

## Afstemning

**Tredje næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Udenrigsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**13) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 107:**

**Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskatningen af motorcykler.**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.  
(Fremsat 29/2 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Der er ikke sket så meget nyt, når det gælder registreringsafgiften på motorcykler, siden et lignende forslag sidst var til behandling i Folketinget.

I bemærkningerne til beslutningsforslaget hedder det, at forslaget fremsættes, fordi motorcykler på trods af en lang række fordele beskattes alt for højt. Og dér vil jeg godt spørge: Hvilke fordele? For jeg synes i hvert fald ikke, det kan kaldes en fordel, at risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade er 30-40 gange højere for folk, der kører på motorcykler, end den er for bilister. En helt ny norsk undersøgelse viser, at de marginale eksterne omkostninger pr. personkilometer er ca. 5 gange så høje for motorcykler som for almindelige personbiler. Forskellen skyldes især ulykker og støj.

Dernæst siger forslagsstillerne, at registreringsafgiften på motorcykler er højere end på biler. Det mener jeg er misvisende. Motorcykler er ikke generelt hårdere beskattede end biler. Afgiftsberegningen er blot mere progressiv. Almindelige, billigere motorcykler er lavere beskattet end almindelige, billigere biler. Faktisk havde næsten 47 pct. af de motorcykler, der kom på gaden i 1999, skullet betale mere i registreringsafgift, hvis afgiftsberegningen var

foretaget som for almindelige personbiler uden airbags. Kun de større og mere bekostelige touring- og sportsmotorcykler med samme pris før afgift som almindelige personbiler er hårdere beskattede end almindelige personbiler. Men sportsvogne er jo altså også hårdere beskattede end almindelige personbiler.

Motorcykler forurener også mere end biler, fordi de normalt ikke er påmonteret katalysator. Europa-Kommissionen vil, efter hvad jeg har fået oplyst, snart barsle med et forslag, der fra 2006 vil kræve en rigtig, altså en 3-vejs, katalysator på de større, 4-takts motorcykler. Jeg vil bl.a. i lyset heraf være indstillet på at drøfte, om vi kan fremskynde en sådan udvikling til gavn for miljøet.

Her og nu må jeg dog på regeringens vegne afvise forslaget. Vi kan ikke gå ind for, at vi gennem lempelige afgifter skal understøtte salget af specielt flere store motorcykler.

**Hugo Sørensen (S):**

Lad mig starte med at gøre det klart, at Socialdemokratiet ikke støtter forslaget om nedsættelse af beskatningen af motorcykler.

Vi finder, som også skatteministeren har gjort rede for, at afgiftsforskellen på biler og motorcykler er mere i overensstemmelse med hinanden, end forslagsstillerne giver udtryk for i bemærkningerne til forslaget.

Vi finder derfor ikke, at der er baggrund for en lempelse af de nuværende afgifter. Vi finder heller ikke, at de af forslagsstillerne påståede sundheds- og miljøhensyn giver nogen klar begrundelse for at lempe afgifterne, og da lempelserne af afgifterne alt i alt vil blive øget særlig på motorcyklerne, ser Socialdemokratiet altså ingen grund til at bakke forslaget op.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Jeg har tre spørgsmål til hr. Hugo Sørensen.

Hr. Hugo Sørensen siger, at motorcykler ikke bliver beskattet hårdere end biler. Må jeg spørge hr. Hugo Sørensen, om ikke det er korrekt, at hvis man køber en bil til erhvervs-mæssig kørsel og får den gulpladeregistreret, er der en markant lavere afgift. Men den mulighed findes jo ikke, hvis man vil bruge en motorcykel til erhvervs-mæssig kørsel. Altså er en motorcykel til erhvervs-mæssig kørsel langt hårdere beskattet end en bil til erhvervs-mæssig kørsel.

Det andet er spørgsmålet om det forøgede salg. Hvis nu det øgede salg af motorcykler rent

faktisk resulterede i færre biler i byerne, ville det så ikke også være i overensstemmelse med Socialdemokratiets politik?

Og det tredje spørgsmål drejer sig om det miljømæssige: Er det ikke korrekt, at hvis familierne lader være med at købe bil nr. to, men i stedet for får en motorcykel som køretøj nr. to, er der en betragtelig miljøfordel at hente?

(Kort bemærkning).

**Hugo Sørensen (S):**

Det, jeg har oplyst her fra talerstolen, er helt i overensstemmelse med de tal, vi har kunnet til egne os, og hvis vi skal dybere ned i konkrete tal, kan vi gøre det via udvalgsarbejdet.

Når hr. Kim Behnke hævder, at den erhvervsmæssige del af motorkøretøjerne er hårdere beskattet, så må vi sige, at der jo er en meget begrænset mulighed for erhvervsmæssig anskaffelse af motorkøretøjer. Når man sammenligner med den trafik, der er i byen, må man jo sige, at heller ikke biler på gule plader normalt benyttes til persontransport, så jeg ser ingen sammenligning i de af hr. Kim Behnke fremførte begrundelser.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Til hr. Hugo Sørensen: Når nu man ønsker at få bragt en vare rundt i byen, og det ikke kan ligge bag på en af de grønne cykelbude, hvad er alternativet så i dag? Det er, at man bestiller en stor budtransport, som kører rundt i byen, holder uden for butikkerne, er til stor gene for trafikafviklingen.

