

forhold til den strøm af henvendelser, man får, om at få ændret pensionen, når det er ganske små forhold, der har ændret sig.

Jeg skal også sige som svar på socialministerens indlæg, at vi i SF selvfølgelig er helt indforstået med at gå så langt, vi kan, med automatiske overførsler af informationer. Det er i hvert fald et punkt, hvor vi ikke skiller.

Dermed er hr. Jørn Pedersens ordførertale også dækket. Den var vel i høj grad bygget over overskriften: »Vent og se, hav tålmodighed!« Det synes jeg ikke der er nogen grund til. Jeg synes, det er vigtigt så hurtigt som muligt at få lukket det hul, som alle anerkender er der. Det lå vel også i hr. Jørn Pedersens argumentation, at formålet var ædelt nok i det, SF ville. Så hvis man er enig i det, synes jeg ikke, at der er nogen grund til at vente og se.

Jeg skal sige tak for støtten fra Venstre. Jeg skal sige til De Konservative, som stadig overvejer, at det måske var rart at vide lidt mere præcist, hvad overvejelserne drejer sig om, for hvis det er nogle overvejelser af mere teknisk karakter, kunne vi måske afhjælpe dem undervejs i udvalgsarbejdet. Jeg kan se, at De Konservatives ordfører ikke er her i øjeblikket. Men det må vel så betyde, at hvis det munder ud i, at de overvejelser, De Konservative har, er af ren teknisk art og kan besvares positivt, så kan De Konservative også støtte lovforslaget. Så er vi jo i den interessante situation efter de øvrige ordførertaler, at der faktisk er et flertal for at lave en årsberegning vedrørende pensionen.

Jeg skal også takke for støtten fra Fremskridtspartiet og Enhedslisten.

Jeg skal sige som en helt afsluttende bemærkning, at der er lidt mere end teknik, der skiller. Der, hvor vi er enige, er, hvor det drejer sig om at lave automatikken i informationsudvekslingen så vidtgående, som vi kan. Men det, der formentlig skiller os politisk, er ønsket om at lave en egentlig årsopgørelse, og der er det så helt væsentligt, hvordan De Konservative stiller sig i den sammenhæng, for det er dem, der er afgørende for flertallet.

Men jeg forstod på diskussionen, at regeringspartierne i denne sag ikke talte på De Konservatives vegne, så jeg formoder, at De Konservative i det videre arbejde har friheden til at mene det, de mener. Men jeg siger tak for en god debat.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 70:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskatningen på motorcykler.

Af Kristian Thulesen Dahl (DF) m.fl. (Fremsat 19/1 96).

Sammen med denne sag foretoges:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 84:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskatningen på motorcykler.

Af Kim Behnke (FP) og Brian Mikkelsen (KF) m.fl. (Fremsat 7/2 96).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Carsten Koch):

Om selve forslagene vil jeg først og fremmest sige, at det undrer mig meget, at disse forslag kommer frem mindre end tre år efter, at registreringsafgiften på motorcykler netop blev nedsat i forbindelse med vedtagelsen af skattereformen.

I bemærkningerne til beslutningsforslag nr. B 70 hedder det, at skattereformen fik den konsekvens, at dyrere motorcykler beskattes hårdere end biler til samme pris. Det vil jeg kalde en sandhed med modifikationer.

Sagen er den, at registreringsafgiften af de dyrere motorcykler blev nedsat i 1993. Forskellen i forhold til biler er i dag begrænset til de 11.000 kr., som stammer fra katalysatorfradraget.

get, og det har bilisterne, som mange i salen sikkert husker det, selv betalt for. De 11.000 kr. svarer til afgiften af omkostningerne ved at installere katalysatoren. De miljøkrav, der stilles til motorcykler, kan opfyldes uden katalysator.

Nu, da forslagsstillerne selv bringer betænkningen fra 1992 på banen, kan jeg ikke undlade at bemærke, at Skatteudvalget dengang lagde stor vægt på, at lovgivningens tidligere hensigt om begunstiggelse af de mindre motorcykler gennem en moderation af afgiften skulle opretholdes. Alligevel foreslås det selv i den afdæmpede version af beslutningsforslag nr. B 84, at de dyrere motorcykler får en afgiftslempelse på 17.400 kr. pr. stk., mens de billigste motorcykler slet ikke får glæde af forslaget.

I den afdæmpede version af beslutningsforslag nr. B 70 bliver de billigere motorcykler endda op til 6.400 kr. dyrere. I den mindre afdæmpede version af begge forslagene – og det er den, jeg kunne kalde forslagene med stykafgifter – bliver afgiftsnedsættelserne betydelig større for de dyrere motorcykler. De billigste motorcykler derimod kan se frem til en stigning i afgiften. Eller med andre ord: Beslutningsforslagene går stik imod de intentioner, som Skatteudvalget udtrykte i 1992.

Det er i det hele taget vanskeligt at finde hensigtsmæssige stykafgifter på motorcykelområdet, når disse skal ses i sammenhæng med importen af brugte motorcykler.

Bemærkningerne til beslutningsforslagene kommer også ind på, at motorcykler skulle være mindre ressourcekrævende. Det tvivler jeg på. De store og dyre motorcykler, der kunne få fordel af forslagene, anvender ofte lige så meget benzin som en lille familiebil. Dertil kommer, at der sjældent sidder mere end én på dem. Familiebilen derimod har oftere én eller flere passagerer.

Det er da muligt, at antallet af færdselsuheld med motorcykler har været faldende. Det kan jeg da kun glæde mig over. Jeg har dog fra Trafikministeriet fået oplyst, at opgørelser fra 1994 viser, at for hver kørt kilometer udsætter førere af motorcykler sig for fyrrer gange så stor risiko for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade som førere af bil. Det er dog også en oplysning, som skal med i det samlede billede.

Dernæst indeholder forslaget nogle i mine øjne meget optimistiske bemærkninger om, at stigende salg af motorcykler vil forhindre provenuet i at falde. Den argumentation har vi jo set før fra visse af forslagsstillerne. Det er også

her efter min opfattelse helt urealistisk. Jeg vil anslå, at en nedsættelse af registreringsafgiften på de dyrere motorcykler med 17.400 kr. højst vil give et mersalg som følge heraf på ca. 500 stk. Men selv det er meget optimistisk. Al erfaring viser nemlig, at fabrikanterne, importørerne og forhandlerne også vil lægge beslag på en del af det umiddelbare prisfald. Det er i hvert fald i overensstemmelse med den almindelige økonomiske videnskab en følge af en afgiftsnedsættelse.

I det hele taget har jeg store betænkeligheder ved disse beslutningsforslag. Disse betænkeligheder vil jeg naturligvis meget gerne uddybe under udvalgsbehandlingen.

Særligt til De Konservative vil jeg sige – jeg kunne også sige det til Venstre, hvis man ellers vil lytte: Skal vi ikke også lige tage finansieringen lidt alvorligt?

Jeg står næsten daglig på denne her talerstol og må tage stilling til mere eller mindre ufinansierede forslag til skattelettelser, og en standardargumentation er, at der bliver øget aktivitet, og derfor så får vi pengene ind på anden måde.

Det er efterhånden blevet fast rutine. Skulle vi ikke aftale, at vi bare en gang imellem kommer med finansieringen også og ikke bare kommer med et ufinansieret skattelovsforslag? Det vil jeg henstille.

En ufinansieret afgiftslempelse for op imod 50 mio. kr. – er det sådan bare den ene dag et udslag af borgerlig ansvarlighed? Det undrer mig.

Regeringen derimod er meget optaget af at føre en ansvarlig finanspolitik og en ansvarlig miljøpolitik, og vi kan derfor ikke gå ind for en nedsættelse af afgiften på motorcykler.

Erik Mortensen (S):

Jeg tror helt klart, at de associationer, mange mennesker får ved at høre ordet motorcykel, vil være, at det er et stykke legetøj, måske også endda et farligt stykke legetøj, at det er en hobby og måske også meget aktuelt noget endnu mere negativt: at det har noget at gøre med rockere. Helt klart er det negative signaler, man tydeligt fornemmer, når talen er om motorcykler. Det er også forbundet med en vis risiko, som ministeren var inde på; det er helt givet, at når man bevæger sig på to hjul, er risikoen nok for at komme galt af sted større, end den er, når man kører på fire hjul.

Det skal dog retfærdigvis siges, at motorcyklen også er et godt køretøj for den del af befolkningen, som måtte have fornemmelse for at køre på to hjul i det fri – også prismæssigt, selv om der som fremhævet er prisforskelle og skævheder i afgiftssystemet i forhold til bilerne. Det er selvfølgelig også rent trafikalt et fremkommeligt køretøj; man bevæger sig jo noget smidigere i trafikken. Så det er ikke udelukkende negative ting, man kan sige om motorcyklen som sådan.

