

foretrække en, der har partikelfilter på, og det vil nok føre til, eller i hvert fald trække i retning af, at gamle dieselmotorer uden partikelfilter vil blive udfaset i et højere tempo, idet deres markedsværdi er marginalt lavere.

Kl. 15:03

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**  
Hr. Jesper Petersen for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 15:04

**Jesper Petersen (SF):**

Jeg synes, det er et interessant eksempel med nye købere, for situationen er jo, at det vil koste 1.000 kr. mere om året at eje en dieselbil uden partikelfilter – når man nu køber sådan en i stedet for at købe en med filter – men hvis situationen er, at det faktisk koster 8.000, 10.000 måske op til 30.000 kr. at få installeret det rigtige partikelfilter, skal man altså regne med, når man køber en ny bil med filter, at man i hvert fald skal have den i 10 år, for at det kan svare sig, for ellers vil der faktisk stadig væk være et økonomisk incitament til at lade være. Så jeg synes, at skridtet er fint, men spørgsmålet er, om det virker.

Jeg vil meget gerne om et års tid eller to følge op på, om der faktisk er sket det – også i hr. Mikkel Denckers tilfælde – at man har fraprioriteret den dejlige rejse, som man kunne have fået for de penge, man ville have sparet, hvis man havde beholdt bilen uden partikelfilter i stedet for at få installeret et. Altså, vi kan simpelt hen teste hr. Mikkel Denckers miljøvilje på den her facon: Er man villig til at opgive den flotte rejse for at få et partikelfilter på, eller kører man videre de sidste 2 år af bilens levetid uden partikelfilter til skade for miljøet og med den konsekvens, at der er flere med luftvejssygdomme her i København? Det ser jeg frem til at få at vide.

Kl. 15:05

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**  
Så er det ordføreren.

Kl. 15:05

**Mikkel Dencker (DF):**

Hr. Jesper Petersen skal være velkommen til at spørge mig om 2 år, hvordan det går med min bil. Den omsorg vil jeg da sætte stor pris på.

Men jeg forventer da helt klart, at den afgift, vi indfører her, på 1.000 kr. vil have en effekt, og den glæder jeg mig til bliver målt og vejret, kan man sige, når den har haft tid til at virke. Og som med alt andet i tilværelsen skal man jo overveje tingene hen ad vejen.

Kl. 15:05

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ordføreren. Og den næste ordfører er SF's ordfører, hr. Jesper Petersen.

Kl. 15:05

(Ordfører)

**Jesper Petersen (SF):**

Her har vi så den grønne del af regeringens og Dansk Folkepartis skattereform, en række øgede afgifter, som tilsammen skal gøre Danmark grønnere. Men regeringen og Dansk Folkeparti må siges at tage små skridt og et enkelt sted måske også at gå i for små sko. Men jeg er glad for, at der bliver taget fat på at lave en mere grøn bilpark; den vej bør vi gå videre ad, og var det ikke for Liberal Alliances trang til bare at få en eller anden skattelettelse, havde forslaget her måske været endnu bedre. Hvor stor effekten af regeringens tiltag her bliver, og hvor meget det egentlig kun bliver til flere penge i statskassen, er dog stadig en gåde.

Vi skal have partikelfiltre på dieselmotorer. Mikropartiklerne fører til luftforurening, luftvejsygdomme og i sidste ende til dødsfald. Ikke mindst i de større byer i Danmark er det et alvorligt problem, og det er på tide, at vi tager hånd om det.

Vi støtter helhjertet, at der kommer økonomiske incitament til at få monteret partikelfiltre hurtigst muligt. Men når det koster væsentlig mere end den afgift, som bliver indført nu, at få monteret et partikelfilter – min kilde sagde op mod 10.000 kr. – er en udgift på 1.000 kr. om året et meget lille incitament, og det efterlader indtrykket af, at regeringen har ledt efter steder at kradspe penge ind til skattelettelser frem for at se på, hvordan vi kan forbedre klimaet og miljøet i Danmark.

Vil staten f.eks., i det omfang staten har dieselmotorer uden partikelfiltre i sin bilpark, rent faktisk udskifte dem, eller vil man lade være? Det synes jeg er et interessant spørgsmål at få opklaret undervejs. Der står i bemærkningerne til lovforslaget, at det også vil påføre staten nogle udgifter, i det omfang at der findes de her biler, og om det rent faktisk fører til en udskiftning af bilerne i staten, vil være interessant at få efterprøvet, for det må man jo gå ud fra kun sker, hvis der rent faktisk er et økonomisk incitament til det. Men o.k., et skridt i den rigtige retning på området er selvfølgelig bedre end ingenting.

Også ændringen af varebilers registreringsafgift er udmærket og skaber et incitament til at anskaffe biler med en bedre benzinøkonomi.