Hvis man derimod kørte det på en motorcykel, som kunne gulpladeregistreres med lavere afgift, så fyldte det ikke noget i bybilledet, de kom hurtigere rundt, og det var til fordel for erhvervslivet, det var til fordel for miljøet.

Vil hr. Hugo Sørensen ikke godt tage stilling til det, at motorcykler kan bruges til erhvervsmæssig transport, gulpladeregistreres fuldstændig som med biler, og at det vil være både miljømæssigt og erhvervsmæssigt en fordel for alle?

(Kort bemærkning).

**Hugo Sørensen (S):**

Det, hr. Kim Behnke efterlyser, er jo en ny situation omkring hele transportsystemet, og det kræver nok en betydelig større indsats end den, vi kender til her i dag. Men vi kan selvfølgelig altid diskutere spørgsmålene i udvalget.

Der er jo ikke nogen sammenligning mellem en motorcykel på gule plader, som vi ikke kender i dag, og en bil på gule plader.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Nu er det jo ikke sådan, at jeg bringer noget nyt ind i debatten. Det fremgår af det beslutningsforslag, der er til forhandling i øjeblikket, oven i købet i teksten på forsiden, det er ikke noget, vi har sneget ind i bemærkningerne: »Folketinget opfordrer desuden regeringen til at ændre den diskrimination, der på nuværende tidspunkt finder sted med hensyn til erhvervsmæssig kørsel og motorcykler.«

Det er altså en del af det beslutningsgrundlag, som Socialdemokratiet skal tage stilling til, og hvis Socialdemokratiet er så bekymret, hvorfor ser man sig så ikke om til Sverige, til Tyskland, til Italien, til Frankrig? Alle lande omkring os har muligheden for, at motorcykler bliver brugt erhvervsmæssigt. Og hvis hr. Hugo Sørensen nogen sinde har været på besøg f.eks. i Italien eller Frankrig, vil han se, at der jo er masser af disse erhvervsmæssige motorcykler, som er til stor fordel for alle parter.

Hvorfor vil Socialdemokratiet ikke tage stilling til den del af forslaget, når det rent faktisk står på forsiden?

**Kristian Jensen (V):**

Forslaget er jo en genfremsættelse af et beslutningsforslag, der har været fremsat tidligere, godt nok i en revideret form. Men jeg skal, på samme måde som Venstres ordfører tidligere, sige, at vi er positivt indstillet over for forslaget.

Vi mener i Venstre, at det vil være en fordel, hvis vi helt har ligestilling mellem motorcykler og biler, hvad angår beskatning, og jeg forstår på forslagsstillerne, at det, man lægger op til med de ønsker, der er nævnt på forsiden, er, at man netop har en ligestilling mellem den beskatning, man har af motorcykler, og den beskatning man har af biler, ligeledes med hensyn til erhvervsmæssig kørsel.

Derfor er Venstre positivt indstillet over for at se på, hvilke muligheder der er for at rette op på den skævhed, der er i øjeblikket. Og vi ser frem til et udvalgsarbejde, hvor vi nok skal få mange spændende stunder sammen med de folk, der kan have en interesse i at have lavere registreringsafgift på motorcykler.

Man kunne tænke sig flere grupper, der kunne finde på at møde op i deputation, og det vil

vi naturligvis se frem til i Folketingets Skatteudvalg.

**Pia Christmas-Møller (KF):**

Skattemæssigt behandles danske motorcykler helt urimeligt. Motorcykler har i mange år været ulige hårde tynget af afgifter end biler. 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. Og selv om vi har ført denne debat flere gange gennem de seneste mange år, så står det stadig ikke helt klart, hvorfor der er denne forskelsbehandling.

Faktum er, at der rent faktisk er en masse gode argumenter for, at motorcykler skal være billigere i afgifter. Således forurener motorcykler mindre end bilen, fylder mindre i trafikken, og de er langt mere økonomiske i kørslen end bilen. Motorcykler slider heller ikke på vejene i samme grad som bilerne, og parkeringsmæssigt optager de ikke megen plads.

Ofte har modstanden mod forslaget om nedsættelse af beskatningen af motorcykler været begrundet i, at der sker relativt mange trafikulykker med motorcykler involveret.

Vi er fra konservativ side ikke blinde for, at der er en risiko forbundet med at køre på motorcykel. Men jeg synes, man skal være opmærksom på, at motorcyklernes dårlige image primært skyldes de helt unge, og det er jo også dem, der er farlige bag et rat i en bil.

Tal fra Trafikministeriet viser heldigvis, at antallet af ulykker med motorcykler er faldende og har været det gennem det seneste par år, ikke mindst på grund af de skærpede krav til opnåelse af kørekort.

Om ikke andet, så bør argumentet om ulykkerne da i det mindste betyde, at der i dag kan opnås bred enighed om at bevilge motorcykler fradrag for sikkerhedsudstyr af en størrelse, der reelt dækker de omkostninger, der er forbundet med at få udstyret installeret.