Nu er det primære afgiftsstrukturen, de to forslag beskæftiger sig med – selv om man også fremhæver de miljømæssige fordele, som jeg heller ikke kan underkende 100 pct. – men jeg må nødvendigvis sige, at begge forslag har nogle mangler. Det er bl.a., som ministeren var inde på, at de foreslåede afgiftsmodeller vil give en forholdsmæssig fordyrelse af de billigste modeller, og hvis det er et socialt sigte, man har med ændringen, så er det jo for mig at se et helt forkert signal at sende.

Forslagene medfører også, som ministeren nævnte, et provenutab, som man jo kan gøre op i forhold til det kendte provenu; men man kan selvfølgelig – netop fordi det er et relativt marginalt område, vi taler om – ikke på forhånd sige, at provenutabet vil blive tjent hjem ved mersalg.

Jeg går ud fra, at en del af baggrunden for beslutningsforslagene også er de tidligere vedtagelser på dette område, og her kan jeg kun bakke ministeren op i, at der jo netop i 1993 rent faktisk blev taget et initiativ, som rettede en god del op på skævheden i forhold til bilerne. Man har altså ikke bare ladet området ligge ubehandlet.

Med de to konkrete indvendinger, jeg pegede på, må vi fra Socialdemokratiets side betragte det som forslag, vi ikke kan støtte i den form, hvori de foreligger her.

Kim Behnke (FP):

Ikke overraskende var den socialdemokratiske ordfører enig i ministerens betragtninger, betragtninger, der går ud på, at man erklærer det nuværende system for tilfredsstillende og velfungerende.

Jeg er nødt til at spørge den socialdemokratiske ordfører: Hvad gør man, når den samme motorcykel, som er importeret fra udlandet til Danmark, af medarbejdere ved Told og Skat i henholdsvis Odense og København vurderes så forskelligt, at der er en forskel på omkring 10.000 kr. på, hvor meget der skal betales i stats-

afgift, afhængigt af om man går til Odense, eller man går til København? Da handelen endelig var afsluttet og beløbene var justeret fuldstændigt, viste det sig, at den samlede forskel kom op i størrelsesordenen 16.000 kr. Hvordan kan man fra Socialdemokratiets side mene, at et sådant system er velfungerende?

Og hvis man er enig med mig i, at det altså ikke er hensigtsmæssigt for skatteborgerne, at man skal spekulere i, om man bor i den ene eller den anden told- og skatteregion, hvad er så Socialdemokratiets alternativ til det system, vi har i dag, som overhovedet ikke fungerer?

Vi har i vores forslag anvist to forslag til noget, som vil være bedre og mere velfungerende. Men Socialdemokratiet havde en eneste kommentar, og det var, at sådan som det fungerer i dag, er det udmærket. Jeg skulle hilse og sige fra de mennesker, der bliver berørt af det her, at det er klart utilfredsstillende, at der kan blive en prisforskel på 16.000 kr. afhængig af, om det er københavnere, eller det er odenseanere ved Told & Skat, der skal vurdere en importsag.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Der burde ikke være nogen principiel forskel på, om man købte en motorcykel eller en bil til samme pris, men det er der altså med den nuværende lovgivning. Jeg har endnu ikke hørt nogen gode argumenter fra Socialdemokraterne for, hvorfor man ikke skulle støtte de her forslag.

Men jeg har her en tillægsbetænkning fra folketingsåret 1992-93, hvor et flertal, et meget stort flertal, i Skatteudvalget opfordrer ministeren til ved førstkommande ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. at overveje behovet for ændring af registreringsafgiftssystemet for motorcykler. Det er underskrevet af bl.a. fru Elisabeth Arnold og alle de socialdemokratiske medlemmer af udvalget. Derfor undrer det mig meget, at regeringen ikke nu vil tage fat på dette problem. Når hele Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, CD og så godt som alle Folketingets partier vil løse det her problem, hvorfor griber man så ikke fat om nældens rod nu og løser problemet?

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Det spørgsmål, som hr. Kim Behnke rejser, er jo ikke et isoleret spørgsmål omkring motorcykler. Det er jo et generelt vurderings spørgsmål, hvor

der indgår en form for, hvad skal man sige, depositum, inden man går i gang med vurdering af motorcyklen, og derefter kommer der så en beregning.

Det er jo et system, som der har været fokus på igennem den senere tid, og også vedrørende bilerne er der den samme problematik. Så jeg er ikke sikker på andet, end at skatteministeren måske vil nævne i den sammenhæng, hvilke problemer der måske kan tages højde for i det kommende forløb her. Men det er altså ikke specielt for motorcykler.

Det er selvfølgelig en kendt operation, hvor depositum spiller en væsentlig rolle; hvorvidt man skal tage det lange forløb og vente på den endelige vurdering, det tror jeg nok er en mere kompleks situation, som også skal kædes sammen med bilerne.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Da hr. Brian Mikkelsen fra Det Konservative Folkeparti var så dristig at nævne mig i sin korte bemærkning, vil jeg blot sige, at Det Radikale Venstres ordfører endnu ikke har holdt sin tale i denne debat. Derfor vil jeg gerne have mig frabedt at blive taget til indtægt for det, som den socialdemokratiske ordfører mener. Der er ikke automatisk sammenfald.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Så kan vi jo glæde os til at høre den.

Jeg vil sige til den socialdemokratiske ordfører med hensyn til spørgsmålet om de forskellige afgifter, man fastsætter på biler og motorcykler afhængigt af, hvor i landet de kommer ind, at der jo er tale om et reelt problem, som også Socialdemokratiet må forholde sig til, i stedet for at sige: Jamen problemet eksisterer også på andre områder, så derfor skal vi ikke se at få det løst på motorcykelområdet.

Vi kunne derimod lade MC-området være banebrydende for at finde en model, som er bedre end den, vi kender i dag. Det er jo det, der er lagt op til i de forslag, som vi debatterer i dag. Det kunne man jo gøre.

Men ellers vil jeg sige til den socialdemokratiske ordfører, at jeg synes faktisk, at ordføreren i sit indlæg forsøgte at være relativt positiv over for, at man godt kunne diskutere en nedsættelse af afgifterne på motorcykelområdet. Normalt når vi hører en socialdemokratisk ordfører til et forslag, der er fremsat af oppositionen, så bliver

det jo heglet ned; kritikken er jo mildest talt normalt meget, meget stærk. Derfor synes jeg egentlig, at det var en afbalanceret tale, i den forstand at jeg hørte den socialdemokratiske ordfører sige, at i den form, hvori de var fremlagt her i dag, duede forslagene ikke, men at man godt kunne tænke sig modeller, der trak i retning af det, forslagene illustrerede.

Derfor vil jeg spørge den socialdemokratiske ordfører, om Socialdemokratiet vil være med til at sige til skatteministeren: Kom nu med et lovforslag, som er godt gennemarbejdet også i socialdemokratisk terminologi, men alligevel så meget lidt i den socialdemokratiske terminologi, at det går i retning af forslagernes hovedsigte, nemlig at vi får nedsat afgifterne og får skabt et system, der er mere retfærdigt og mere gennemtænkt i form af en stykafgift. Jeg synes faktisk, at vi er nået langt i den her debat, hvis det bliver konklusionen fra den socialdemokratiske ordførers side.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg føler mig kaldt herop for kort at orientere om det aspekt, som bliver rejst, og som ikke efter min opfattelse har særlig meget med det specifikke spørgsmål, vi diskuterer i dag, at gøre, nemlig spørgsmålet om vurdering af motorcykler og biler, som er importeret.

Se, reglerne og praksis er sådan, at når en brugt motorcykel eller en brugt bil kommer til landet, så laver man som en særlig service en hurtig besigtigelse i told- og skatteregionerne med henblik på hurtigt at få fastlagt et depositum, og det står direkte på blanketten, at det er et depositum og ikke den endelige vurdering.

Det sker af hensyn til borgerne, som meget gerne hurtigt vil ud at køre og ikke skulle vente på den langsommere proces med at få fastlagt værdien ved en vurdering, som foretages af vurderingsmænd. Det er en praktisk foranstaltning. Den foregår også decentralt; den foregår i de enkelte regioner, for at man netop kan ekspedere sagen hurtigt til mindst mulig ulempe for den, der importerer det pågældende køretøj. En brugervenlig, hurtig, nær foranstaltning.

Efter denne depositumsfastlæggelse, hvorefter man kan komme ud at køre med det samme, finder så den endelige vurdering sted. Den tager længere tid. Den foregår ved vurderingsmænd, som er vant til at vurdere en række forskellige biler og motorcykler. Det er fagfolk.

