

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 54 (V, KF, FP og DF) stemte for, 61 (S, SF, RV, EL og CD) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 46:

Forslag til folketingsbeslutning om neutralisering af den 20. almindelige vurdering.

Af Kirsten Jacobsen (FP) m.fl.

(Fremsat 15/11 95. Første behandling 1/12 95. Betænkning 30/4 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 54 (V, KF, FP og DF) stemte for, 62 (S, SF, RV, EL og CD) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden (sidste) 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. Første behandling 13/3 96. Betænkning 2/5 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Vi skal nu om lidt afgive vores stemme til sidstebehandlingen af beslutningsforslaget om at nedsætte beskatningen på motorcykler. Det er jo en sag, der har optaget mange sind den seneste tid. Og det er såmænd ikke på grund af, at der i beslutningsforslaget står, at afgiftssatserne skal nedsættes på motorcykler. Nej, det er, fordi vi har søgt at skabe flertal for en omlægning af registreringsafgiftssystemet på motorcykler til en stykafgift, der samtidig kunne tage miljøhensyn.

Et flertal i Folketinget har gennem længere tid forhandlet, og jeg tør vist godt sige, at der var en klar forståelse blandt et flertal her i Folketinget for, at man skulle søge at finde en omlægning til stykafgifter på motorcykler, som samtidig tog et miljøhensyn. Desværre har regeringen gjort alt, hvad regeringen har kunnet for at modarbejde, at et sådant flertal skulle komme til sin eksistens her ved andenbehandlingen af dette forslag. Regeringen har søgt benspænd på en for mig at se utrolig unfair måde ved i sidste øjeblik, inden Skatteudvalget skulle afgive betænkning over denne sag, at komme med visse, som det hedder, EU-retlige synspunkter omkring en kommende stykafgift på motorcykler.

Det er sket ved, at skatteministeren har fremlagt et notat, som siger, at der muligvis i forbindelse med et kommende EF-direktiv, som måske bliver vedtaget til efteråret, som i øvrigt skal vedtages med enstemmighed, og som måske træder i kraft i 1997, kan være visse EU-retlige betæneligheder ved at gennemføre en sådan stykafgift.

Af en gennemgang af notatet fremgår det imidlertid, at de EU-retlige betæneligheder er usædvanlig små. Og derfor virker det utrolig mærkværdigt, at regeringen på den måde forsøger at hindre et flertal i Folketinget i at gennemføre en omlægning af motorcykelafgifterne ved at komme med et notat, som der er utrolig meget tvivl om, og komme med det i sidste øjeblik, inden man skal afgive betænkning i Skatteudvalget.

Derfor vil jeg godt ved denne anden og sidste behandling bede skatteministeren om her fra Folketingets talerstol klart at fortælle os alle sammen, hvori de EU-retlige betæneligheder skulle bestå i det måske kommende direktiv, som kan vedtages i Ministerrådet til efteråret. Så har vi det da i det mindste ikke bare i et notat fra

regeringen, så har vi i hvert fald også stående i referatbøgerne, hvad det er for nogle betænkkeligheder, regeringen mener at kunne påstå der kan være med det måske kommende direktiv.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Næsten 2 måneder er der gået, siden disse beslutningsforslag blev behandlet her i Tinget første gang. I den mellemliggende periode er forslagsstillerne kommet med den ene håbefulde udmelding efter den anden og har hver gang skabt yderligere usikkerhed i branchen.

Regeringen har helt fra starten meldt klart ud. Der er ikke provenumæssig baggrund for at nedsætte registreringsafgiften på motorcykler. Det er ikke regeringens skyld, hvis der har været uro i branchen. Vi har meldt klart ud fra starten. At dette har været trukket i langdrag, er ikke regeringens skyld, tværtimod.

Beslutningsforslagets fremsættelse og den langsommelige procedure, som forslagsstillerne har praktiseret, har fundet sted lige præcis i højsæsonen for salg af motorcykler. Og det er endnu mere uheldigt, at forslagsstillerne her ved andenbehandlingen forsøger at skabe det indtryk, at der måske kunne komme billigere motorcykler til efteråret. Det gør der ikke, så branchen kan roligt bruge forsommeren på at indhente det forsømte.