Fradraget er i dag af en sådan størrelse, at de reelle omkostninger i forbindelse med monteringen af ABS-bremser ikke dækkes med det resultat, at hvor alle biler i dag monteres med ABS-bremser, er det stadig sjældent, at motorcykler kan fås med disse bremser.

Miljømæssigt er man kommet et stort skridt videre med motorcyklerne. I dag er det således muligt at sætte katalysatorer på såvel gamle som nye maskiner, og dermed er det nu teknisk muligt at få motorcyklerne med.

En sådan udvikling bør vi selvsagt støtte, ligesom vi har gjort det i forhold til bilerne, og derfor skal der selvfølgelig gives et fradrag til de motorcykler, der har monteret en katalysator. Et sådant fradrag vil, som vi også så det i tilfældet med bilerne, alt andet lige tilskynde producenterne til at sætte katalysatorer på flere maskiner.

Fra konservativ side støtter vi beslutningsforslaget, og vi håber, det kan få flertal i Folketinget, så vi kan komme videre med sagen.

Vi håber også, at der kommer en saglig diskussion om emnet og specielt om, hvilke grunde der er til at opretholde den helt urimelige beskatning, som vi oplever i dag.

**Knud Erik Hansen (SF):**

Da SF's ordfører, hr. Aage Frandsen, ikke kan være til stede i salen i dag, skal jeg kort fremføre SF's synspunkter på sagen.

Det er SF's opfattelse, at når man beskatter motorkøretøjer, har man forskellige formål, som vi også vil vægte i denne sag. Det er at finansiere bestemte opgaver, det vil sige at skaffe penge til statskassen, at fremme en fornuftig adfærd, at begrænse forbruget af individuel befordring, hvor kollektiv befordring er mulig, at forbedre miljøet, at fremme trafikikkerheden og så ikke at være diskriminerende mellem de forskellige former for køretøjer.

I forslaget påstår forslagsstillerne, at der er mange fordele ved motorcykler frem for biler. Det vil vi meget gerne kigge på i udvalget, idet vi regner med også at få det belyst i udvalget, og vi vil derfor ikke nu sige ja til forslaget, fordi vores stillingtagen vil afhænge nærmere af udvalgsbehandlingen.

**Klaus Kjær (DF):**

Der har fra flere sider og gennem mange år været rejst kritik af den uretfærdige beskatning af motorcykler, som finder sted i forhold til beskatningen af biler. Dansk Folkeparti hilser det derfor velkommen, at der nu igen fremsættes beslutningsforslag om nedsættelse af beskatningen af motorcykler på flere leder.

Først og fremmest foreslås der en nedsættelse af registreringsafgiften, enten ved en nedsættelse af den nuværende registreringsafgiftsskala eller ved indførelse af stykafgifter differentieret efter motorcyklens størrelse.

Formålet er i det mindste at skabe ligestilling mellem beskatning af motorcykler og biler. I beslutningsforslaget nævnes et eksempel, hvor

der er en sagligt ubegrundet forskel på 18.800 kr.

Endvidere foreslås det, at der i lighed med det tidligere katalysatorfradrag på biler indføres et katalysatorfradrag for motorcykler, ligesom der foreslås et fradrag for blokeringsfri bremsere, som det i sin tid blev indført for biler.

Katalysatorfradraget skal naturligvis tilskynde producenterne til at sætte katalysatorer på flere motorcykler og fradraget på blokeringsfri bremsere tilskynde producenterne til at fabrikere flere trafik sikre motorcykler.

Videre foreslås det, at der gives mulighed for at opnå lavere registreringsafgift ved køb af motorcykel til erhvervsmæssig brug, at det bliver muligt at fratække moms i forbindelse med anskaffelsen og driften, og at der gives mulighed for, at der foretages afskrivninger på en motorcykel, som anvendes erhvervsmæssigt.

Som der peges på i beslutningsforslaget, vil mange små erhvervsdrivende kunne drage fordel af at benytte motorcykel enten med sidevogn eller anhænger. En motorcykel vil mange gange kunne udføre den samme opgave, men med større fremkommelighed og mindre forurening end ved anvendelsen af en bil. Således som reglerne i dag er skruet sammen, kan det imidlertid af skatte- og afgiftstekniske årsager ikke svare sig.

I beslutningsforslaget nævnes en række trafikpolitiske fordele ved motorcykler og – hvad der ikke er helt uvæsentligt – en række miljø- og energipolitiske fordele. Dansk Folkeparti er enig med forslagsstillerne i, at dette retsområde trænger til en hel del ændringer for at være i trit med de politiske idealer, som hersker på trafikområdet.

Da forslaget, for så vidt angår nedsættelsen af registreringsafgiften og beskatningen af sikkerhedsudstyr, faktisk er identisk med et beslutningsforslag, B 70, som blev fremsat af Dansk Folkeparti i 1996, kan det ikke komme som en overraskelse, at Dansk Folkeparti støtter forslaget. Den del af forslaget, som vedrører registrering af motorcykler til erhvervsmæssig brug samt om fradrag på katalysatorer, er anbefalelsesværdige tiltag, som Dansk Folkeparti også kan støtte.

#### **Anders Samuelsen (RV):**

I Det Radikale Venstre deler vi ikke Frihed 2000's begejstring for motorcykler. Vi kan ikke se alle de fordele ved motorcykler, som frem-

hæves i forslaget, og som efter forslagsstillernes mening kan begrunde en afgiftsnedsættelse.