Der kan være en afvigelse mellem depositum og vurdering. Det er ikke overraskende. Det er

den pris, man betaler for, at man laver en hurtig og decentral ekspedition til glæde for borgerne. Så det, vi selvfølgelig arbejder på i Told- og Skattestyrelsen, er at få lavet en ensartet depositumsfastlæggelse. Det arbejder vi på under højtryk. Vi arbejder selvfølgelig også på at få en hurtig vurdering, og tiden til vurdering er bragt væsentligt ned.

Jeg synes, vi skal diskutere det spørgsmål, som er på dagsordenen i dag. Det andet kan vi også gerne diskutere, men jeg mener, at den lille stump forbrugeroplysning, som jeg her har forsøgt at bibringe de involverede parter, kan hjælpe. Skulle vi ikke gå over til at diskutere emnet for i dag?

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

I det forslag, Fremskridtspartiet har fremsat i samarbejde med Det Konservative Folkeparti, peges på én af to modeller.

Den ene er, at man går over til en stykafgift. Det er den model, som branchen i offentlige udtalelser andre steder har støttet varmt og anbefalet bliver gennemført. Det er selvfølgelig, når man skal vurdere konsekvenserne af denne stykafgift, ikke kun relevant at se på provenu, konsekvenser for statskassen osv., men også at se på, om det bliver mere hensigtsmæssigt for de mennesker, der skal betjenes af systemet. Og bliver det nemmere for Told og Skat at have med det at gøre?

I første omgang går ministeren efterfulgt af den socialdemokratiske ordfører op og erklærer, at man ikke kan støtte det forslag, vi har fremsat. Så er man jo nødt til at høre efter, når både den socialdemokratiske ordfører og ministeren erklærer, at det nuværende system sådan set er udmærket.

Vi er nødt til at gøre opmærksom på, at det nuværende system aldeles ikke er udmærket, for det nuværende system har indbygget en række skøn. Først skal der foretages et skøn, som giver anledning til betaling af depositum, men som ministeren netop har beskrevet, er den endelige prisfastsættelse jo også resultat af et skøn. Jeg har ikke et ondt ord at sige om de faglige kvalifikationer hos de vurderingsmænd, der foretager den endelige vurdering, men der er tale om et skøn, og det er ikke særlig hensigtsmæssigt, at det her skal afgøres ved et skøn.

Da var det nemmere administrativt; man slap helt for vurderingssystemet og slap helt for depositumsordninger osv., i det øjeblik man

havde en fast stykafgift. Det er selvfølgelig også derfor, folk i branchen er interesseret i at få den indført frem for det nuværende system.

Så hele vurderingsspørgsmålet osv. er i allerhøjeste grad en væsentlig del af det beslutningsforslag, der er fremlagt i dag. Og når man fremsætter forslag om noget nyt, så er det selvfølgelig, fordi det nuværende ikke er godt nok.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Det er et svar til hr. Thulesen Dahl omkring vores velvilje: Det er klart, vi vil arbejde konstruktivt i udvalget; det er selvfølgelig svaret på det.

Med hensyn til hr. Kim Behnkes model: Der er ingen tvivl om, at stykafgiften i sig selv vil give en fordyrelse både af de i dag forholdsvis billige motorcykler og i høj grad også af de brugte. Så det er ikke en fremgangsmåde, der i sig selv løser det problem.

Jens Løgstrup Madsen (V):

I Danmark er motorcykler pålagt en højere registreringsafgift end biler. Resultatet af denne politik er bl.a., at motorcyklisterne kører rundt på gamle motorcykler, som sikkerhedsmæssigt og miljømæssigt ikke er optimale, ikke er så gode som ønskeligt.

Venstre støtter til fulde beslutningsforslagernes intentioner om, at motorcykler og biler skal beskattes ens. Vi håber, at vi under udvalgsbehandlingen kan finde frem til en model, som kan sikre en sådan ens beskatning. Den lange debat til trods håber vi, at denne sag kan samle et bredt flertal i Folketinget.

Til sidst vil jeg gerne sige, at vi ikke deler skatteministerens bekymring med hensyn til de mange forslag, der kommer fra de borgerlige partiers side, om at lempe skatterne. Der er rige muligheder for at spare penge. Vi vil gerne stille med konkrete forslag, også gerne på skatteministerens område.

Jes Lunde (SF):

SF er jo generelt ikke partiet, som kommer og lemper beskatningen på transport. Vi mener tværtimod generelt, at der er brug for at beskatte transport hårdere for at nedbringe CO₂-udslip og begrænse miljøbelastningen i det hele taget.

Men det gør selvfølgelig en lille smule indtryk på os, når de, der har lavet beslutningsforslagene, begynder at argumentere med miljø,

altså begynder at argumentere for, at forurenin-gen pr. persontransportkilometer er mindre på motorcykler, end den er på biler. Så det er da noget, vi godt vil have undersøgt noget nøjere under udvalgsarbejdet.

Der er også nogle andre aspekter af sagen, som vi så må have med i diskussionen. Hvad med det færdselssikkerhedsmæssige? Det er ikke rigtig berørt i forslagene. Vi vil i hvert fald gerne have det belyst. Vi vil gerne vide, om uheldsfrekvensen er større pr. persontransportkilometer på motorcykel, end den er i bil, for at se om der dér er nogle ting, vi også skal have med ind i vores overvejelser.

Og hvis vi skal i gang med at lave nogle ændringer i registreringsafgiften, så synes jeg egentlig også, vi burde se det i sammenhæng med de overvejelser, man går og gør sig i Skatteministeriet. Jeg har hørt, at man langt om længe er på vej med et forslag, der lever op til den beretning, som SF fik lavet på et beslutningsfor-slag, en beretning, hvor et flertal her i Folketin-get for efterhånden mange, mange år siden sag-de: Vi kunne godt tænke os en undersøgelse af mulighederne for at differentiere registrerings-afgiften på biler efter deres miljøbelastning.

Jeg synes, det kan være udmærket at tage sådan en større, samlet diskussion af registre-ringsafgiftssystemet, men vi vil altså gerne have alle aspekter af sagen med, før vi tager endelig stilling.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg synes altid, det er sympatisk, når SF lægger vægt på miljøaspektet, og det har da også min fulde tilslutning. Men hvis man endelig skal sammenligne flere forskellige transportformers miljøbelastning, så kunne man da gå et skridt videre og sige: Skal vi så ikke sammenligne cyk-lerne med motorcyklerne? Det er dog et endnu mere miljøvenligt transportmiddel. Og skulle vi så ikke gå over til i stedet for at give et tilskud til folk, der gerne vil køre på cykel? Det kunne man da også godt, og det ville da være bedre i tråd med SF's normale linje.

Endvidere vil jeg godt sige, at jeg savnede en vinkel på det fra hr. Jes Lundes side, fra SF's side, nemlig den sociale synsvinkel. Vi ved jo fra visse dele af dagspressen, især Ekstra Bladet, at en stor gruppe af disse brugere af store motor-cykler faktisk er sociale tilfælde, det er folk, der tjener meget lidt, det er bistandsklienter og folk med meget dårlige økonomiske forhold – det

har jo været belyst i al grundighed – og det er folk, for hvem motorcyklen betyder uendelig meget. Den er en stor del af deres liv. Den er faktisk hele deres livsgrundlag.

Jeg savnede lidt, at man fra SF's side lagde mere vægt på det sociale aspekt i, at man ned-sætter registreringsafgiften på motorcykler. Det vil jeg gerne høre SF's synspunkt på.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Jeg synes, der er grund til at udvide SF's betragtninger over forslaget, for noget af det, der jo også – har jeg da noteret mig – bekymrer SF, er de stigende problemer med bilisme i byerne. Vi aner ikke, hvor vi skal gøre af alle de biler, der hver eneste morgen myldrer ind i stor-byerne. Motorcykler fylder langt mindre. Det er langt nemmere at finde plads til motorcykler rundt om i bybilledet, end det er at finde plads til biler.

Så foreslår den radikale ordfører, fru Elisa-beth Arnold, at man lige så godt kan gå linen ud – sådan forstod jeg det – og sige: Jamen så skal folk have et tilskud til at køre på cykel. Det gør man i øvrigt i Århus i øjeblikket; dér får folk et meget stort subsidie fra kommunens borgere, hvis de fravælger bilen til fordel for cykel. Det synes jeg ikke er nogen god idé.

Jeg synes heller ikke, det er nogen god idé at sammenligne cykler med motorcykler, for der er jo tale om, at folk kan komme ind til byerne fra en langt større radius. Vi taler om, at folk kan komme på arbejde på en nem og bekvem måde, og så har de oven i købet også mulighed for at finde en parkeringsplads. Jeg ved selvfølgelig godt, at i en by som København vil det nok kun-ne mærkes på kommunens budget, hvis de mange store parkeringsafgifter falder, men på den anden side så vil det gavne miljøet.