Med hensyn til det EU-retlige kan jeg oplyse, at de oplysninger, som jeg har givet i forhold til udvalget, har været oplysninger, som har været kendt længe; det er ikke noget nyt, vi har fundet på. Det er et direktivforslag, det er ikke et måske-direktivforslag. Det er et direktivforslag, hvorom der er etableret en fælles holdning. Direktivforslaget er så tæt på en endelig vedtagelse, som det kan være, og der er ingen tvivl om, at hvis et folketingsflertal begynder at vedtage et lovforslag, som er i modstrid med et sådant direktivforslag, om hvilket der er etableret en fælles holdning, så har vi et EU-retligt problem.

Hr. Thulesen Dahl forveksler lidt problemstillingen vedrørende stykafgifter. Stykafgifterne er et andet aspekt, som både har et EU-retligt perspektiv, men også et mere, hvad skal vi kalde det, konkurrencemæssigt perspektiv. Enhver kan sige sig selv, at en stykafgift på f.eks. 30.000 kr., der er helt uafhængig af, om motorcyklen er 5, 10 eller 15 år gammel, eller om den som ny koster 50.000 kr. eller 100.000 kr., vil skabe en helt uholdbar konkurrenceforvridning. Det er det afgørende element, når regeringen gang på

gang har taget afstand fra at arbejde med en stykafgift på dette område. Det er stik imod alle former for konkurrenceneutralitet.

EU-retligt er der også nogle problemer, idet en stykafgift vil medføre en meget kompliceret afgiftsstruktur, vil medføre en meget forskellig omkostning på motorcykler, der er importeret brugt fra forskellige lande, og det vil også gøre, at det i heldigste fald vil være et utrolig kompliceret og bureaukratisk afgiftssystem, og det kan vi altså ikke på nogen måde tilslutte os.

Så der er mange gode grunde til, at regeringen fra starten har sagt, at der ikke er basis for, at dette forslag kan følges.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg tror, man med lidt god vilje kan sige, at det meste af skatteministerens tale var skrevet, inden skatteministeren hørte mit indlæg her fra talerstolen ved andenbehandlingen, for skatteministeren siger som svar, at der jo ikke er provenumæssig baggrund for at nedsætte afgifterne. Jamen skatteministeren er jo udmærket klar over, at de forhandlinger, der har været ført med et flertal herinde i Folketinget, har gået på at omlægge afgiftssystemet, de har jo ikke gået på samlet at nedsætte, men har gået på at omlægge til stykafgifter, netop fordi det jo i modsætning til det, skatteministeren siger, er meget, meget mere enkelt at indføre stykafgiftssystemet end det registreringsystem baseret på værdi, som findes i dag.

Så må jeg også sige, at når skatteministeren siger, at der her ved andenbehandlingen gives branchen det indtryk, at der kan findes en ordening til efteråret, så er det jo ikke rigtigt. Jeg har jo ikke på noget tidspunkt sagt, at nu må det så vente til efteråret, nu må vi gennemføre noget til efteråret. Det har jeg jo ikke belæg for. Vi har hele tiden arbejdet for at få den omlægning her på plads, men må desværre nu konstatere, at regeringens arbejde for at lave benspænd over for det flertal har båret frugt. Det må jeg jo konstatere, og så må jeg vente på, at der eventuelt måtte vise sig et flertal for at gøre noget på dette område, og det håber jeg selvfølgelig der vil, men vi har ikke nogen baggrund for at sige, at der kan ske noget til efteråret på dette område.

Så mangler jeg jo stadig væk svar på det, jeg spurgte skatteministeren om, for det, jeg spurgte skatteministeren om, var helt konkret: Hvor i det EF-direktiv, som måske bliver vedtaget til efteråret, hvor der er skabt en fælles holdning

osv., som skatteministeren siger, er de EU-retlige betæneligheder?

