

**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Nu kan der jo være noget rigtigt i, at debatten i dag selvfølgelig også skal ses i lyset af debatten i går, men jeg er glad for de tilkendegivelser, der er kommet om specielt Elsparefondens aktiviteter. Jeg synes, det er væsentligt, og jeg synes, det er nyttigt, at vi også i tiden fremover får lejlighed til at forske i de gode opgaver og aktiviteter, som er inden for elspareområdet.

Vi kan jo sige, at selv om koblingen fra elsparebidraget går via kassen og så videre til Elsparefonden, jamen så er der jo en nærliggende sammenknytning imellem de to forhold, og det synes jeg er en god og vigtig ting, og vi kan jo alle sammen være enige om, at adfærdsregulerende forhold omkring, hvordan vi benytter vores elforbrug og vores elartikler i tiden fremover, er en god ting. Så jeg har været meget tilfreds med debatten her nu.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

SF er tilhænger af adfærdsregulering, særlig i form af afgifter. Det er fair nok.

Men hvis nu befolkningen virkelig adfærdsregulerede på det her punkt, så ville indtægterne til Elsparefonden jo falde. Men SF og de andre partier, der støtter det her, har jo skruet det så genialt sammen, så man har lagt afgiften på et punkt, hvor man ved, at der altså er grænser for befolkningens sparemulighed. Så derfor kommer vi under alle omstændigheder til at betale.

Det her forslag medfører ingen udgifter. Det her forslag medfører de facto, at hvis de 0,6 øre forsvinder, så har Elsparefonden heller ingen penge, og så kan Elsparefonden heller ikke afholde udgifter fremover, før Folketinget efterfølgende med det her forslags eventuelle vedtagelse på en finanslov tager stilling til, om der skal afsættes midler. Så det er først på det tidspunkt, diskussionen skal være om, hvor mange penge der så i givet fald skal afsættes til Elsparefonden.

Lad mig sige til ministeren: Det er meget beskedent, hvad Elsparefonden foretager af forskning. Det primære formål er at give tilskud, altså sådan en slags erhvervsfremme til at folk kan købe elsparepærer og A-mærkede køleskabe og den slags ting. Det er meget begrænset, hvad Elsparefonden har deltaget i af egentlig forskning.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

**Afstemning****Formanden:**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 42:****Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskattningen på motorcykler.**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.

(Fremsat 10/11 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling****Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Nærværende beslutningsforslag ligner til forveksling det, vi behandlede her i Folketinget så sent som i foråret, og man skulle ellers tro, at vi dengang nåede hele vejen rundt om emnet. Det var en meget, meget grundig udvalgsbehandling, der var af forslaget.

Men til trods for det, så mener forslagsstillerne altså fortsat, at motorcykler har så mange fordele, at afgiften bør sættes ned.

Jeg må indrømme, at jeg har svært ved at få øje på de fordele. Tænk bare på, at hvis blot 1 pct. af persontrafikken blev flyttet fra bil til motorcykel, så viser undersøgelser, at så vil ca. 800 flere komme til skade, ja, nogle af dem ville oven i købet blive dræbt. Det synes jeg faktisk er skræmmende.

Dernæst påstår forslagsstillerne, at registreringsafgiften for motorcykler er højere end for biler. Det er helt forkert. En gang imellem kan man måske sige, at den direkte sammenligning kan være misvisende, men faktisk er det sådan.

Dernæst er motorcykler ikke generelt hårdere beskattet end biler, men afgiftsberegningen er bare mere progressiv. Det vil altså sige, at almindelige, billigere motorcykler er lavere beskattet end almindelige, billigere biler, hvis afgiftsregistreringen foretages som for almindelige personbiler uden airbags.

Det er kun de større og mere bekostelige touring- og sportsmotorcykler med samme pris før afgift som almindelige personbiler, der er hårdere beskattet end de almindelige personbiler. Det er vel egentlig ikke så mærkeligt. Dyre sportsvogne er jo også hårdere beskattet end almindelige personbiler.