Som anført også af skatteministeren kan det godt være, at det er blevet mere sikkert at køre på motorcykel, men motorcyklister har stadig væk en betydelig større risiko for at komme alvorligt til skade i trafikken end bilister har, og jeg skal samtidig så også henvise til den undersøgelse; som også skatteministeren henviste til, den norske undersøgelse, som viste, at de samlede omkostninger er betydelig større.

Fra radikal side ønsker vi ikke at fremme salget af motorcykler ved at nedsætte afgifterne. Det vil alt andet lige betyde flere motorcykler på vejene, og det vil påvirke trafikikkerheden negativt. Derfor kan Det Radikale Venstre ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

#### **Kim Behnke (FRI):**

Jeg har to spørgsmål til hr. Anders Samuelsen.

Det første gælder det, som en stor del af hans ordførertale gik på, nemlig spørgsmålet om sikkerhed: Er hr. Anders Samuelsen ikke enig med mig og branchen i, at det vil være til absolut fordel for sikkerheden, hvis motorcykler får påmonteret ABS-bremsere? Og hvis svaret er ja, hvorfor bliver de så ikke påmonteret i dag? Ja, fordi de simpelt hen uforholdsmæssigt er alt, alt for dyre på grund af den måde, vi har beregnet vores registreringsafgiftssystem på.

Spørgsmål nr. to hænger lidt sammen hermed: Når det nu var en god idé, at vi i sin tid lavede en afgiftslemning for at få bilerne til at køre med ABS-bremsere, hvorfor er det så ikke også en god idé at gøre det for motorcyklerne?

(Kort bemærkning).

#### **Anders Samuelsen (RV):**

Så vidt jeg er orienteret, er netop eksemplet med ABS-bremsere faktisk et dårligt eksempel, eftersom de netop er ligestillet med forholdene for biler.

(Kort bemærkning).

#### **Kim Behnke (FRI):**

Men her er der så i hvert fald ét punkt, hvor hr. Anders Samuelsen kan blive klogere under udvalgsarbejdet, for i dag tillader man kun op til ca. 5.000 kr. eller 4.800 og et eller andet i fradrag af registreringsafgift for ABS-bremsere. Men det er langt dyrere at købe ABS-bremsere til en motorcykel, end det er til biler, og derfor dækker beløbet, der i øjeblikket kan opstå af-

giftsreduktion, slet ikke omkostningerne ved at få monteret ABS-bremserne.

Så spørgsmålet til hr. Anders Samuelson er: Hvis nu vi under udvalgsarbejdet får godtgjort, hvad det rent faktisk koster at få monteret disse ABS-bremser, vil Det Radikale Venstre så være med til, at vi får ændret denne reduktion i afgiften, sådan at det kommer til at passe i forhold til, hvad det rent faktisk koster at få ABS-bremser sat på en motorcykel?

Og når hr. Anders Samuelson så er heroppe anden gang, kunne Det Radikale Venstre så ikke fortælle, hvorfor det er så dårlig en idé at få nogle af bilerne ud af byen og erstattet med små motorcykler, som ikke fylder så meget?

(Kort bemærkning).

**Anders Samuelson (RV):**

Jeg skal egentlig kun ganske kort henvise til mit første svar og sige, at der er ligestilling på nuværende tidspunkt. Jeg forstår, at det, hr. Kim Behnke efterlyser, er ligestilling. Det er der nu, så hvad er egentlig begrundelsen for de yderligere uddybende spørgsmål?

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Der er en ligestilling mellem biler og motorcykler, men det hjælper jo ikke noget, når omkostningen ved et sæt ABS-bremser til en motorcykel er betragtelig dyrere end omkostningerne ved ABS-bremserne til en bil.

Derfor er der behov for at få det beløb ændret, og spørgsmålet er: Hvis vi under udvalgsarbejdet kan godtgøre, at det, det koster at købe ABS-bremser til en motorcykel, er mere end det beløb, der bliver givet godtgørelse for, vil Det Radikale Venstre så være med til at ændre beløbet, så det passer til udgiften til ABS-bremser? Der kan svares ja eller nej.

**Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Man kan jo stille det enkle spørgsmål, om det er trafikpolitisk og miljømæssigt osv. mest hensigtsmæssigt, at en person bevæger sig i en bil eller på en motorcykel. Ønsker vi at leve op til vores CO<sub>2</sub>-målsætning osv., så er der for mig at se ikke tvivl om, hvad svaret må være på dette spørgsmål.

Jeg synes, at der i bemærkningerne er argumenteret kvalificeret for, at der er nogle områder, hvor det vil være mere hensigtsmæssigt – der er nævnt mindre erhvervsdrivende – at man bruger en motorcykel frem for en bil. Så

der kom nogle eksempler, som gør, at vores indfaldsvinkel er positiv, når vi skal i gang med udvalgsarbejdet.

Så er der selvfølgelig det sikkerhedsmæssige, som blev nævnt, og det er noget, vi må bore i under udvalgsarbejdet. Nu er de kommet frem med de blokeringsfri bremser, og det er sagt, at der er en formel ligestilling, men er den nu tilstrækkelig reel? Det synes jeg også vi må se nærmere på. Det at indføre katalysatorfradrag for motorcykler synes jeg også lyder rimeligt. Så når vi læser ikke bare forslaget, men også de fyldige bemærkninger, så synes jeg, der er argumenteret godt for flere af tingene.