Svaret fra skatteministeren er alene, at det er kompliceret at lave et stykafgiftssystem, så derfor er det nok i strid med direktivet. Det er jo ikke et svar. Der er lande i EU, som slet ikke har afgifter på motorcykler. Der er meget forskellige afgiftsstrukturer på både biler og motorcykler blandt EU-landene, og derfor kunne vi selvfølgelig også inden for direktivets rammer lave en omlægning, hvis man ellers politisk vil gøre det, så derfor vil jeg godt endnu en gang bede skatteministeren nu, hvor det ikke kom frem i første omgang, præcis fortælle, hvor i det direktivforslag, der ligger på bordet, der er problemer i forhold til EU-ret.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg vil ikke gå ind i en større polemik om dette her, men blot konstatere, at der ikke er et flertal for dette forslag, og derfor kan branchen roligt gå i gang med det forehavende, som de nu har valgt at beskæftige sig med, nemlig at sælge motorcykler.

Med hensyn til det EU-retlige kan jeg sige, at i direktivforslaget er det indrettet på en sådan måde, at i forhold til de krav, som stilles til motorcyklerne, og som er frivillige og skal være gældende i medlemsstaterne fra den dag, hvor direktivet træder i kraft, gælder det om, når man vil prøve via afgiftsdifferentiering at tilgode og fremme formålet, at gøre sådan, at man siger, at for en motorcykel, der skal opfylde normerne, da tillades det, at man laver en afgiftsdifferentiering.

Denne afgiftsdifferentiering må ikke være større end de meromkostninger, der skal være ved at etablere den pågældende konstruktion, som gør, at motorcyklen kan blive godkendt i det pågældende direktiv. Den overholder altså normerne. Det er det afgørende. Det vil sige, at man ikke kan lave en større afgiftsdifferentiering. Sådan som jeg forstår direktivet, er man ikke i stand til at lave en større afgiftsdifferentiering, end hvad der svarer til meromkostningerne ved at gøre den pågældende motorcykel i overensstemmelse med normerne. Det gør, da mange motorcykler allerede i dag overholder disse normer, at afgiftsdifferentieringen kan blive ganske beskedent, sådan som direktivforslaget læses af mig, sådan som jeg har lagt det frem.

Det er baggrunden for, at jeg har sagt, at det ikke er muligt ved hjælp af en stykafgift, som jeg

i øvrigt af andre grunde har sagt er helt urimelig, på nogen klar eller simpel måde at opfylde disse krav, og derfor er jeg altså i en situation, hvor jeg har sagt, at den usikkerhed, der eksisterer i relation til direktivforslaget med den fortolkning, der er, gør, at jeg vil sige, at jeg ikke synes, der er grundlag for at gå i gang med at lave en øvelse af denne karakter, sådan som det er blevet lagt frem.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg skal ikke forlænge debatten meget mere, for det er jo rigtigt, som skatteministeren siger: Der er jo ikke flertal for denne omlægning nu. Det må vi bare tage til efterretning. Men jeg vil gerne anholde skatteministerens synspunkt omkring det EU-retlige, og jeg kan godt forstå, at skatteministeren i sin redegørelse for de mulige EU-retlige problemer er fuld af forbehold og siger: »at for mig at se«, »ud fra det, jeg kan fornemme«, og »muligvis det ene og muligvis det andet«, for det er sådan en tynd argumentation, der lægges for dagen i forsøget på at splitte et flertal, der var på vej for at lave en omlægning, at det næsten skriger til himmelen.

Jeg glæder mig til, når dette EF-direktiv, som der jo er en fælles holdning om, bliver vedtaget, at se regeringens kommentarer – efter selvfølgelig også at måtte spørge Kommissionen, hvad der så kan gøres – og til at se, at regeringen måtte konstatere, at det, vi var i færd med at lave på dette område, selvfølgelig sagtens kan indeholdes inden for direktivets rammer. Man kunne også sige: Ja, det manglede da bare andet. Hvis vi her fra dansk side var gået med på et direktivforslag, der ikke kunne rumme dette i direktivet, så havde vi da for alvor et problem, og derfor tror jeg, man vil se, når vi når frem til 1997 og direktivet er på plads, og når vi arbejder med dette her på et senere tidspunkt, at så må regeringen erkende, at omlægningen sagtens kan finde sted, og så må vi jo se, hvordan stemmeafgivningen vil være på det tidspunkt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 50 (V, KF, FP og DF) stemte for, 64 (S, SF,

RV, EL og CD) imod; 1 (Svend Aage Jensby (V)) stemte hverken for eller imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Anden (sidste) 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. Første behandling 13/3 96.

