

Er det ikke sådan – også i hr. Mikkel Denckers optik – at med den afgiftsstruktur, man nu lægger op til, risikerer man, at den gennemsnitlige familie, som jo altså har brug for en bil, der er lidt plads i til barnevogne og meget andet, reelt ikke står i en situation, hvor det er mere attraktivt at købe en miljøvenlig bil, men hvis de skal have en bil i en størrelsesorden, som passer til deres behov, er det meget mere sandsynligt, at der bliver importeret en ældre bil f.eks. fra Tyskland, som vil være konkurrencedygtig i mange år fremover? Er det ikke meget mere sandsynligt? Og hvad hjælper det så egentlig i forhold til målsætningen?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg synes godt nok, det er nogle specielle spørgsmål, man får stillet i dag.

Jeg er af den overbevisning, og det har jeg været siden den 25. april, hvor vi lavede den her aftale, at det her lovforslag og den her aftale er nogle elementer, som fremmer køb af benzinoekonomiske og brændstoføkonomiske biler for den sags skyld på bekostning af biler, der ikke er brændstoføkonomiske. Så jeg forventer, at den samlede udledning af skadelige stoffer, CO₂, alt andet lige vil falde, og det er jo også det, beregningerne i lovforslaget siger, 175.000 t.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Johs. Poulsen for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Det er meget godt, at man laver nogle beregninger i et forslag, men Dansk Folkeparti plejer jo at gøre meget ud af, at man mener at vide, hvad der foregår ude i virkeligheden, og virkeligheden som følge af det her forslag vil jo være, at det vil være mindst lige så attraktivt for mange børnefamilier at vælge at købe en importeret ældre, større bil, end det vil være at gå ind og købe en ny mellemstørrelse bil. Og det vil måske i virkeligheden medføre, at man underminerer det, der var hensigten med forslaget her. Det synes jeg da er et problem, som man må forholde sig til, og hvis man ikke kan se det nu, og hvis det er alt for kompliceret for Dansk Folkeparti at forholde sig til, håber jeg da i det mindste, at man vil forholde sig til det i forbindelse med ændringsforslaget.

I forbindelse med den anden del af forslaget vil jeg spørge: Synes Dansk Folkeparti ikke helt ærligt, at det er et problem, at de, der har handlet rigtigt det sidste halve år og har købt de mest miljøvenlige biler, et eller andet sted må føle sig snydt, i og med at deres bil over night er faldet meget voldsomt i værdi? De, der har handlet alermest rigtigt, får altså sådan set et drag over nakken økonomisk.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg kan forstå, at Det Radikale Venstre ønsker at lave en overgangsordning, hvor man udbetaler penge til mennesker, der har købt biler det sidste års tid, eller de sidste 5 år eller de sidste 10 år. Måske skal vi regne hele den eksisterende bilpark om ud fra de nye regler og så trække noget fra på grund af forældelse. Jeg ved ikke, om det er det, der er meningen. Det kunne i givet fald godt være, men så bliver det meget dyrt at gøre det.

Men man er nødt til at indfase de her ting fra den ene dag til den anden, når man laver sådan nogle ændrede regler her, for ellers vil der jo opstå spekulation. Man kan jo ikke begynde at indføre det her afgiftssystem med tilbagevirkende kraft – så skal man til at udbetale penge til en masse mennesker. Og hvor skal man trække grænsen? De, der ligger lige præcis på den anden side af grænsen, og som ikke får noget, vil da også føle sig snydt. Så skal man gøre det for alle biler.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Nu har registreringsafgiften på biler jo været faldende gennem nogle år, og det er i det hele taget blevet billigere at være bilist. Det kunne jeg så forstå på hr. Mikkel Dencker at Dansk Folkeparti er glade for, for det er socialt. Hvornår har man været social på den måde, at man har gjort det billigere at bruge kollektiv trafik? Altså, hvornår har man gjort noget for dem uden bil, som også har et behov for at transportere sig? Det kunne jeg godt tænke mig at vide.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg synes, vi kommer meget langt omkring. Altså, vi kunne jo også gøre det endnu mere socialt og så indføre statssubsidier til cykler og betale folk for at køre på cykel. Det er også noget, som