Så hører vi, at regeringen er imod, og dér må vi jo prøve de argumenter, men det må jo gøres ud fra den målsætning, at vi gerne vil have bilerne i byernes centre erstattet med noget, der fylder mindre. Ønsker vi at begrænse både parkeringsproblemer og miljøproblemer, så har vi her fat i noget, som kan fremme de generelle energipolitiske målsætninger, som vi jo har så svært ved at leve op til. Det så vi jo i går med det, som regeringen spillede ud med. Det tyder jo ikke på, at regeringen magter at opfylde de for længst formulerede målsætninger.

Så jeg synes, vi må behandle det her ud fra en positiv vinkel, men vi skal selvfølgelig alle tænke lyst, og det vil vi satse på sker under udvalgsarbejdet.

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Behnke.

**Kim Behnke (FRI):**

CD's ordfører, fru Sonja Albrink, har bedt mig om at meddele, at hun desværre ikke kunne være til stede i salen, men at partiet CD støtter forslaget. Det gjorde CD også sidst, det var fremme, så hvad det angår er der ikke tale om et politisk skifte.

Lige præcis dagen i dag er ikke valgt tilfældigt til første behandling af dette her forslag. Ud over at solen skinner, ja, så er det også i dag dagen for en anden begivenhed: Bakken åbner i dag, og der er en god, lang tradition for, at motorcykel-folket fejrer det med en kørsel med de nypudsede motorcykler, der har stået hele vinteren. Man skal på Bakken.

Der er jo altid malurt i bægeret, fordi uanset hvor mange penge man har, så har man næsten aldrig råd til at købe de helt nye, gode motorcykler, og derfor kan vi gennem sommeren se,

at der på de danske landeveje kører et betragteligt antal gamle, udslidte motorcykler. Og i den forbindelse tænker jeg ikke på dem, der kører veteranløbet fra Skagen til København. Jeg tænker på dem, der bliver brugt til almindelig personbefordring, og som er gamle, udtjente motorcykler.

Når folk ikke har råd til at købe nye, så er det fordi, hvis man går ned til motorcykelforhandleren og ser, hvad en ny motorcykel koster, og så går hen og ser, hvad en ny bil koster, ja, så oplever de fleste, at det nok er en større fordel at købe bilen. Den kan man jo også bruge hele året, for der kan man sidde varmt og trygt, og man kan have børnene på bagsædet og bagagen i bagagerummet.

Problemet er imidlertid, at vi ikke længere har plads til alle de biler. Og derfor er det her forslag i virkeligheden slet ikke et skatte- og afgiftsforslag. Det her forslag er et forslag, som burde behandles under overskriften »Miljø og trafikmiljø«.

Der skrives tykke rapporter om, hvad i alverden vi skal gøre med alle disse biler. Skal vi putte chips i bilerne, holde øje med, hvor folk kører? Skal vi lave bomme ved byerne, så folk ikke kan få lov til at komme ind? Vi kan ikke have plads til alle de parkeringshuse. Bilerne fylder gaderne op. Man laver særlige afgifter f.eks. i København, så man kun må holde et par timer, hvis man ikke ligefrem bor der. Alt sammen for at få begrænset antallet af biler.

Så er spørgsmålet: Var der ikke et alternativ? Jo, for ganske mange familier har to biler i dag. De har bilen, hvor der er plads til børnene og der er plads til indkøbene fra supermarkedet. Og så har de bil nr. 2. Det er ofte en gammel, lidt dårlig, udtjent bil, som heller ikke har katalysator, og som heller ikke er særlig trafikssikker. Men den har man for at kunne komme på arbejde. Man kører på arbejde ind til byen, hvor bilerne står og fylder op.

Hvis nu vi bare kunne få overbevist 10 pct. af disse bilister om, at de i stedet for skulle bruge en motorcykel, ja, så havde vi ikke problemer med at finde parkeringspladser i byerne, og vi havde en langt mindre miljøbelastning, fordi det ville være nye motorcykler, ikke gamle vrag, der forurener. Næh, nye motorcykler, som både fra fabrikken og efterfølgende kan påmonteres med katalysator, og katalysator har jo givet det største bidrag til at få forureningen fra biludstødningerne nedbragt. Motorcyklerne kan også være med til at bringe det yderligere ned,

hvis ellers folk køber motorcykler med katalysator.

Hvorfor gør de så ikke det i dag? Ja, det gør de ikke, fordi det er økonomisk fuldstændig umuligt at komme i nærheden af. Man vil gerne have katalysator på, men pengene rækker jo ikke til det hele.

I EU er der planer om, at nu skal katalysatorer på motorcykler gøres obligatoriske. Hvis vi ikke i den forbindelse får vores afgiftssystem lagt om i Danmark, så sælges der ikke flere motorcykler i Danmark, for så vil det kun være exceptionelle liebhavere, der har råd til at købe disse motorcykler med meget kostbar katalysator.