Motorcykler forurener også mere end biler, fordi der normalt ikke er monteret katalysator. Europa-Parlamentet vil, efter hvad jeg har fået oplyst, snart godkende et forslag, der vil ned-sætte afgiften for motorcykler, der forurener meget mindre end ellers.

Forslaget har jo været længe undervejs, men jeg er indstillet på at se på, om vi kan fremskyn-de en udvikling, hvor en større andel af motorcyklerne opfylder fremtidige miljønormer til gavn for miljøet.

Men her og nu må jeg på regeringens vegne afvise forslaget. Vi er imod, at vi over lempelige afgifter understøtter salget af motorcykler.

#### **Bjarne Laustsen (S):**

Vi er jo i gang med et genbrugsforslag, og det er jo ikke så forfærdelig længe siden, vi behandlede stort set det samme forslag.

Vi ønsker ikke generelt at lave om på beskattningen af motorcykler. Man kan heller ikke påstå, at motorcykler bliver beskattet hårdere end personbiler, blot er der en anden progression.

Det er nu engang sådan, at en Honda Gold Wing er hårdere beskattet end en 125 ccm motorcykel, og det synes vi ikke, at der er noget urimeligt i.

Men hvis vi kan få noget mere miljø, så vil vi godt være med til at kigge på det. Hvis f.eks. Europa-Parlamentet udtaler sig om, at der skal være katalysator på alle motorcykler, så vil vi godt være med til at kigge på det.

Jeg synes også, det var en interessant melding, der kom fra ministeren om, at hvis man bare flytter én procent af trafikken fra personbiler over til motorcykler, så var der mange, mange, mange flere, der ville komme til skade, og rigtig mange ville blive dræbt.

Det er sådan noget, der gør, at vi vil fastholde den beslutning, vi tidligere har givet udtryk for, og derfor skal jeg afvise forslaget, og jeg skal meddele fra Det Radikale Venstre, at de også afviser forslaget.

#### **Svend Aage Jensby (V):**

Det er hr. Kristian Jensen, der er Venstres ordfører på det her forslag, men han er forhindret i at

være til stede, og derfor skal jeg sige, at Venstre på samme måde, som da et lignede forslag tidligere blev behandlet, er positivt stemt over for det.

Vi mener, det vil være en fordel, hvis der er fuldstændig ligestilling mellem motorcykler og biler for så vidt angår beskatning, og med de ønsker, der er nævnt i forslaget, så forstår vi på forslagsstillerne, at det, man lægger op til, er, at man netop skal have sådan en ligestilling, og det finder vi er forstandigt.

Venstre er altså positivt indstillet over for forslaget og over for at se på, hvilke muligheder der er for at rette op på de skævheder, der er.

Jeg deler ikke ministerens bekymringer med hensyn til en stigning af ulykkesfrekvensen ved brug af motorcykler. Jeg har også et indtryk af, at man i Norge f.eks. har taget et tilsvarende skridt, som der her lægges op til, med hensyn til de små motorcykler. Det havde man næppe gjort, hvis man havde næret den betænkelighed. Det er altså bl.a. derfor, vi kan støtte forslaget.

Der lægges jo også op til nogle sikkerhedsmæssige gode foranstaltninger ved brug af motorcykler; jeg tænker på ABS-bremser osv.

Så vi kan støtte det, og jeg skal hilse og sige, at det kan CD også.

(Kort bemærkning).

#### **Bjarne Laustsen (S):**

Det undrer mig meget, at Venstres ordfører, hr. Svend Aage Jensby, ikke reagerer anderledes på det, som ministeren oplyste om de mange flere trafikdræbte og tilskadekomne, hvis der er flere motorcykler end personbiler.

Når man også tænker på, at Venstres ordfører har en karriere som politimester, synes jeg, at det må vække lidt forundring, at man ikke kigger anderledes på det her forhold, når nu det rent faktisk er oplyst, at der kommer flere til skade, hvis der kommer flere motorcykler.

(Kort bemærkning).