Noget helt andet, som SF heller ikke tog højde for, er vugge til grav-vurderingen. Der medgår langt færre ressourcer til at bygge en motorcykel og til at skaffe sig af med den igen end til at fremstille en bil og senere skaffe sig af med den. Man er altså nødsaget til også at tage højde for disse her ting og ikke kun tænke på, hvor mange liter benzin der går til at køre et vist antal kilo-meter. Miljømæssigt er der kun gode argumen-ter for, at folk kommer på motorcykel.

Men så var SF bekymret for ulykkesfrekven-sen. Dér er sagen jo den, at langt de fleste alvor-lige uheld, der sker for motorcyklister, ikke sker ved kørsel i bymæssig bebyggelse, men de sker med store hastigheder på landevejene.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Hr. Jes Lunde for en kort bemærkning.

Sagerne drejer sig om beskatning af motorcykler og ikke om cykelpolitik, vil jeg gøre opmærksom på.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg skal først svare fru Elisabeth Arnold, som snakker om de sociale argumenter. Jeg har forstået det sådan, at de, der virkelig vil score den store gevinst ved, at man lempet registreringsafgiften, er dem, der køber de dyre motorcykler – det er logisk nok sådan – og det er nok ikke ligefrem de dårligst stillede, som har råd til at købe motorcykler, som i virkeligheden er langt dyrere end de biler, jeg kunne forestille mig at købe.

Jeg tror, at spredningen af motorcyklister sådan socialt set såmænd er lige så stor som spredningen af bilister – og af cyklister for så vidt også. Jeg tror, det er nogenlunde det samme.

Ideen om at give et tilskud til cyklister i stedet for, fordi man foretrækker, at folk cykler, er jeg enig i; det ville være meget bedre, hvis man cyklede. Derfor synes jeg, vi skal gøre meget for at fremme cyklismen, det kan være med cykelstier, det kan være med muligheder for at få cykler med toget, men det kan såmænd også være ved at kigge på skattelovgivning.

Vi har jo i skattelovgivningen nogle meget lukrative regler om kørselsfradrag, som cyklister ikke kan benytte sig af i praksis. Man har i Holland nogle erfaringer med at gøre det lukrativt også skattemæssigt at bruge sin cykel. Dem har jeg stillet nogle spørgsmål om i Skatteudvalget, og jeg har fået nogle svar fra skatteministeren om, at det er han ikke rigtig indstillet på; men hvis Det Radikale Venstre er indstillet på det, kan det jo være, vi kan få et samarbejde i gang her.

Til hr. Kim Behnke skal jeg sige, at jeg er helt enig i, at man selvfølgelig også skal kigge på produktionsprocessen og skrotningssomkostningerne. Det, der kaldes en vugge til grav-analyse, skal helt klart med i vores overvejelser.

Om ulykkesstatistikken: Jeg er helt klar over, at det er ved den høje hastighed på landevejene, at skaderne på motorcyklister sker, men det, vi er nødt til at spekulere på, er jo, om vi skal give et incitament til, at der kommer dobbelt så mange motorcykler på vejene. Det, jeg siger, er bare, at det må vi tage med i vores

færdselssikkerhedsmæssige overvejelser om, hvilken virkning det vil få, hvis man får en sådan udvikling.

Men lad os prøve at kigge på det i udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg synes, det var interessant, at hr. Jes Lunde tog de hollandske eksempler med, for dér er det jo arbejdsgiveren, der kompenserer den arbejdstager, som han har ansat hos sig, for den transportform, vedkommende vælger. Det er arbejdsgiveren i Holland, der beslutter f.eks. at sige: Vi vil gerne i vores virksomhed belønne den medarbejder, der tager cyklen i stedet for bilen. Derfor har det jo ikke noget som helst med afgiftssystemet eller skattesystemet at gøre.

Jeg synes, det vil være interessant, selvfølgelig, i udvalget at belyse, hvordan det hollandske system i forbindelse med transport til og fra arbejde fungerer, men jeg vil godt sige på forhånd, at det jo er interessant, at det er arbejdsgiveren, der tager sig af det, og ikke skattevæsenet.

Brian Mikkelsen (KF):

De to beslutningsforslag, der næsten samtidig er fremsat til Folketingets behandling, bør få os alle sammen til at tænke nærmere over situationen på motorcykelområdet. For hvad er det egentlig, der er sket? Overordnet er det klokkeklart, at der er en stor forskel i beskatningen. Sker det på et sagligt grundlag? Det ser ikke sådan ud, når vi ved, at motorcyklen fylder mindre i trafikken, den forurener mindre, den er mere økonomisk, den slider ikke på vejene i samme grad som biler, og der kræves ikke særlig meget plads til parkering. På trods af, at jeg kunne se skatteministeren før vise et eksempel med en meget stor motorcykel, så fylder de altså mindre, når de parkeres.

Endvidere har de høje afgifter betydet store administrative omkostninger hos Told og Skat, når hver enkelt importeret, brugt motorcykel, ofte 1.500 om året, skal vurderes. Derfor er forslaget også en stor lettelse for administrationen og godt i tråd med god konservativ politik, som altid er gået ud på at slanke den offentlige sektor, så den bliver mere effektiv. Det er ikke i vore øjne relevant, at vurderingsmænd i 1.500 tilfælde skal kigge en motorcykel, som er importeret privat, efter i sømmene.

Vi skal altså forenkle systemet, og det, vi foreslår, er altså som et mindstekrav af harmonisere udgifterne, og at man altså også fjerner forskelsbehandlingen af motorcykler, og det hænger sammen med, at man efterhånden har mange argumenter for ikke at stille motorcyklerne værre end andre transportmidler.

Hvad angår sikkerhed, som har været drøftet lidt i dag, er der opnået store fremskridt, men desværre er lovgivningen ikke fulgt med. Det er beklageligt. Det nuværende system tilskynder til køb af billige motorcykler med dårligere bremses og dårligere lysfunktioner osv.

Vi er selvfølgelig ikke blinde for i Det Konservative Folkeparti, at der er risiko forbundet med at køre på motorcykel – det er vel det mest farlige transportmiddel med motor i, der findes – men i stedet for at forbyde folk den glæde, de får ud af at føle sig frie på vejen, så skal det gøres muligt for den enkelte selv at sørge for at øge sikkerheden.

Som hr. Kim Behnke var inde på, så sker uheldene ikke i byerne, de sker som ulykkeligheder på landevejene, og det er netop i den enkeltes interesse, når vi nu ved, at motorcykelulykkerne som altovervejende hovedregel kun går ud over føreren selv og ingen andre, at man kan købe noget sikkerhedsudstyr billigere. Derfor vil en stykafgift eller indførelse af samme afgiftsregler som på personbiler være en form for frihed under ansvar. Det vil nemlig gøre det muligt for den enkelte at investere i sikkerhed, noget, vi kan være meget sikre på at man vil gøre, hvis det er billigt nok.

Hvis man så taler miljø, så er der også meget at opnå ved at stemme for forslaget. Det nuværende afgiftsniveau fremmer køb af motorcykler med mere miljøbelastende motorer, samtidig med at det pålægger katalysatorer en afgift på 180 pct., og det gør selvfølgelig disse uønskede, skønt vi lige netop ønsker at fremme salget af dem.

Motorcyklerne fylder som sagt ikke så meget som biler, og de bør derfor logisk set være et mere effektivt transportmiddel. De er meget nemmere at transportere, jf. beslutningsforslagets bemærkninger om de store transportudgifter til personbilerne. Det samme gælder ved skrotning, også her er der klare fordele ved motorcykler. Vi skal også huske, at en motorcykel slider mindre på vejen, end en tung bil gør. Så længe vi ofte kører alene i bil, vil der altid være klare fordele ved, at folk benytte motorcykler i større omfang, og derfor skal vi i hvert fald ikke straffe dem med brandskatning.

De danske veje er i forvejen ikke i alt for god stand, så der er ikke nogen grund til at belaste dem endnu mere via en u hensigtsmæssig afgiftspolitik.

Herudover oplever vi, at over 65 pct. af alle danske motorcykler er over 10 år gamle, og det minder selvfølgelig meget om den sørgelige tilstand i bilparken.

Det er meget u hensigtsmæssigt, at man ikke giver os alle sammen realistiske muligheder for at udnytte den avancerede teknologis nyeste opfindelser og landvindinger. Det gælder såvel på sikkerhedsområdet, hvor man har indført ABS og bedre køreegenskaber, som på miljøområdet med katalysatorer osv.