Så derfor kan skatteministeren og regeringen lige så godt bide til bollen og gå i gang. Man kan benytte dette forslag som anledningen til at åbne op for, at vi lemper afgiften, så folk har råd til at få en katalysator på, lemper afgiften, så folk har råd til at få ABS-bremser på. Det sidste ikke mindst for at sikre en større grad af trafikssikkerhed.

Så er det blevet fremført, at det er så forfærdelig usikkert at køre på motorcykel. Hertil er to ting at sige:

For det første er ulykkesantallet i Danmark heldigvis faldende. Det her forslag er ikke et ønske om at få flere mennesker slået ihjel, tværtimod.

Det andet argument er, at de fleste, der bliver slået ihjel, når de kører motorcykel, bliver det jo ikke under bykørsel. Det sker under stor hastighed på landeveje og på motorveje. Og vores forventning er, at det her forslag rent faktisk primært vil forøge antallet af motorcykler i byerne.

Så er der det tredje element i forslaget, nemlig det erhvervs-mæssige. Vi synes, det er fuldstændig hul i hovedet, at hver gang en håndværker skal ind at reparere et utæt vandrør eller skifte en pære et sted på et kontor, eller det kan være bude, der skal rundt med små pakker, så skal de køre rundt i store kassevogne, som fylder op i bybilledet til gene for os alle sammen, og som bliver smidt på fortovet alle mulige steder, for de skal kun lige ind at aflevere en pakke, og så står bilen der i 20 minutter.

I udlandet bruger man jo motorcykler til den form for transport. Den lille håndværksmester, som bare skal ind at lave små reparationer, tager ikke den store kassebil med. Han tager i stedet for motorcyklen. Hvis han skal have

værktøjskassen med, kan han oven i købet lovligt få en anhænger på motorcyklen.

Men det kender vi slet ikke i Danmark, for de private erhvervsdrivende har ikke råd til det, fordi motorcyklen bliver behandlet på en helt anden måde. Man har den forestilling i ministeriet, at motorcykler kun er noget, der bliver brugt til at køre på Bakken på. Det er det naturligvis ikke.

Men der skal jo være en mulighed for at kende forskel på motorcyklerne, om de nu bliver brugt til at køre på Bakken på, eller om de bliver brugt erhvervsmæssigt, og derfor skal motorcyklerne til erhvervsmæssig befordring naturligvis udstyres med gule nummerplader, sådan at politiet umiddelbart kan se, om den motorcykel, der kører, kører i erhvervsmæssigt øjemed. Så nemt kan det lade sig gøre, så der ikke bliver tale om afgiftstænkning.

Formålet er så at få antallet af motorcykler i byer til at stige. Det vil vi ikke lægge skjul på. Og derfor behøver skatteministeren ikke at have nogen provenumæssig bekymring. Der skal nok komme mindst lige så mange penge i statskassen, men hvad der er endnu vigtigere: bymiljøet og miljøet i det hele taget vil få det bedre, og trafiktheden i byerne vil mærkbart kunne blive reduceret som følge af, at vi får flere flyttet over på motorcykler.

Skatteministeren var i sin begrundelse for ikke at kunne støtte forslaget inde på, at der jo ikke var så meget nyt. Jo, det, der er det væsentligste bidrag til, at vi har fremsat forslaget igen, er, at nu kan motorcyklerne både som nye og efterfølgende monteres med katalysatorer. Det kunne vi ikke dokumentere sidste gang, og derfor faldt forslaget, da det sidst var til behandling i Folketinget. Det kan vi i dag, og det er den væsentligste nyskabelse – plus det erhvervsmæssige.

Vi ser en kæmpe mulighed for at få små håndværksmestre, bude osv. til at benytte motorcykler i stedet for at have de store kassevogne.

Derudover må skatteministeren jo bestemt heller ikke glemme, at det her forslag har vi da været lidt i tvivl om, om vi nu skulle fremsætte det eller ej, fordi det, der jo sker her nu, er, at handlen med motorcykler går i stå, indtil Folketinget har sagt ja eller nej, og derfor påtager vi os selvfølgelig et kæmpe ansvar, når vi fremsætter det her forslag i Folketinget. Det kan betyde ganske betydelige omkostningstab for

motorcykleforhandlerne, importørerne, så længe Folketinget behandler det her forslag.

Derfor håber jeg, at skatteministeren, når nu vi begynder at stille spørgsmål i udvalget, ikke af hensyn til forslagsstillerne, men af hensyn til branchen, vil hjælpe til med, at vi hurtigt kan få det afklaret og hurtigt få det til afstemning. Hvis det er et nej, jamen så lad os hellere få et hurtigt nej end et langtrukket nej, og hvis det er et ja, jamen så lad os få et hurtigt ja, så man ved derude, hvad man har at rette sig efter. Det synes vi Folketinget burde gøre, sådan at vi ikke tilføjer nogen uden for det her hus unødigt skade.

Jeg takker for opbakningen fra så stort et antal folketingsmedlemmer og påtager mig den pædagogiske opgave at overbevise SF om, at den her gang skal de også støtte forslaget, og så har vi flertallet. Så kan skatteministeren enten positivt arbejde med, eller skatteministeren kan vælge at arbejde imod og så få regeringen stemt ned på den her sag. Det sidste synes jeg vil være kedeligt, og derfor håber jeg, at skatteministeren bliver en aktiv medspiller på det her forslag, så vi i fællesskab kan få det her problem løst.

