

nødt til at gøre dyrere, er selvfølgelig de biler, der kører for få kilometer på literen.

Vi bliver nødt til at ændre adfærd, og på sin vis er det lidt ironisk, at vi står og diskuterer de ting her i dag, hvor regeringen selv med miljøministeren i spidsen har lanceret en kampagne, der går på at opfordre hver eneste af os 5 millioner danskere til at spare 1 t CO<sub>2</sub> om året. Som gode borgere vil vi gerne medvirke, men vi forlanger altså, at den regering, der sidder med flertallet, rent faktisk også gør noget. Det er den, der har mulighederne for at gøre noget, men indtil videre har den altså sagt nej til det.

Kl. 19.55

Der har været en række kritiske kommentarer, men også positive kommentarer fra Socialdemokraterne og fra Det Radikale Venstre og en lille smule positivt fra Enhedslisten. Jeg synes da, det er udmærket, at vi kan diskutere andre modeller, men kom frem med jeres forslag. Her har vi gjort det, at vi har fremsat et forslag til, hvordan vi mener det kan gøres, og modellen er simpel. Der var en, der sagde, at den er for simpel, og det er jo lidt interessant, at man kan sige, at noget er for simpelt.

Vores model er for så vidt meget enkel. Vi siger, at hver gang man kører 1 km længere på literen end de 15 km, som er gennemsnittet for nye biler i dag, får man en rabat på 6.000 kr. på registreringsafgiften. Hvis man kører 5 km længere, altså 20 km på literen, får man altså en rabat på 30.000 kr. Til gengæld får man en ekstra udgift, hvis man kører kortere. Hvis man kun kører 10 km på literen, får man altså en ekstra udgift på 30.000 kr. Det synes vi er en fornuftig måde at gøre det på. Vi har ikke beregnet noget for dieselmotorer, men der må laves noget parallelt for dem.

Jeg vil bare sige: Kom med de forslag, der har en højere CO<sub>2</sub>-besparende effekt. Dem er vi selvfølgelig på enhver måde interesserede i at diskutere, så vi ender med at få det bedste på bordet. Det eneste, der ikke duer, er at blive ved med at sige: Vi er i gang med et eller andet.

Jeg kan oven i købet forstå, at skatteministeren ikke engang har fået nedsat et udvalg, men at man indtil videre kun har en lille ydmyg, intern arbejdsgruppe. Jeg vil gerne have et svar: Er der ikke engang nedsat et udvalg, til trods for at problemet nu har været på bordet i årevis? Har regeringen overhovedet ikke tænkt sig at nedsætte et udvalg, eller venter man bare til aller sidste øjeblik og laver et eller andet stunt op til et valg?

Det helt fortlivende er, at det, der sker i øjeblikket, jo faktisk er, at effektiviteten i bilsektoren går i stå. Der er sket et lille bitte fremskridt med de benzindrevne biler, men det stoppede i 2004, og det er jo klart, at her spiller skattestoppet ind. I realiteten ligger registreringsafgiften også mere eller mindre fast, så der er faktisk ikke sket nogen effektivitetsforbedring.

Med hensyn til dieselmotorerne kom statistikken i går, og her kan man se, at da regeringen trådte til, var gennemsnittet for de solgte dieselmotorer ca. 22 km pr. liter, mens vi nu er nede på 18 km pr. liter. Uden at have haft mulighed for at analysere statistikken nærmere tror jeg, det er et udtryk for, at gulpladeordningen er tordnet derudad – det ved vi jo faktisk den er – og mens det tidligere var sådan, at de dieselmotorer, der blev købt, var rimelig fornuftige, bliver der i dag købt rigtig mange, som kører meget, meget kort på literen. Vi kan se af den samme statistik, at salget til private af gulpladebiler er tordnet frem. De kører selvfølgelig ikke alle sammen kort på literen, men der er rigtig, rigtig mange af dem, der gør det.

Så har der været sagt mange ting om, at det jo er nødvendigt for folk at have bil. Ja, det er nødvendigt for folk at have bil, men det er også vigtigt, at man både køber og bruger sin bil med omtanke, og her har vi altså brug for, at regeringen gør en indsats og rent faktisk vil være med til noget, så det ikke er overladt fuldstændig til hver eneste hr. og fru Danmark, men at regeringen faktisk tør og vil noget på området.

Jeg vil også sige, at man godt kan bruge den bil, man har, med omtanke. Bare nogle enkle tal: Hvis man ser på det antal ture, der køres i de europæiske byer, er det rent faktisk sådan, at 10 pct. af kørslen er ture på under 1 km, 30 pct. af kørslen er ture på under 3 km, og 50 pct. er ture på under 5 km.

Hvad vil jeg så med det? Jeg vil sige to ting. Den første er, at vi skal bruge vores bil med omtanke, og det skal lovgivningen motivere os til. Den anden er, at vi er nødt til at gøre noget i de store byer, for vi kan rent faktisk godt flytte en del af den transport, som vi har brug for, over på andre midler. Det kan være ben, det kan være cykel, det kan være kollektiv trafik, og i beslutningsforslaget nævner vi derfor selvfølgelig også behovet for at lave betalingsringe om de store byer, først og fremmest København, som er det vigtigste sted at gøre det, og en lang række andre forslag.

Kl. 20.00