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

Jeg vil spørge Venstres ordfører, hr. Jensby, om han er bekendt med Motorcykelbranchens Landsforbund, som hvert år udgiver en publikation, der hedder »Fakta om motorcykler og registreringspligtige knallerter«. Den om år 2000 er 14. årgang. Den tror jeg måske ministeren skal abonnere på, for af den fremgår det meget tydeligt, at det ikke er farligere at køre på motorcykler og knallerter, end det er at køre i bil.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Fra konservativ side støtter vi i lighed med tidligere år de her ihærdige forsøg på at bløde op på den skattemæssige hårde behandling, motorcykler udsættes for her i Danmark.

Jeg tror, at meget af debatten handler om myter jf. det, som den socialdemokratiske ordfører og den nytiltrådte skatteminister var inde på fra talerstolen, nemlig at motorcykler skulle have en højere uheldsfrekvens end biler. Det tror jeg ikke der er noget belæg for.

Sagen er jo den, at vi kan konstatere, at motorcykler f.eks. forurener mindre end biler, de fylder mindre i trafikken, og de er langt mere benzinøkonomiske i kørslen end biler. Motorcyklerne slider heller ikke i samme grad som bilerne på vejene, og parkering kræver også væsentlig mindre plads. Sådan kan man komme med argumenter for både det ene og det andet, og der er sikkert noget rigtigt i det hele.

Men konstateringen er i hvert fald, at hvis man sammenligner motorcykler med biler, så bliver de hårdere beskattet end bilerne. Det gør de. Så kan man lægge det i vægtskålen, som man synes er bedst og mest hensigtsmæssigt, men det er altså ikke den måde, vi beskatter på i Danmark.

Modstanden mod forslaget om nedsættelse af beskatning af motorcykler begrundes jo altid og også af den nye skatteministers forgænger med motorcyklernes relativt høje uheldsfrekvens. Der er selvfølgelig en usikkerhed ved at køre på motorcykel, ligesom der er ved at cykle, ved at gå på gaden, ved at køre i bil osv., men man skal altså være opmærksom på, at der er forskel på motorcykler, og man bør i særdeleshed bemærke, at motorcyklernes dårlige image sandsynligvis primært skyldes de helt unge motorcyclister, som ikke forstår at håndtere hestekræfterne, ganske som det ofte er tilfældet med de helt unge bilister.

Det vil sige, at hvis man sammenlignede de unge mennesker, som kører på motorcykel, med de unge mennesker, som kører bil, så vil der nok være en uheldsfrekvens, som nærmer sig hinanden. Og da der er relativt flere unge, der kører på motorcykel, end unge, der kører i bil, så er det selvfølgelig sådan i statistikkerne, at motorcyklerne er lidt farligere. Men hvis man fik spredt det, så der var flere, der kørte på motorcykel, ikke kun blandt de helt unge, så vil jeg gætte på – det er jo kun et gæt – at uheldsfrekvensen vil falde.

Om ikke andet må bekymringen for ulykkesantallet kunne medvirke til, at vi i dag opnår bred enighed om, at der skal bevilliges fradrag for sikkerhedsudstyr til motorcykler. Og jeg taler her om et fradrag i en størrelse, der reelt sikrer, at ABS-bremser tages i brug på alle motorcykler og ikke alene anvendes på store og dyre maskiner, f.eks. på BMW-motorcyklerne, som det er tilfældet i dag.

Endelig kan det undre, at det hidtil ikke har været muligt at sikre, at de muligheder, der er for miljømæssige forbedringer, faktisk udnyttes. Det kan ganske simpelt gøres ved at belønne konkrete miljømæssige tiltag økonomisk, dvs. ved at bevillige fradrag for sådanne tiltag.

I dag er det nemlig teknisk muligt at sætte katalysatorer på såvel gamle som nye maskiner, men det sker i kun alt for ringe grad, fordi det ganske simpelt er for dyrt for dem, der ejer motorcyklerne. Her bør motorcyklerne efter konservativ overbevisning have samme forhold som bilerne og ydes fradrag, såfremt der er påmonteret en katalysator. Et sådant fradrag vil alt andet lige tilskynde producenterne til at sætte katalysatorer på flere maskiner og dermed gøre motorcyklerne mere miljøvenlige.