#### **Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg er enig med hr. Kim Behnke i, at hvis det er sådan, at man skaber nogle falske forventninger, så kan det få folk til at handle på en måde, så det kan være til skade, f.eks. for nogle, der sælger motorcykler, og derfor synes jeg også, at man skal tage den konklusion, som hr. Kim Behnke var tæt på at drage, med et stort gran salt.

Lige et par bemærkninger og først til fru Pia Christmas-Møller, som var sådan lidt højt oppe: Der vil jeg bare i al stilfærdighed minde om, at vi havde en borgerlig regering i 10½ år, som intet gjorde. En af mine første embedsgerninger i 1993 var sådan set at fremsætte et lovforslag, der sænkede afgiften på motorcykler. Det blev vedtaget i juni måned 1993, efter at henholdsvis De Konservative og Venstre havde haft skatteministerposten hver i 5 år, det ene parti godt og vel endda, uden at man havde foretaget sig noget. Så det var ikke sådan, at debatten ikke foregik på det tidspunkt.

Det andet, jeg vil sige, er, at hvis man siger ligestilling og mener noget med ordet ligestilling, skal man jo være opmærksom på, at hvis vi tager priserne i 1999 som udgangspunkt, vil de cirka halvdelen af de motorcykler, der blev

solgt det år, have været dyrere. Prisen kommer op, fordi afgiften skal stige, hvis der skal være en ligestilling, med den konsekvens, at de billige motorcykler bliver dyrere på grund af højere afgifter, og de dyre, de store, bliver billigere. Det må man jo så forholde sig til.

Med hensyn til spørgsmålet om gule plader vil jeg bare minde om, at hvis en virksomhed køber en personbil, kan den heller ikke få på gule plader. Der er nogle regler om varerummets indretning og størrelse osv. som en forudsætning for det, men det er lidt svært, når vi snakker motorcykler.

Jeg tror i øvrigt, at hvis hr. Kim Behnkes forudsætninger – at en meget voldsomt stor del af befolkningen betragter en motorcykel som et fuldgodt alternativ til en bil – var rigtige, ville vi have mange motorcykler. Hvis man holder motorcyklerne op ved siden af bilerne og ser, hvad de koster, ville der nemlig være mange, der kunne spare penge ved at købe en motorcykel, også med de priser, der er i dag. Så derfor forstår jeg det dårligt nok.

Op når man endelig kan konkludere, at som billedet ser ud i dag, hvor motorcyklerne forurener mere, støjer mere og er langt farligere end det, man vil sammenligne dem med – nemlig bilerne – ja, så må jeg sige, at jeg ikke synes, valget er særlig svært p.t., og derfor må jeg også sige, at det bliver en svær pædagogisk opgave, hr. Kim Behnke får. Det bliver i hvert fald en opgave, hvor det er nødvendigt at benytte argumenter, der ikke rigtig har hold i det virkelige liv, hvis det er sådan, at nogen skal kunne overbevises om, at hr. Kim Behnke har ret. Men min store respekt for entusiasmen.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Jamen argumentationen skal jo være fair, og når skatteministeren nu går herop og vil sammenligne motorcykler med hvidpladeregistrerede biler til erhvervsmæssig kørsel, er det jo ikke nemt at få en ordentlig dialog i gang.

Jeg gjorde meget ud af at forklare, at det, der er formålet, er at indføre erhvervsmæssig registrering af motorcykler på gule plader, netop for at der ikke skal være problemer med at diskutere, om man er ude i erhvervsmæssigt øjemed eller ej. Det vil sige, at det bliver, ligesom når politiet kører ud til Bellevue Strand om sommeren og konstaterer, at alle de biler med gule plader, som holder derude, ikke er der i erhvervsmæssigt øjemed, medmindre føreren er

hende at reparere et fadølsanlæg. Det vil være nøjagtig det samme: Alle de motorcykler med gule plader, der holder på Bellevue Strand, bliver udstyret med et bødeindbetalingskort, for de har ikke noget at gøre dér.

Om det her vil blive modtaget som en succes af erhvervslivet eller ej, er der ingen af os der ved, men vi kan bare se, at i de lande, hvor man har den mulighed, er det en dundrende succes.

Så til de tre argumenter, ministeren havde: De forurener for meget – ja, det gør de, fordi folk ikke har råd til at købe en katalysator, men det ligger i forslaget, at det skal de have råd til. De er for farlige – ja, og det er derfor, de skal have ABS-bremser, og det ligger også i forslaget. De støjer for meget – de, der har katalysatorer og moderne udstødningssystemer, støjer betydelig mindre; de, der i dag støjer for meget, er de gamle, og det er dem, vi skal have folk til at købe nogle nye til erstatning for.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Med hensyn til gule plader og hvide plader: Jamen hvis det er en erhvervs virksomhed, der køber en bil på hvide plader og kun bruger den erhvervsmæssigt, ændrer det jo ikke noget ved, at der skal betales afgift. og hvis en virksomhed køber en bil på gule plader og man i øvrigt ikke afløfter moms, kan den også bruges, og det vil sige, at betjentene ikke kan se, når de kører ned til stranden, om man nu er ude i det ene eller andet ærinde. Jeg mener at vide, at når man i sin tid afskaffede papegøjepladerne, var det netop, fordi de nærmest var umulige at have med at gøre.