Vi støtter selvfølgelig beslutningsforslagene, og vi håber, de kan få flertal i Folketinget, så vi kan komme videre med projektet. Vi håber også, at der kommer en saglig diskussion om emnet – det synes jeg der har været indtil videre – og specielt om, hvilke grunde der er til at opretholde denne urimelige beskatning. Fra konservativ side har vi konkluderet, at der sker en helt urimelig favorisering af personbiler, men selvfølgelig kan vi en anden gang også tage afgifterne på dette område op til debat.

Vi går altså til forhandlingerne med håbet om, at der bliver en konstruktiv diskussion i udvalget, og vi håber, der kan findes et flertal for at få gjort noget ved problemet.

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg må sige, at efter at have hørt Det Konservative Folkepartis ordfører beundrer jeg den alvor og seriøsitet, hr. Brian Mikkelsen kan behandle dette emne med, og den alvor, med hvilken hr. Brian Mikkelsen kan behandle de forskellige argumenter for, at afgiftsbelæggelsen på motorcykler skal nedsættes.

Der er enkelte medlemmer af den radikale folketingsgruppe, som har temmelig meget benzin i blodet, og de har været svage i koderne over for disse beslutningsforslag. Men jeg har fået frie hænder, og jeg har fået lov til at sige, hvad jeg som talskvinde for den radikale gruppe vil sige om dette område.

Som udgangspunkt er jeg stærkt negativ over for at ændre på afgiftsniveauet på motorcykler, og jeg mener ikke, der er nogen af de argumenter, som er fremført af tidligere ordførere, som kan bære: Miljøargumentet, hvor man siger, at motorcykler forurenar meget mindre end biler – jamen det er i forvejen alt for meget. Almindelige cykler forurenar også meget mindre end

motorcykler, så jeg mener, det er et fejlargument. Man siger også, at skrotningsudgifterne er meget mindre fra vugge til grav – ja, men hvis man kører motorcykel, er afstanden fra vugge til grav sandelig også kortere, end hvis man kører i bil.

Der var også nogle retfærdighedsbetragtninger: Kan det virkelig være rimeligt, at motorcykler skal beskattes højere end biler? Ja, det synes jeg sandelig, når man tænker på ulykkesfrekvensen. Ulykkesrisikoen er meget større for en motorcyklist end for en bilist. Der skal også her ydes en eller anden form for forhåndspræmiebetaling for den øgede belastning, ikke blot i sundhedssystemet, men åbenbart også på politiets område, som vi har set for nylig.

Så var der sikkerhedsbetragtningerne om, at det er vigtigt at få nedsat afgiften, så der kommer flere nye motorcykler på vejene. De gamle er usikre, så man må have nogle nye i en fart. Det argument kan man åbenbart altid bruge, når det drejer sig om transport: Vi skal have noget nyt, fordi det nye er sikrere end det gamle, og derfor skal det gamle skiftes hurtigt ud.

Jeg mener ikke, der er nogen af disse argumenter, der holder. Jeg kan forstå af adskillige ordførertaler, at den massive lobbyvirksomhed, der har været udført af det såkaldte motorcykelfolk, ikke har været forgæves. De er nogle af de dygtigste, snedigste og mest charmerende lobbyister, vi overhovedet har i Danmark; det synes jeg de skal have kredit for, og jeg ser derfor med stor fornøjelse og stor forventning frem til det udvalgsarbejde, vi skal have. Jeg ser frem til den stribe deputationer, vi skal modtage af veltatoverede og hestehaleprydede folk, der skal tale for at få nedsat afgiften på deres kære motorcykel.

Jeg glæder mig til det, og jeg vil også gerne sige, at jeg gerne vil deltage lige så konstruktivt i udvalgsarbejdet, som jeg plejer at gøre. Men som udgangspunkt må jeg sige, at Det Radikale Venstre er negativt over for disse to beslutningsforslag og ikke kan støtte dem.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Det kan jo godt ærgre én, at det ikke var en anden fra den radikale gruppe, der var ordfører i dag, for så kunne det være, vi havde fået en ordførertale, som tog lidt mere seriøs stilling til forslaget.

Argumentet om, at når man sætter sig på en motorcykel, er det den korteste vej fra vugge til

grav, holder simpelt hen ikke. I tiåret 1984-1994 er der sket en halvering af antallet af alvorligt tilskadekomne motorcyklistere, så det passer ikke.

Hvis vi havde haft en stærk motorcykellobby i Danmark, havde Folketinget for længst lavet den helt urimelige danske beskatning af motorcykler om. Der er ingen andre steder i verden – jeg gentager: Ingen andre steder i verden – hvor man beskatter motorcykler så grotesk og vildt, som vi gør i Danmark, og det er jo simpelt hen, fordi den lobby er for lille. Cyklisterne udgør en stor lobby. Der bygges cykelstier, der laves særlige tunneler, overskæringer osv., fordi det er en stor lobby. Miljøfolkene finder et par syge hummere et eller andet sted, og straks bruger man 30-40 mia. kr. Der er nok af lobbyer, som får deres vilje igennem, når de kommer til Folketinget, men motorcykellobbyen har været flink og tilbageholdende. De folk har haft mere interesse i at passe deres motorcykel end i at træde politikerne i hælene i et forsøg på at få ændret afgifterne, så det er også et helt urimeligt argument.

Så til det let skjulte forsøg på at gøre motorcyklejere til tatoverede rockere osv. med hestehale, som nu kommer ind til os i Folketinget. Jeg er nødt til at gøre opmærksom på, at langt hovedparten af dem, der ejer en motorcykel i Danmark, bruger den som et almindeligt transportmiddel, og de nærer måske større interesse for deres køretøj end fru Elisabeth Arnold, der ikke beskæftiger sig med ret meget andet end cykler uden motor. Der er altså nogle mennesker, som har transportafstande, der gør, at de er nødt til at være motoriserede.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Normalt er fru Elisabeth Arnold en af mine yndlinge hos De Radikale – og så må jeg selvfølgelig sige, at der ikke er så mange af dem – men i dette tilfælde er fru Elisabeth Arnold det i hvert fald ikke.

Jeg må sige, at jeg har aldrig ejet en motorcykel, jeg vil aldrig nogen sinde komme til at eje en motorcykel og har heller ikke tænkt mig at drøne rundt på én. Men det støder mig meget, at der er denne urimelige forskel i beskatningen af motorcykler og biler, når man kan komme med det ene saglige argument efter det andet: Motorcyklerne forurener mindre, de belaster mindre osv., osv. Jeg kan ikke forstå, hvad argumentet skulle være for, at man beskatter motorcykler hårdere end biler. Det savner jeg altså en begrundelse for.

Jeg savner også en begrundelse for det holdningsskifte, der er kommet hos Det Radikale Venstre og hos fru Elisabeth Arnold, der var så fræk at sætte De Radikale i samme bås som Socialdemokratiet. Det viste sig at holde stik i dette tilfælde, men det gør det heldigvis ikke altid, og jeg håber, de skifter mening i løbet af et par år. Men det er en anden sag.

I den tillægsbetænkning fra folketingsåret 1992-93, jeg omtalte før, opfordrede De Radikale – personificeret i fru Elisabeth Arnold – sammen med resten af udvalget til, at man overvejede behovet for ændringer i registrerings- og afgiftssystemet for motorcykler. Men hvad er der sket af ændringer siden sidst? Det kunne jeg godt tænke mig at vide. Og hvad er den saglige begrundelse for, at motorcykler skal beskattes hårdere end biler? Det kunne jeg også godt tænke mig at vide.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg forstår godt, at fru Elisabeth Arnold indledte sin tale med at undre sig over, at andre kunne tage dette emne alvorligt, for det kunne fru Elisabeth Arnold i hvert fald ikke.

Jeg håber også, at de motorcykelfolk, der enten hører denne debat eller læser referatet af den eller i øvrigt lægger mærke til, hvad der foregår, også vil tage den tale, den radikale ordfører netop kom med, meget humoristisk. Mage til firkantet fremstilling af motorcykelfolket kan man vel ikke finde. Hvad med de seriøse motorcykelfolk, som bruger deres motorcykel som et transportmiddel i dagligdagen eller har en ældre motorcykel stående i garagen og tager den ud, når foråret kommer og solen begynder at skinne? Hvad med de ældre motorcyklister, vi kan se en sommerdag, hvor de kommer tøfende til stranden på deres gamle motorcykel? De har taget den frem og pudset lidt på den, de synes, det er et herligt transportmiddel, og nogle timer senere sætter de den ind i garagen igen. Jeg håber virkelig, de tager fru Elisabeth Arnold og Det Radikale Venstre meget humoristisk, for ellers må det være yderst deprimerende.

