

Det har egentlig været lidt en fornøjelse at følge andre partier i denne sag. Socialdemokratiet bl.a. har tidligere sagt, at det var for dårligt, at regeringen ikke gjorde noget ved registreringsafgifterne. Det burde være simpelt, lød det fra Socialdemokratiets skatteordfører, men partiet har nu ikke selv gjort sig nogen tanker, fremlagt modeller eller andet. Det er i hvert fald ikke noget, vi andre har haft mulighed for at se og studere nærmere. Men det har selyfølgelig også gjort det lettere at kritisere det fremlagte forslag, når man ikke selv har noget alternativ.

Det mest konkrete, der har lydt, har været, at forslaget ikke rammer hårdt nok, men hvordan så? Ja, det står hen i det uvisse. Men det er vi jo efterhånden vant til, når det gælder Socialdemokratiets skattepolitik.

Som sagt er vi i Venstre optaget af, at bilafgifterne tilgodeser miljømæssige og sikkerhedsmæssige aspekter, og denne omlægning med det forslag, der ligger, tilgodeser disse forhold. Vi i Venstre kan derfor støtte det fremlagte lovforslag.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil godt spørge Venstres ordfører, om ordføreren virkelig tror på, at der er en, skal vi sige, blivende klimaeffekt i det her, når der ikke er nogen fremtidssikring i forslaget. Det er den samme grænse, vi snakker om som målepunkt. Hvad siger Venstre til det? Der bliver formentlig også købt flere biler. Hvordan vil det bevæge sig?

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

De miljømæssige aspekter er sådan set meget belyst i forslaget, og vurderingen er, at CO₂-emissionen vil blive reduceret med 175.000 t. Det synes jeg sådan set er meget håndgribeligt.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det er klart nok, at der er en lille effekt bl.a. via gulpladeeffekten. Men hvis vi kigger bare en lille smule frem, så bliver den jo overhalet af væksten, og den bliver overhalet af, at der ikke er nogen fremtidssikring i forslaget, hvad angår væksten i indkøb af biler.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Lovforslaget sikrer, at vi gør miljøvenlige biler, der kører langt på literen, billigere end biler, der kører knap så langt på literen. Det er da en klar tilgodeseeelse af folk, der køber miljørigtige biler i stedet for at købe biler, der forbruger brændstof i høj grad.

Jeg må bare sige, at 175.000 t mindre CO₂ betragter vi i Venstre som en god miljømæssig gevinst.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Det her forslag er jo kørt op som det helt store miljøforslag og helt store miljøtiltag, men sandt at sige er der jo ikke meget i det, når det kommer til stykket.

En af de ting, der undrer mig, er, at man ikke har lavet nogle mere håndgribelige regler omkring de såkaldte partikelfiltre. Det er jo rigtigt, at det her forslag gør små dieslbiler billigere og i hvert fald fremmer købet af dem, men sandheden er jo, at det stadig er væsentligt billigere at købe en lille dieselbil uden partikelfilter. De her små dieslbiler kommer til at køre rundt i byer, de kommer til at stoppe for rødt lys, de kommer til at gasse op, og det forværrer altså betydeligt partikelforureningen.

Er Venstres ordfører og Venstre indstillet på, at vi laver et ændringsforslag til det her forslag, som sikrer, at små dieslbiler ikke bliver dyrere, bare fordi de har et partikelfilter?

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Det lyder på Socialdemokratiets ordfører, som om der intet er sket med hensyn til partikelfiltre. Der er jo allerede indført et nedslag i registreringsafgiften for dieslbiler, som har partikelfiltre, og endelig er det sådan, at partikelfiltrene bliver obligatoriske i 2011.

Kl. 16.30

Så det er synd at sige, at regeringen ikke foretager sig noget. Jeg synes sådan set, det er vigtigt, at man gør en indsats, men regeringen har allerede gjort noget med hensyn til registreringsafgiften, og partikelfiltre vil blive gjort obligatoriske i 2011.