Med hensyn til katalysatorer er der to ting at sige:

For det første forstår jeg af det forslag, hr. Kim Behnke har fremsat, at han lægger op til en generel nedsættelse af afgiften som det ene element – et andet er ABS-bremserne – men når vi ved, at i øjeblikket er det formentlig forholdsvis få motorcykler, der har katalysator, fordi det er noget forholdsvis nyt, er det svært at tro på, at vi kan præge udviklingen her fra Danmark set i forhold til, hvad man producerer i Japan og Tyskland og andre steder. Det ved jeg ikke rigtig om hr. Kim Behnke har fantasi til.

Men jeg har signaleret fra regeringens side, at med det forslag, som vi har fået oplyst kommer fra Kommissionen, er det et punkt, jeg bestemmer parat til at diskutere. Kan vi lave noget godt og fornuftigt og klogt i fællesskab, vil hr. Kim Behnke bestemt kunne komme med i en dialog



om det punkt. Det sagde jeg allerede, dengang jeg kommenterede forslaget som sådan.

Med hensyn til ABS-bremserne er der jo en ligestilling allerede i dag, men problemstillingen er, at hvis det er sådan, at der ikke er ret mange af dem, bliver de dyrere. Det svarer lidt til forholdet, da airbags i sin tid fik et stort fradrag. Jeg mener, det var dengang, Lars Bang sagde: Vi kan prøve at regne baglæns på, hvor mange airbags der skal stoppes ind i en Skoda, før der ingen afgifter er tilbage, men man tværtimod næsten kommer til at skylde ejeren penge.

Det kan da godt være, hr. Kim Behnke vil lave nogle regler på grundlag af noget, der prismæssigt er helt ude i hampen, for ud fra det, der er oplyst over for mig, er der ingen som helst begrundelse for, at ABS-bremser skal være dyrere på en motorcykel end på en bil. Der er ingen saglig begrundelse for det, og derfor er der heller ingen saglig begrundelse for, at vi begynder at lave om på reglerne. Men nu får vi et udvalgsarbejde, og så synes jeg, vi skal få alle relevante oplysninger frem. Så er jeg sikker på at et flertal i Folketinget vil drage en klog konklusion.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Ja, principielt drager Folketinget jo kun kloge konklusioner.

Hvis vi tager det baglæns: Der er ingen saglig grund til at ændre på afgiftsknækket for brug af ABS-bremser, siger skatteministeren. Jo, det er der. Der er den saglige begrundelse, at vi vil have antallet af ulykker bragt ned, og det var jo også derfor, vi lavede ordningen med ABS-bremser i biler. Det var ikke, fordi bilerne skulle gøres billigere, men fordi vi ville have antallet af ulykker bragt ned. Menneskeliv skal ikke gøres op i penge, men ærlig talt er det vores opfattelse, at hvis vi kan få nogle flere motorcykler udstyret med ABS-bremser ved at ændre på afgiftsknækket, er det det værd.

Med hensyn til katalysatorerne tror ministeren ikke, vi kan præge fabrikkerne. Fabrikkerne kan levere dem i dag, men de leverer ikke ret mange til det danske marked, for der er ingen, der har råd til at købe dem. Derfor skal vi også ændre afgiften her.

Og endelig er det vores opfattelse med hensyn til de gule plader, at motorcyklerne skal have gule plader, når de er indregistreret til erhvervsmæssig kørsel, fordi vi så kan kende

dem og dermed pålægge dem lavere registreringsafgift. Det er hele formålet med at sætte gule plader på; det er ikke kun, for at politiet skal have noget at kigge på.

Jeg glæder mig ligesom skatteministeren virkelig til det udvalgsarbejde, vi får, og jeg er overbevist om, at argumenterne denne gang er så stærke, at et flertal i Folketinget får ændret på afgifterne.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**

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

## Meddelelser fra formanden

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Sundhedsministeren (Sonja Mikkelsen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om offentlig sygesikring. (Ændring af medicintilskudsregler – europæiske gennemsnitspriser). (Lovforslag nr. L 233).

Forslag til lov om ændring af lov om sygehøvsænet. (Hospice og frit sygehusvalg). (Lovforslag nr. L 234).

Indenrigsministeren (Karen Jespersen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af udlændingeloven, lov om midlertidig opholdstilladelse til visse personer fra det tidligere Jugoslavien m.v. og straffeloven. (Skærpelse af strafniveauet for ulovlig beskæftigelse af udlændinge, Danmarks indtræden i det praktiske Schengensamarbejde,

præcisering af Udlændingestyrelsens og politiets underholdsforpligtelse m.v.).  
(Lovforslag nr. L 264).

Medlemmer af Folketinget Frank Aaen (EL) og Søren Kolstrup (EL) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om opfordring til at trække aktstykke nr. 190 om indgåelse af forlig med Den Danske Bank i den færøske banksag tilbage fra Finansudvalget.  
(Beslutningsforslag nr. B 135).

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 4. april 2000 kl. 13.00.

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

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 18.10

---