens de med lidt ældre biler, der fortsat måtte køre på blyholdig benzin, så måtte fortsætte med det.

Det var en hamrende succes, og det viser, hvordan man skal introducere brændstoffer, der er knap så miljøbelastende. Derfor støtter vi selvfølgelig, at man nedsætter afgiften af den svovlfattige diesel med 9 øre. Vi synes måske oven i købet, det burde have været mere for at få en hurtigere og større tilskyndelse til, at man skifter de køretøjer ud, der eventuelt skal til, eller foretager justering af motorer osv., for at man kan køre på den svovlfattige diesel. Men at man så samtidig går ind og vil forhøje den svovlholdige diesel med de tilsvarende 9 øre, synes vi ikke er særlig klogt.

Så er der hele diskussionen om, hvorvidt diesel nu er så forfærdelig. Jeg har læst ministerens

bemærkninger om, at man mener, at diesel er et mere forurenende brændstof end benzin. Jeg har ikke forstand på det. Jeg ved ikke, om det er rigtigt eller forkert, men jeg kan konstatere, at når man følger debatten i vores store nabo mod syd, Tyskland, og læser tyske motorblade osv., ja, så kan man næsten ikke komme til for begejstring for de nye dieselmotorer, der præsenteres på markedet.

Det er dieselmotorer, der har 30 pct. mindre brændstofforbrug end tilsvarende benzinmotorer. Det er dieselmotorer, som har et CO₂-regnskab, hvor der er 35 pct. mindre CO₂ end ved tilsvarende benzinbiler. Og jeg er så bare nødt til som lægmand og simpel folketingspolitiker at sige: Hvordan kan det være, at man i Tyskland har den opfattelse, at netop udviklingen inden for dieselmotorer er det, der skal fremskyndes, mens vi i Danmark er så tilbageholdende med at få introduceret disse nye motorer?

Bevares, der kører i København og i resten af landet massevis af gamle skrotbunker rundt med nogle dieselmotorer, der oser og hoster og forurener, men den eneste måde, vi får dem skiftet ud på, er jo ved at give en afgiftsmæssig tilskyndelse til at købe de nye knap så forurenende motorer.

Derfor må vi sige fra Fremskridtspartiets side: Vi hjælper gerne regeringen til at få introduceret knap så forurenende brændstoffer. Vi hjælper gerne regeringen til at få folk til at vælge disse ting, men vi hjælper ikke regeringen til at putte 270 mio. kr. ned i statskassen. Det synes vi ikke skal ske på det her område; bilejerne, motorejerne i Danmark er hårdt nok spændt for i forvejen.

Og så vil jeg gerne gentage opfordringen til, at man laver en reform af det, sådan at det bliver langt mere letforståeligt og tilgængeligt, end at der skal 48 sider til at ændre brændstofafgiften med 9 øre.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Når jeg ser på sigtet med dette forslag, nemlig, som det hedder, at reducere partikelemissionen, partikeludslippet, fra dieselkøretøjer, mener jeg, at det er rigtigt.

Der er knæsat et rigtigt princip her i dette forslag. Jeg er meget enig i det, som Fremskridtspartiets ordfører nævnte, nemlig at det, man gjorde med den blyfri benzin for en halv snes år siden, var en rigtig udvikling.