Vi håber, at tredje gang er lykkens gang, og at det dermed denne gang lykkes at skabe et flertal bag ideen om at nedsætte beskatningen på de danske motorcykler. Jeg vil også her afslutningsvis som en parentes rose Frihed 2000 for de ihærdige forsøg på at bløde op på de urimelige forhold. Det skal partiet have tak for.

**Aage Frandsen (SF):**

Det er formentlig ikke overraskende, at de meldinger, som de politiske partier kommer med denne gang, formentlig svarer meget nøje til det, der skete sidst, og for vores vedkommende endte det jo med, at vi sagde nej.

Det betyder ikke, at vi sådan siger, at alt det, der ligger i forslaget, er forkert. Der er en række argumenter i det, som vi godt forstår, herunder også de tilkendegivelser, der kom fra skatteministeren om, at der er nogle ting, som det er værd at få undersøgt nærmere, og at skatteministeren også mener, at man bør fremskynde det.

Der er jo tale om en flerhed af hensyn, der skal tages, når det drejer sig om beskatning af motorcykler. Der er det i forhold til biler, og der er også stadig væk det der med sikkerheden, hvor jeg kunne forstå, at forslagsstillerne ikke mener, at der er noget i det argument, som skat-

teministeren kom med. Vi har nu den opfattelse, at der altså er et argument også på det punkt.

Der var en udveksling af synspunkter mellem Socialdemokratiets ordfører og Venstres ordfører om det med trafikikkerheden, og det er jo klart, at hvis man kører på motorcykel dér, hvor Venstres og Socialdemokratiets ordførere kommer fra, så er der jo ikke så mange modgående biler i det nordjyske, så der sker nok ikke så mange uheld, men det vil måske nok være et problem i bytrafikken, hvis der var mange flere.

Vi har det synspunkt, vi havde sidst. Der er en række synspunkter her, vi godt kan forstå, og det kan da godt være, at vi på et tidspunkt synes, at der er noget, vi skal gå nærmere ind i, men på indeværende tidspunkt er det altså en afvisning af forslaget.

Vi håber også, at Skatteministeriet og andre ministerier bidrager til, at man får undersøgt de her ting for at se, om der er noget, som skal rettes op på det her område. Under alle omstændigheder er det fornuftigt, at man tilskynder til at sørge for, at trafikikkerheden også for motorcyklers vedkommende er stigende, og at de miljømæssige hensyn også tilgodeses, ligesom det er ønskeligt, når det drejer sig om bilerne.

Men altså: På samme måde som sidst en afvisning, men det er ikke noget med, at vi for tid og evighed vil sige, at det her kan der ikke ændres i.

#### **Klaus Kjær (DF):**

Beslutningsforslaget er, som det også er blevet nævnt, en revideret genfremsættelse af B 107 fra folketingsåret 1999-2000. Dengang kunne Dansk Folkeparti støtte forslaget, som tog sigte på en mere retfærdig og ligelig beskatning af motorcykler i forhold til biler. Nu indeholder forslaget fem punkter, og Dansk Folkeparti kan støtte dem alle sammen.

Det første punkt drejer sig om afgiftsfrigørelse for de helt små 125 ccm motorcykler.

Med hensyn til det andet punkt i beslutningsforslaget så er vi i Dansk Folkeparti enige om, at det er fuldstændig urimeligt, at der betales 105 pct. i afgift for en bil af de første 53.000 kr., mens der for motorcyklers vedkommende betales 180 pct. i afgift fra 12.200 kr. og opetter.

På tilsvarende måde, som man i starten af perioden, hvor biler blev forsynet med katalysatorer, gav et katalysatorfradrag på biler, bør der naturligvis også indrømmes et sådan fradrag over for motorcykler, som forsynes med katalysator.

