

tiske ordførers bemærkninger, men meningen med det er jo, at det skal have konsekvenser på landevejene, og formålet er at få et bedre miljø, og det, der skal til, er det i virkeligheden ikke at få udskiftet vognparken?

Og hvordan får man ændret den kendsgerning, at vi i øjeblikket har Europas ældste vognpark? Det gør man ved at sætte afgiften på nye biler ned, sådan at vi får nogle nyere og mere miljørigtige og mere trafiksikre biler på landevejene, og konsekvensen af det må være, at man altså også skal sætte registreringsafgiften ned, så det bliver billigere at købe en ny bil, så der på den måde kommer nogle bedre biler på landevejene.

Det kunne jeg godt tænke mig at høre den socialdemokratiske ordførers kommentar til.

(Kort bemærkning).

**Erik Mortensen (S):**

Der er ingen tvivl om, at når hr. Brian Mikkelsen foreslår en nedsættelse af registreringsafgiften, som virkelig batter noget, kan jeg stille et modspørgsmål: Hvad koster det i givet fald?

Og det næste spørgsmål er helt oplagt: Hvor kommer de penge så fra? Og så er der umiddelbart to muligheder:

Den ene er at forhøje benzinprisen, så det virkelig batter noget, men det kan vi jo ikke, for den er altså lagt fast, i hvert fald for den nærmeste fremtid. Og desuden er der en række andre aspekter, bl.a. i forbindelse med grænsehandel osv., som jo var meget inde i debatten i spørgetiden i onsdags. Så det er ret klart.

Tilbage er der kun én mulighed for at skabe et provenu, der kan klare det, og det er ved at forhøje indkomstskatten, og det kan jeg på forhånd sige ikke er socialdemokratisk politik.

(Kort bemærkning).

**Brian Mikkelsen (KF):**

Når vi taler på sigt – og det er jo det, det handler om her – så er det vigtigt, at der kommer en nyere bilpark på landevejene. Og bilafgifterne, dvs. benzinafgifterne, registreringsafgifterne og vægtafgifterne, giver tilsammen ca. 35 mia. kr., og deres indbydes forhold må man så regulere, for vi er jo enige i, at der skal være provenunetralitet på det her område, og at pengene skal i kassen. Men hvis der købes nye biler, kommer der jo alt andet lige i hundredtusindvis af kroner lige ned i statskassen.

Og i skatteministerens lovforslag er der jo også nogle konsekvensberegninger, hvor nogle

af indikatorerne nævnes, f.eks. om, hvor mange nye biler der vil blive købt, hvis nogle af de ældre biler forsvinder, og hvad det så betyder for statsbudgettet. Og alt andet lige kommer der altså en hel del kroner i statskassen, når der bliver købt nye biler, samtidig med at det får positive konsekvenser både for trafikikkerheden og for miljøet i Danmark.

Så alt andet lige ville det sandsynligvis være en god investering, at der kom langt flere nye biler på landevejene i stedet for den gamle vognpark, der er på vejene i øjeblikket.

(Kort bemærkning).

**Erik Mortensen (S):**

Det var selvfølgelig ønskeligt at få en splinterny dansk bilpark, men sådan som hr. Brian Mikkelsen beskrev det, har vi altså ikke oplevet det tidligere, for uanset om man på forskellig vis får importen af nye biler til at stige, vil der stadig væk være en meget stor del ældre biler, og hvis de alle sammen skal køre på vejene, bliver der altså et kolossalt CO<sub>2</sub>-udslip, som langt overstiger det, vi kender i dag, og hvis de gamle biler skal skrottes, gad jeg nok vide, hvordan vi skal klare det rent økonomisk, for de repræsenterer jo stadig væk en vis værdi, og den sidste skrotningsordning, vi havde, kostede ca. 1 mia. kr., og jeg er ikke sikker på, at det kan lade sig gøre én gang mere.

Så jeg tror ikke rigtig, en løsning efter hr. Brian Mikkelsens skala er i sigte.

(Kort bemærkning).

**Brian Mikkelsen (KF):**

En anden konsekvens af den gamle bilpark og af dette forslag, sådan som jeg ser det, er på trafikikkerhedsområdet, og det er et emne, jeg også godt vil have belyst af den socialdemokratiske ordfører, for i bemærkningerne til lovforslaget side 12 bliver det nævnt, at over de sidste 15 år er den gennemsnitlige vægt pr. bil steget med ½ pct. om året, og årsagen til det er hovedsagelig, at der er kommet mere trafikikkerhedsudstyr i bilerne – her taler jeg ikke om airbags, men om alt det andet sikkerhedsudstyr, der løbende er kommet i bilerne gennem de sidste 20-25 år – men med de nye normer, som man lægger til grund for de 25 klasser, der kommer ifølge det nye lovforslag, vil det jo betyde, at når man putter mere sikkerhedsudstyr i bilerne, vil det alt andet lige blive dyrere med den grønne ejeravgift, og det giver jo ikke noget incitament til at anskaffe mere sikkerhedsudstyr.