Betænkning 2/5 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kim Behnke (FP):

Behandlingen af både det foregående og det nærværende beslutningsforslag vedrørende motorcykelafgifterne har jo meget klart over for befolkningen illustreret, hvilke interesser der gør sig gældende i regeringen.

Senest har skatteministeren under det foregående punkt bekræftet, at det, der primært er bekymringen i regeringen, er rene provenumæssige betragtninger. Man vil under ingen omstændigheder være med til, at de uforskammet høje danske afgifter bliver harmoniseret eller nedsat. Al tale om, at vi i Danmark skal have et afgiftsniveau på linje med de europæiske, al tale om, at vi efterhånden skal bevæge os frem mod, at afgifterne i Danmark bliver nedsat, er det rene blålys. Lige så snart vi kommer til de konkrete sager, hvor de konkrete afgiftsnedsættelser bliver foreslået, stritter regeringen imod og kæmper med djævelens vold og magt for at sørge for, at provenuet bliver i statskassen.

Derfor blev det under behandlingen af forslaget ret hurtigt klart for os, at der ikke er et flertal i Folketinget på nuværende tidspunkt for at nedsætte afgiften.

Derefter gik vi i gang med den anden fase, nemlig spørgsmålet om: Kunne man så i det mindste omlægge afgiften, sådan at man fremmede de miljøvenlige motorcykler og sørgede for at få nogle af de meget gamle cykler skiftet

ud med moderne motorcykler, som set ud fra en miljøbetragtning er langt bedre for alle.

Vi må igen konstatere, at dér har skatteministeren åbenbart mere at skulle have sagt i regeringen end miljøministeren. For alle de flotte taler, alle de mange miljøredegørelser både fra trafikministeren og fra miljøministeren om, at vi skal sørge for, at trafikken afvikles så miljøvenligt som overhovedet muligt, holder heller ikke en meter.

Lige så snart vi kommer frem til snoren, er det skattetekniske betragtninger, der gør sig gældende i regeringen, og som man bruger som udgangspunkt for den politik, der bliver ført.

Derfor er det ærgerligt, at SF, som ellers undervejs i forløbet viste mod til at være med til netop en skatteomlægning, at SF af alle partier lod sig skræmme af EU-spøgelset til ikke at ville være med til, at vi kunne få vedtaget et forslag, som ville betyde en omlægning af motorcykelafgiften.

Vi må fra Fremskridtspartiets side sige, at det er ærgerligt, at al den debat, der nu har været, ikke har kunnet føre til noget konkret og positivt.

Ministeren bebrejdede forslagsstillerne, at det er vores skyld, at branchen er gået i stå osv. Men det er jo ærlig talt lidt pinligt, at det er oppositionen, der skal være dem, der tør betræde nyt græs, at det er oppositionen, der tør tage den slags debat op, når det rent faktisk burde ligge i en regerings lod at få den slags sager fremmet.

Men hvis ikke denne behandling har medført andet, så har den i hvert fald fået det resultat, at det i befolkningen nu står lysende klart, hvilken holdning regeringen har: Pengene skal i statskassen, koste hvad det vil. Og når vi har muligheden for at gavne miljøet, så fravælger regeringen den mulighed.

Jeg synes, det er kedeligt, at det er det, der bliver udgangen på det. Men om ikke andet så er det lærerigt, og vi håber stadig væk på, at vi på et senere tidspunkt kan tage sagen op igen, og vi håber på, at SF ikke længere til den tid lader sig skræmme af EU-spøgelset, men er parat til at leve op til den politik, SF selv har formuleret her i Folketinget og kan være med til at få afgiften på motorcykler helst sænket, men som det næstbedste få den omlagt til fordel for de miljøvenlige motorcykler.

Hermed sluttede forhandlingen.