

udforme modeller til omlægning af registreringsafgiften for motorkøretøjer. Og samtidig fremlægger hr. Flemming Hansen en ny model med udgangspunkt i den norske model til beregning af registreringsafgiften. Det forstår jeg simpelt hen ikke.

Jeg forstår det heller ikke, når De Konservative ordfører samtidig siger, at man vil ende med at stemme for det forslag til vedtagelse, som er fremsat her af en bred kreds af partier. Det kunne jeg godt tænke mig at høre ordføreren bemærkninger til.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Det var hr. Flemming Hansens oplysning om, at nu er to ud af fem biler ældre end 10 år. Tidligere var det kun én ud af fem biler. Jeg kender ikke tallene, men de skal selvfølgelig nok passe. Men at det skulle være et egentligt miljøproblem, at vi ikke får dem skiftet ud, fordi nogle nyere kører længere pr. liter, det må jeg indrømme at jeg ikke forstår. Hvis man skal tænke det i en miljøsammenhæng, må det trods alt være en fordel, at bilerne holder længere.

Når vi har så mange biler om 10 år, er det jo, fordi bilerne i forhold til for 10-20 år siden ikke nær rustet op, som de gjorde i gamle dage. Så har vi også typisk beholdt de gamle biler som nr. 2 bil. Altså hjemme hos os er det sådan, at nr. 1 bil kører fem gange så mange kilometer som nr. 2 bil.

Dér er det så, jeg vil spørge den konservative ordfører, om man har overvejet miljøbalancen. Er det bedre at skifte den gamle ud – den dér køb og smid væk-mentalitet – eller er det bedre at beholde den gamle bil, som ikke kører ret meget, selv om den går lidt færre kilometer pr. liter benzin? Der må være to miljøsyn, man skal veje op mod hinanden.

(Kort bemærkning).

**Aage Frandsen (SF):**

Hr. Flemming Hansen inddrog spørgsmålet om priselasticiteten. Nu er hr. Flemming Hansen jo ikke bilhandler, men skohandler, og der gælder det jo nok 100 pct. Men det, der er pointen med hensyn til biler, er, at prisen i Danmark er ganske høj, så høj, at avancen er relativt lavere i forhold til andre lande. Det vil sige, at hvis man lader afgiften falde i Danmark, så er der basis for, at avancen kan stige. Det er også det, bilforhandlerne selv har været inde på.

Det betyder så, at prisen ikke falder tilsvarende. Det er derfor, at den tro på, at Keynes' økonomiske teorier i virkeligheden kan bruges ud over alle grænser, ikke holder. De Konservative bruger den her, ligesom de også bruger den på indkomstskatten. De tror, at hvis man sætter den ned, arbejder folk mere. Den holder ikke, for i nogle situationer er den pris, der er på en vare, ikke en pris, som alene er bestemt af priselasticitet. Den er også i høj grad bestemt af, hvad markedet kan bære.

Bilerne vil efter alt at dømme ikke falde tilsvarende i pris over for kunderne, hvis man sætter afgiften ned. Det er det, nogle mennesker, der har mere forstand på det end jeg og også hr. Flemming Hansen har, siger.

(Kort bemærkning).

**Flemming Hansen (KF):**

Fru Clemensen forstår ikke, at Det Konservative Folkeparti fremlægger et oplæg midt under denne debat; det var så i øvrigt 8 dage før, den skulle komme. Det er såmænd ikke så underligt. Jeg synes, det ikke alene er en ret, men det er måske oven i købet en pligt for ethvert parti at fremkomme med sine synspunkter i en eller anden debatoplægsform.

Jeg synes under ingen omstændigheder, at en tilfældig forespørgselsdebat, som i øvrigt er udskudt i 14 dage eller 3 uger, fordi vi skulle have en ØMU-debat her i Folketinget, skal afgøre noget partis ret til at fremlægge sine synspunkter i debatform, og de har jo da heldigvis skabt stor interesse.

Hr. Ole M. Nielsen er inde på det med bilernes alder. Jeg ved det ikke. Altså i dag er to ud af fem biler mere end 10 år gamle, og når jeg tænker på katalysatorer og alt, hvad vi kommer på, hvor vi her i Folketinget har været enige om, at det var godt og sundt for miljøet, og at det var rigtigt, da vi gjorde det, jeg tror det er 7 år siden, så synes jeg, det må være en god ting, at flere biler har disse moderne faciliteter, så de ikke ødelægger miljøet. Derfor tror jeg helt bestemt, at den samlede miljøbelastning bliver mindre med en hurtig udskiftning af bilerne.

Hr. Aage Frandsens priselasticitetsdiskussion og min egen. Ja, det er jo et spørgsmål om hver sin tro. Der er jo sådan set ikke nogen grund til at diskutere den. Jeg føler mig overbevist om, at hvis vi sænker prisen på en bil 15 pct., så bliver der solgt flere. Vi kan godt prøve, om nogle professorer på Handelshøjskolen skulle have den samme opfattelse.