Jeg synes, fru Elisabeth Arnold burde forholde sig en anelse mere seriøst til problematikken og til de mange mennesker, der gudskelov bruger motorcyklen som et aktivt og positivt transportmiddel, i stedet for at forholde sig til sagen på den måde, fru Elisabeth Arnold netop gjorde.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Efter således at være blevet taget i skole for ikke at tage dette emne seriøst af ikke mindre end tre korte bemærkninger, vil jeg svare hr. Kim Behnke, som sagde, at disse mennesker brugte motorcyklen som et dagligt transportmiddel, og derfor skulle man tage sagen alvorligt.

Der står i et af de breve, vi har modtaget fra en af de organisationer, som beskæftiger sig med spørgsmålet, at et af argumenterne for at sætte afgiften ned er, at en motorcykel i gennemsnit kun bruges ca. 6 måneder pr. år. Der er altså tale om folk, der kun bruger den 6 måneder om året og åbenbart kun, når det er godt vejr, og derfor er den ikke noget dagligt transportmiddel til og fra arbejde. Det kan der ikke være tale om, det er i hvert fald ikke det, motorcykelfolket selv siger.

Til hr. Brian Mikkelsen vil jeg sige, at den betænkning fra 1992, som jeg ganske rigtigt er medunderskriver af, beskæftiger sig med registreringssystemet for motorcykler i al almindelighed. Den siger ikke, at registreringsafgiften skal sættes ned, den siger, at systemet skal ændres, og hvad sikkerhedsudstyr til motorcykler angår, er vi til enhver tid parat til at diskutere afgiftsfritagelse og afgiftsnedsettelse, hvis der kommer noget godt udstyr. Bare kom an! Det skal ikke mangle på velvilje, og så håber jeg, mine aktier på hr. Brian Mikkelsens hitliste for radikale kolleger er steget en lille smule.

Til sidst vil jeg sige til hr. Thulesen Dahl, at når jeg talte om den række deputationer, som jeg glæder mig til at vi får at se i Skatteudvalget, beskrev jeg nogle af de personer, som jeg regner med at se. Min beskrivelse var f.eks. ikke mindst møntet på den efterfølgende taler, fru Jette Gottlieb, som også kører på motorcykel og er forsynet med hestehale.

Jette Gottlieb (EL):

Ja, det regnede jeg sandelig også med, men jeg har nu ikke tænkt at komme i deputation til Skatteudvalget, og jeg må hellere sige med det samme til skatteministerens beroligelse, at Enhedslisten ikke kan støtte de to forslag.

Vi opfatter grundlæggende motorcyklen som et individuelt transportmiddel, der i lighed med bilerne udleder CO₂, forurener, larmer og tager plads op på vejene, om end i mindre omfang end bilerne. Derfor er det i orden for os, at maskinerne er afgiftsbelagt, for det er ikke Enhedslistens politik med spontane afgiftsnedsettelse inden for trafikområdet.

Jeg må indrømme, at en eventuel uretfærdighed i forhold til de tilsvarende afgifter for biler ikke får mig til at ligge vågen om natten, heller ikke selv om jeg som motorcyklist sandsynligvis selv er offer for den. Men skulle der fra Fremskridtspartiet eller Dansk Folkeparti eller eventuelt fra skatteministeren komme et forslag om at hæve afgifterne på biler, er vi da villige til at se meget velvilligt på en ligestilling ved den lejlighed.

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Vi behandler i dag to beslutningsforslag under ét, B 70 og B 84, og det er naturligt nok, at vi behandler dem på samme tid. Men det kan måske undre nogle, at vi behandler to beslutningsforslag, som er stort set enslydende, i hvert fald selve forslagene, selv om der er lidt forskellige bemærkninger til dem.

Stille og roligt skal jeg bemærke, at Dansk Folkeparti fremsatte beslutningsforslag nr. B 70 den 19. januar 1996, mens B 84 blev fremsat her i Folketinget den 7. februar 1996. Så kan man jo gisne om, hvis det skal være kutyme fremover, om partierne skal konkurrere på den måde, at når vi ser et andet parti fremsætte et fornuftigt, seriøst og godt forslag – det kan jo ske – sætter vi kopimaskinen i gang, kopierer det og fremsætter det samme forslag.

Så kan Folketinget jo få nok at se til, og det er ikke den stil, Dansk Folkeparti vil lægge sig fast på. Men derfor vil vi naturligvis fortsat forfølge vores mål, og når vi ser, at der er spørgsmål og forslag osv., der er enslydende med det, vi kunne tænke os, støtter vi de forslag frem for selv at fremsætte dem efterfølgende, så Folketinget kommer i denne særprægede situation. Men det skal selvfølgelig ikke afholde os fra at diskutere begge forslag, også under behandlingen senere hen i Skatteudvalget.

Status i dag er jo, at der reelt er en højere afgift på motorcykler end på biler, og efter vores opfattelse skal den forskel som et minimum fjernes. Det gælder også vedrørende fradrag for miljøudstyr. Her er det jo således, at miljøudstyr på motorcykler ikke giver særskilt fradrag i registreringsafgiften, men det gør det derimod på biler. Der er nogle forskelle, uanset hvordan man vender og drejer det, og dem bør Folketinget tage sig sammen og få afskaffet.

Debatten drejer sig så om: Hvad skal vi sætte i stedet for det nuværende? Her mener vi at stykafgifterne er det bedste våben. Vi mener, det er et retfærdigt instrument, som samtidig vil

skabe kolossale administrative lettelser for alle implicerede, både myndigheder, importører af motorcykler osv. Vi mener nemlig, at stykafgifter også bør bruges ved import af brugte motorcykler. Det siger sig selv, at det vil lette systemet overordentlig meget, og det vil fjerne enhver forskelsbehandling, som jo også allerede har været diskuteret på flere ordføreres foranledning.

Vi mener, der er nogle åbenlyse fordele ved motorcykler i forhold til en hel del andre transportmidler. De kræver mindre plads, og miljømæssigt er de et gode. Det har eksempelvis været nævnt, at de optager mindre plads i byerne. Vi mener også, det er værd at diskutere foreningen pr. transportkilometer. I mange biler er der kun én person og ikke, som skatteministeren forsøgte at give indtryk af, stort set altid flere personer, og derfor mener vi også, der skal gøres nogle ting. Vi mener, at motorcyklen er et brugervenligt og fleksibelt køretøj, og derfor mener vi, det er urimeligt, at afgiftspolitikken undergraver markedet for motorcykler i dag.

Skatteministeren nævnte risikoen for ulykker med motorcykler som et argument for, at man ikke skulle fremme brugen af motorcykler, men tværtimod måske forsøge at mindske brugen af dem som transportmiddel. Det kunne måske vække den tanke, at ligesom tilfældet er med biler, har ulykker med motorcykler også noget at gøre med, hvor gamle motorcyklerne er. Alt andet lige må man jo tro, at jo nyere motorcyklen er, desto større sikkerhed er der forbundet med at bruge den, og her er det tankevækkende, at mere end 70 pct. af den danske motorcykel-park er mere end 10 år gammel. Det kunne jo netop være et argument for, at man skulle lave et afgiftssystem, der gav motorcykel-folket større mulighed for at udskifte motorcyklerne, så de i højere grad kørte på nyere cykler frem for på ældre.

Jeg mener faktisk, der er grund til at sige tak for den opbakning, der har været om B 70. Egentlig var det vel kun skatteministeren og den radikale ordfører, fru Elisabeth Arnold, der sammen med Enhedslistens fru Jette Gottlieb talte direkte imod forslaget. Ellers var der mange positive tilkendegivelser, og det synes jeg bestemt er rart at høre.

Socialdemokratiets ordfører, hr. Erik Mortensen, syntes ikke, at forslagene nødvendigvis var skruet helt rigtigt sammen – det var sådan, jeg forstod hr. Erik Mortensen – og her vil jeg sige, at hvis vi under behandlingen af forslagene i

Skatteudvalget kan finde en bedre måde at skruer dem sammen på, hvis vi kan finde den helt rigtige model, som også hr. Erik Mortensen kan gå ind for, er vi fra Dansk Folkepartis side indstillet på at samarbejde om det. For os er det ikke afgørende, om vi får vedtaget B 70, for os er det afgørende, at de mål, som er angivet i beslutningsforslaget, gennemføres. Kan vi finde en anden model at skruer det sammen på, er vi bestemt indstillet på at diskutere det i udvalget.

Som fru Elisabeth Arnold gjorde opmærksom på – og det tror jeg er rigtigt – er der allerede anmeldt mange deputationer i Skatteudvalget, og jeg håber at se rigtig mange både langhårede og korthårede personer argumentere for de ting, som er kommet til udtryk i de to beslutningsforslag. Vi har også allerede fået mange skrivelser udefra, og det tror jeg er meget godt, for netop med fru Elisabeth Arnolds ordførertale in mente er der et utrolig stort behov for at berige Folketingets medlemmer med viden om motorcykel-folket og de vilkår, motorcykel-folket lever under. Jeg tror, det vil være meget berigende, hvis der kommer rigtig mange ind og fortæller om forholdene.

