

sådan set forståelse for, at man ikke kan ramme det måned for måned, måske heller ikke år for år.

Det morsomme er bare, at der ingen provenuneutralitet er i forhold til branchen, importørerne og forhandlerne. Der har regeringen valgt at sige, at selv om man har indgået kontrakter, som er bindende, og som man ikke kan komme ud af, så må man altså bare realisere disse kontrakter med eventuelt tab for bilforhandlerne og for bilbranchen. Det er regeringspartierne fuldstændig ligegladede med. Er det en normal konservativ tilgang til sådan noget her?

(Kort bemærkning).

**Jakob Axel Nielsen (KF):**

Hr. Johs. Poulsen er inde på problemerne omkring overgangsordningen. Jeg synes, at vi har løst problemerne omkring overgangsordningen på en meget fin måde i forhold til forhandleren og den endelige slufbruger.

Så er der nogle problemstillinger omkring importørerne, og der er der noget med nogle biler, der er specielt designet til det danske marked. Der er skåret hul i taget, for at de kunne komme ned under nogle afgifter under de gamle regler. Jeg kan sige, at vi i forligskredsen vil drøfte en eller anden form for overgangsordning. Jeg kan ikke komme det nærmere her, for vi må drøfte det i forligskredsen.

Så er der også andre firehjulstrækkerbiler, der ikke laves noget som helst om på. Der er det i bund og grund min tro, at disse biler må kunne sælges på hele verdensmarkedet. Hvis man har importeret nogle biler, som er lavet til hele verdensmarkedet, og vi ændrer nogle regler i Danmark, så kan jeg ikke se, at det skulle kunne gøre, at man ikke kan komme af med dem. De er jo ikke afgiftsbelagte endnu, så de er i virkeligheden frit omsættelige over det hele.

Alternativet ville være, at vi tillader, at nogle kan komme ind med biler efter de gamle regler. Så kan det da godt være, at en god handelsmand ville købe en masse af de her biler op for at kunne sælge dem med en fortjeneste dagen efter, og vi havde så fået de u hensigtsmæssige gulpladebiler til at fylde alt for meget på markedet. Det ville heller ikke være hensigtsmæssigt.

(Kort bemærkning).

**Johs. Poulsen (RV):**

Jeg vil sige noget om den første del, altså der, hvor man er kontraktligt forpligtet, og hvor man så bliver nødt til at realisere det med tab, fordi

bilerne er indrettet til det danske marked. Jeg synes faktisk, at det, hr. Jakob Axel Nielsen sagde, var meget mere fremkommeligt, end det, jeg hørte fra det andet regeringspartis side tidligere. Det synes jeg er o.k. Det er bare en åbning over for, at de dele kan diskuteres.

Når jeg synes, det er fair at forholde sig til det, er det jo, fordi det ingen betydning har i forhold til målsætningen med lovforslaget, altså nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udledningen, for de biler kommer jo ud at køre alligevel.

Når regeringen vælger at sige, at man i hvert fald vil have provenuneutralitet, er det vel også rimeligt, at man behandler et erhverv på en sådan måde, at man så at sige ikke bare sender aben over på dets skulder. Jeg forstår, at der er en åbning, og hr. Jakob Axel Nielsen kan jo blot bekræfte igen, at man er klar til at diskutere det i udvalget. Det betyder i alt fald noget for os.

(Kort bemærkning).

**Jakob Axel Nielsen (KF):**

Det er jeg helt enig i. Vi må jo se høringssvarene, efterhånden som de kommer ind, og så vil vi Konservative i den her forligskreds drøfte, hvordan vi håndterer overgangsproblemer.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Så er det hr. Johs. Poulsen som ordfører.

**Johs. Poulsen (RV):**

Datoen 25. april har allerede været nævnt, idet det var den dag, man mellem regeringspartierne og Dansk Folkeparti indgik forlig om bilafgifterne. Desværre har regeringen jo også i den her sag, som det alt for ofte er tilfældet, med vanlig stil helt fra starten undladt at indkalde andre partier end Dansk Folkeparti til egentlige forhandlinger om sagen.

Man må også sige, at resultatets indhold bærer præg af det, for resultatet er blevet kortsigtet og uden nogen væsentlig positiv virkning for miljøet overhovedet. Desuden er det derfor heller ikke noget, som bidrager til kampen mod den globale opvarmning, selv om det i virkeligheden er det, der har været overskriften, og det, der har ligget i regeringens salgsapparat omkring forslaget her.

Men der er, set med vores øjne og set med omverdenens øjne, tale om en ren lappeløsning. Nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-belastningen udgør altså – selv om man accepterer regeringens præmis