Allerede ved de henvendelser, der er kommet indtil nu, er vi i udvalget blevet gjort opmærksom på nogle specielle forhold, vi måske skal tage højde for, når det gælder veteranmotorcykler. Her er der et særligt hensyn at tage, ligesom der er for veteranbiler. Vi har jo særlige regler på det område, og vi kunne selvfølgelig vurdere, om vi kan bruge principperne for veteranbiler, når der er tale om veteranmotorcykler, hvor gamle de så skal være. Som det er i dag, er der jo nok en del mennesker, der har ældre motorcykler stående i garagen og kun tager dem ud ved helt særlige lejligheder, og så skal motorcyklerne have prøveplader, eller hvordan man nu gør i praksis. De mennesker kunne måske i højere grad tænke sig at få faste nummerplader på motorcyklerne, hvis der var nogle bedre vilkår med hensyn til registreringsafgiften, og det synes jeg vi skal kigge på.

Afslutningsvis synes jeg også, vi skal være opmærksomme på, at hele branchen, så vidt jeg kan se, støtter de fremsatte forslag, selv om – og det skal man også være opmærksom på – den debat, vi har i dag, naturligt nok nedsætter salget af motorcykler. Den usikkerhed, der er fra diskussionens start, til forslaget eventuelt bliver vedtaget, giver sig selvfølgelig udslag i den måde, markedet reagerer på; det siger sig selv. Men alligevel er branchen altså positivt indstillet.

Til det sidste skal jeg blot sige, at jeg tror, det er vigtigt, at vi ikke lægger op til, at der efter en vedtagelse skal gå meget lang tid – og det er sådan set det, jeg ser B 84 give mulighed for – før der skal komme noget fra regeringen. Jo længere tid der går fra vedtagelsen af et beslutningsforslag, til regeringen er forpligtet til at komme med sit lovforslag, jo større usikkerhed vil der blive på markedet, så jeg tror, det er vigtigt, at vi får forslaget vedtaget og tingene igangsat så hurtigt som overhovedet muligt, så vi fjerner usikkerheden hos de folk, der overvejer at købe en motorcykel.

Det skal være mine afsluttende bemærkninger, og jeg ser meget frem til en god udvalgsbehandling af forslagene. Jeg synes, at flertallet af ordførerne har lagt op til det.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Hr. Thulesen Dahls indlæg giver mig anledning til at komme med en enkelt kommentar.

Der har gennem tiderne været en positiv og imødekommende indstilling over for at lave afgiftsstrukturer, som svarer til afgifterne på biler, men det afgørende argument gennem tiderne for at komme dette i møde har været, at der skete nogle radikale ændringer med hensyn til motorcyklers sikkerhedsudstyr. Man kan ikke se bort fra det, jeg nævnte, at pr. personkilometer er der tale om 40 gange større sandsynlighed for, at man bliver kvæstet alvorligt eller dør ved en motorcykelulykke end ved en bilulykke.

Jeg har lagt mærke til, at forslagsstillerne lægger megen vægt på miljøet, og at en motorcykel ikke fylder så meget. Men for mig er det utrolig afgørende, at der kommer et meget, meget kraftigt løft i motorcyklernes sikkerhedsudstyr, så det bliver forsvarligt, hvis vi skal indrette en afgiftsstruktur, der svarer til bilernes. Man skal være opmærksom på, at når man køber en bil og betaler registreringsafgift, betaler man også registreringsafgift af et langt mere omfattende sikkerhedsudstyr. Man kan sige det på den måde, at man sparer sikkerhedsudstyret ved at købe en bil, og jeg mener, det gør det berettiget, at man har et højere registreringsafgiftsniveau for motorcykler.

Jeg er altså ikke blevet overbevist af de argumenter, der har været ført frem. Jeg synes, man på en fatal måde bagatalliserer den øgede risiko, når man ved at vælge en motorcykel frem for en bil sparer beskyttelse og sikkerhedsudstyr, og jeg synes, der er udmærket grund til at afgifts-

belægge på en sådan måde, at der ikke bliver det incitament til at spare på sikkerhedsudstyret ved at vælge en motorcykel frem for en bil. Dette argument har forslagsstillerne overhovedet ikke rokket ved.

Hvis der sker gode og gedigne fremskridt på sikkerhedssiden med hensyn til motorcykler, vil jeg sige, at det vil være forsvarligt at gå ind for tankegangen. Men hvis der ikke er tale om et godt og gedigent fremskridt for sikkerheden på motorcykler, må jeg desværre stå af.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg synes da, det er reelt nok, at skatteministeren beklammer sig meget om sikkerheden på vejene, helt bestemt. Jeg tror også, at rent statistisk set er den mest sikre transportform, der findes, flytransporten, det har jeg i hvert fald set i nogle statistikker. Men det medfører jo ikke, at vi forsøger at hælde alle folk op i fly og transportere dem pr. fly, og jeg går heller ikke ud fra, at skatteministeren lige pludselig mener, vi skal gøre det.

Og derfor er det selvfølgelig en meget firkanter betragtning, når skatteministeren alene henviser til en statistik, hvor det siges, at der er 40 gange større risiko for ulykker med motorcykler end med biler, og lægger den til grund for helt at afvise en diskussion om, hvorvidt vi skal have en anden afgiftsstruktur for motorcykler. Det synes jeg er et meget spinkelt grundlag.

Nu er skatteministeren selvfølgelig hverken trafikminister eller miljøminister; men han burde dog forholde sig til de miljømæssige perspektiver, der uomtvisteligt viser sig ved større brug af motorcykler. Jeg tror også, man skal se på, at en ændret afgiftsstruktur måske ville fremme, at andre end dem, der i dag benytter motorcykler, begynder at bruge dem.

Jeg tror ikke, man skal være så fjendsk indstillet over for motorcyklen som et transportredskab, selv om jeg selvfølgelig er bekendt med – som fru Elisabeth Arnold gjorde opmærksom på det – at der er tider på året, hvor det af naturlige årsager kan være svært at bruge en motorcykel. Det er helt klart. Men jeg tror, vi skal være mere fordomsfri i vores diskussion og i vores indstilling til problemet, for så tror jeg også, vi får en bedre, langt bedre udvalgsbehandling af spørgsmålet, end vi ellers ville få.

Kim Behnke (FP):

Skatteministeren har, så vidt jeg er orienteret, i dag været ude og åbne udstillingen »Biler i Bella«, og en af de fornøjelser, ministeren i den forbindelse har kunnet nyde godt af, har nok været de store, flotte og fint polerede motorcykler, der har været udstillet derude. De er blevet stillet op for at lokke danskerne til at købe flere motorcykler.

Realistisk set er det nok sådan, at det ikke er ret mange af de motorcykler, der nogen sinde bliver solgt i Danmark. Det er nemlig ganske enkelt alt, alt for dyrt, hvis man ønsker at erhverve disse pragteksemplarer. Det er ellers nye motorcykler, hvor sikkerhedsudstyret er i top. Der er sat ABS-bremser på, der er lavet nye konstruktioner, hvor man benytter sig af nye materialer, nye former for stelkonstruktion osv. osv., som gør, at motorcyklen er langt mere sikker, end hvis vi bare går få år tilbage.

En motorcykel, der f.eks. koster 100.000 kr. før afgift, vil koste 165.000 kr. ude i butikken; men hvis man i stedet vælger en bil, er prisen væsentlig mindre. Og det princip, at vi her i Danmark har valgt at beskatte motorcyklerne højere end bilerne, er der ingen mennesker, der kan forstå. Det er jo blevet sådan, at for at kunne købe en motorcykel, i hvert fald en af de større motorcykler, skal man enten være medlem af en rockerklub – altså dem, som fru Elisabeth Arnold tror vil komme i deputation – eller også skal man være borgmester Hansen nede i Sønderjylland, som nu kan prale af, at han har købt sig en ny, stor motorcykel.

Ganske almindelige mennesker har ikke råd til at købe de større, seriøse motorcykler. De gør i stedet det, at de kører rundt på ganske betragtelig gamle motorcykler. Som hr. Brian Mikkelsen var inde på, er 65 pct. af de motorcykler, der kører rundt i Danmark, over 10 år gamle. Det er gamle, gamle motorcykler, som man forsøger at holde liv i, det er vel at mærke motorcykler, som for forbrændingens vedkommende forurener væsentlig mere end de nye, og hvis de kører galt, er risikoen for et alvorligt uheld langt større.

Endelig er der det at sige til det, at der også sker en betragtelig import af små, gamle motorcykler fra udlandet på grund af det danske afgiftssystem. Branchen har ikke lagt skjul på, at en konsekvens af at ændre afgiftssystemet, sådan som vi har foreslået i vores beslutningsforslag, vil være, at der bliver tale om salg af flere nye, store motorcykler, og det må ud fra alle betragtninger også siges at være en fordel.

De bekymringer, der er givet udtryk for i dag, er alle sammen gået i retning af, om sikkerheden ved at køre motorcykel er tilstrækkelig. Ministeren var heroppe og fortælle Folketinget, hvor forfærdeligt det er, at risikoen for uheld er større pr. kørt kilometer ved motorcykelkørsel end ved bilkørsel, og det er utvivlsomt korrekt. Men at konklusionen så skal være, at man af den grund lægger særlige afgifter på motorcykler, har vi svært ved at forstå. Det er en kendsgerning, at det er blevet endog særdeles farligt at køre cykel i byerne, men det foranlediger jo ikke ministeren til at konkludere, at der skal lægges en særlig registreringsafgift på cykler, og derfor er ræsonnementet forkert.

Ræsonnementet burde i stedet være: Hvad kan vi fra Folketingets side gøre for at sikre motorcyklerne bedre? En af mulighederne er, at man i hvert fald lader være med at lægge ekstreme statsafgifter på det ekstra sikkerhedsudstyr, branchen har udviklet, men som er alt for dyrt at få sat på motorcyklerne. Folk, der har skrabet penge sammen, går til forhandleren, og når de ser priserne, vælger de de billige motorcykler og fravælger de dyre, som ellers er bedre.

Det Radikale Venstres ordfører brugte en stor del af sin taletid til at tale godt for cyklerne – altså dem uden motor – og intet ondt skal siges om cyklen, for den er måske en af de største opfindelser i menneskehedens historie.

Men det, vi taler om her, er jo altså muligheden for at flytte passagerer fra biler til et andet køretøj, og dér er cyklen ikke et værdigt alternativ, så snart vi kommer op på afstande på 20 km eller mere mellem hjem og arbejde; dér skal der motor på, og det er bedre at have den motor sidende på en motorcykel end på en bil.

Man har i branchen foretaget nogle optællinger, som viser, at der faktisk burde være solgt langt flere motorcykler i Danmark, når man tager vores befolkningstal i betragtning. Man taler om, at der kunne sælges op imod 5.000 motorcykler mere i Danmark, når man ser på de andre lande, som ellers på andre punkter er sammenlignelige med Danmark. Det er jo noget, der gør indtryk, særlig det forhold, at disse mennesker også havde noget nemmere ved at komme af med deres transportkøretøj, når de når frem til deres arbejde inde i byerne.

Jeg har fået fremsendt et eksempel, hvor en person er i den situation, at han gerne vil have en motorcykel indregistreret, en motorcykel, som i 1972 kostede omkring 20.000 kr. hos en forhandler; nu i dag, i 1996, altså mere end 20 år

efter, skal han minsandten stadig væk betale omkring 20.000 kr. i registreringsafgift. Det vidner jo om, at det system, vi har, heller ikke tager hensyn til, at mange af motorcyklerne i dag har en alder, hvor de burde være at betragte som veterankøretøjer.

Ordføreren for Enhedslisten, fru Gottlieb, gjorde opmærksom på, at hun selv kører motorcykel. Hun burde netop være interesseret i, at afgiften på disse gamle Nimbusmaskiner og andre blev sat ned.

Definitionen på en veteranmotorcykel bør ikke kun være de allerførste spæde forsøg på motorcykler; for langt hovedparten af de gamle maskiner, vi har, ligger aldersgrænsen på 20 eller 25 år, og det burde være sådan, at de skulle være at betragte som veterankøretøjer og også beskattes som sådanne. For de bruges jo netop ikke til kørsel hele året rundt. De bruges til deltagelse i enkelte løb osv. og er ellers ikke ude at slide på vejene. Derfor er det helt urimeligt, at de skal betale så høj en afgift.

Så har der været en del diskussion om den måde, man i fremtiden bør skrue systemet sammen på. Beslutningsforslag nr. B 84, som vi er medforslagsstillere til, lægger op til, at der kan være to muligheder. Den ene mulighed kan være, at man laver en egentlig stykpris, og det er jo det forslag, som branchen har hilst mest velkomment. Den anden mulighed er, at man laver en generel nedsættelse eller en ligestilling med bilerne.

Hvilken af modellerne der er den rigtige, vil vi lade det være op til forhandlingerne i Folketinget at finde ud af. Under alle omstændigheder er vores ønske, at den helt urimelige afgiftsbelastning, der finder sted af motorcyklerne i øjeblikket, kunne blive ændret.

Kigger man så rundt i Folketinget, må vi sige, at kan det lykkes at overbevise SF om, at der er miljøgevinster at hente, tegner det jo til, at der kan være et flertal i Folketinget, der går ind for at få afgifterne på motorcykler sat ned. Det flertal vil vi selvfølgelig prøve at få holdt sammen på under udvalgsarbejdet, så vi – gerne inden denne folketingsssamlings afslutning – kan få vedtaget et forslag, der betyder, at vi får afgifterne sat ned.

Så var hr. Thulesen Dahl, som jo er ordfører vedrørende beslutningsforslag nr. B 70, inde på, at der med hensyn til vores forslag, B 84, var tale om en kopiering. Det er ingenlunde tilfældet. Tværtimod er det sådan, som hr. Thulesen Dahl selv gør opmærksom på på side 2 i bemærknin-

gerne til sit eget forslag, at der er tale om en genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 121 fra folketingsåret 1994-95. Det var et beslutningsforslag, som Fremskridtspartiet fremsatte, så er der nogen, der har haft gang i kopimaskinen, må det være Dansk Folkeparti, al den stund det altså er Fremskridtspartiets forslag, man har kopieret.

Grunden til, at vores forslag kom på det tidspunkt, og grunden til, at der er sket ændringer i Fremskridtspartiets forslag i forhold til sidste folketingssamling, er, at vi blev mødt med forskellige løftede øjenbryn og kritik fra branchen. Den kritik ville vi ikke længere udsættes for, og derfor gjorde vi os den ulejlighed at kontakte folk i branchen og bede dem om nøje at gå tingene igennem sammen med os. Det kan man sige er en form for omvendt lobbyisme. Det forventes jo ofte, at det er brancherne, der henvender sig til politikerne og siger, hvordan de gerne vil have det. I det her tilfælde var det altså politikerne, der henvendte sig til branchen.

Som det fremgår af Motormagasinet fra den 4. marts 1996, er branchen af den holdning, at lige præcis beslutningsforslag nr. B 84 er det, der bør nyde fremme, og det er jo selvfølgelig, fordi branchen har haft mulighed for at have forslaget til gennemsyn og komme med kommentarer, inden det blev fremsat her i Folketinget. Derfor er forslaget bedre end det beslutningsforslag, B 121, som Fremskridtspartiet fremsatte i sidste folketingssamling.

Vi vil nu bruge det udvalgsarbejde, der skal i gang, til at få de 90 mandater samlet, og det tyder jo på, at et flertal bestående af Venstre, Det Konservative Folkeparti, Fremskridtspartiet, Dansk Folkeparti og SF kunne finde sammen om at få dette her gennemført. Jeg er overbevist om, at argumenterne for at få motorcykelafgiften sat ned, særlig på miljøside, er så vægtige, at SF vil ende med at støtte forslaget. Og lykkes det, ja, så er vi kommet et ganske vigtigt og godt skridt videre.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg skal ikke trætte Folketinget med at gå ind i en lang debat med hr. Kim Behnke om de dér formaliteter. Det tror jeg sagen er alt for vigtig til. For os er det langt vigtigere, at vi får gennemført disse initiativer, frem for at diskutere, hvem der står som forslagsstiller.

Det var også derfor, jeg markerede over for hr. Erik Mortensen fra Socialdemokratiet, at det er helt klart, at vi er indstillet på og parate til, hvis man under udvalgsbehandlingen kunne finde en bedre model end den, der er strikket sammen i de beslutningsforslag, vi behandler i dag, men med de samme mål, at tage vores af bordet.

Jeg skal bare sige, at jeg selvfølgelig er fuldt bekendt med de ting, som hr. Kim Behnke remser op, om ikke andet så fordi jeg jo selv var ordfører vedrørende det beslutningsforslag, hr. Kim Behnke refererer til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Ove Fich):

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Den fg. formand (Ove Fich):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Retsudvalget (12/3 96):

Udtræder: Jette Gottlieb (EL)

Ny stedf.: Keld Albrechtsen (EL)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 14. marts 1996, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.38