Den tidligere skatteminister lovede i sidste samling at imødekomme indførelsen af et sådan katalysatorfradrag, og nu har vi så hørt, at den nuværende skatteminister også vil være villig til at se på det efter en drøftelse i Europa-Parlamentet. Men endnu er der ikke sket noget, så derfor støtter Dansk Folkeparti, at det nu indføres, og vi håber selvfølgelig, at der kan opnås et flertal for det, uden at vi skal afvente de videre forhandlinger i Europa-Parlamentet.

Fradraget for blokeringsfri bremser, de såkaldte ABS-bremser, til motorcykler og biler er ens, men det er langt mere udgiftskrævende at forsyne motorcykler end biler med disse bremser. Det er derfor også rimeligt, at der indføres et fradrag for blokeringsfri bremser på motorcykler, som ikke beløbsmæssigt svarer til bilernes, men svarer til et beløb, som reelt sikrer monteringen af sikkerhedsudstyret.

Endelig foreslås det, at der sikres ligestilling mellem motorcykler og biler for så vidt angår erhvervsmæssig kørsel med motorcykler. Det gælder for opnåelse af lavere registreringsafgift ved køb af motorcykel, der skal anvendes til erhvervsmæssig brug, at der kan fratrækkes moms ved anskaffelsen eller over driften, og at der kan foretages afskrivninger på en motorcykel, der bruges erhvervsmæssigt. Også denne del af forslaget kan Dansk Folkeparti støtte.

Det samlede forslag er begrundet dels i trafikpolitiske hensyn, herunder fleksibilitet, dels i miljø- og energipolitiske hensyn og endelig i sikkerhedsmæssige hensyn.

I Dansk Folkeparti synes vi, at det er et godt og gennearbejdet forslag, som i sin helhed kan få Dansk Folkepartis opbakning.

#### **Frank Aaen (EL):**

I lighed med, hvad andre ordførere har været inde på, vil vi ikke afvise, at der på et tidspunkt skal ske en justering af afgiften på det her område, men som det ligger her og nu, kan vi ikke støtte forslaget.

Vi er ikke overbeviste om, at det miljømæssige regnskab er så positivt, som forslagsstillerne giver udtryk for, og vi er selvfølgelig også bekymret over den debat, der har været her i dag, om, at hvis der bliver mere transport på motorcykel, vil det også øge antallet af trafikuheld.

Vi vil ikke i al evighed afvise, at der ikke skal ske nogle ændringer på området, men det foreliggende forslag kan vi ikke støtte.

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

Jeg synes, det er et udmærket forslag, som er kommet fra Frihed 2000, og jeg har også bemærket mig de nuancerede meldinger, der er kommet, nemlig at det ikke er i al evighed, man måske vil afvise det her, som det blev sagt af den sidste ordfører.

Det får mig til at spørge, om vi så ikke under udvalgsarbejdet skulle set lidt på de enkelte punkter, f.eks. det tredje punkt om, at der indføres katalysatorfradrag for motorcykler, og at fradraget for blokeringsfri bremses, de såkaldte ABS-bremses, sættes op. Jeg synes, at der er argumenteret for behovet for det. Og så synes jeg da også, at vi kan få undersøgt trafikikkerheden og de problemer nærmere.

I stedet for at have en sådan fastlåst debat, hvor man enten siger, at det er et godt forslag, eller at det skal afvises, så er det jo faktisk delt op i fem underpunkter, og jeg synes da, det kunne være et konstruktivt skridt, hvis 2-3 af underpunkterne blev gennemført.

Så der håber jeg, at den verbale og nuancerede velvilje, der er kommet frem her, under udvalgsarbejdet kan udmøntes i, at vi i hvert fald kommer lidt videre. Det vil være mit konstruktive forslag til, at vi kommer lidt videre med dette ellers udmærkede forslag.

**Formanden:**

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Behnke.

**Kim Behnke (FRI):**

Hvorfor fremsætter vi stort set det samme forslag efter så kort tid? Ja, det var jo ærgerligt, at sidste gang, vi havde forslaget til afstemning, der endte det med 52 mod 52. Når forslaget blev afvist i Folketinget, var det ikke, fordi der var et flertal imod, så var det på grund af stemmelighed. Så halvdelen af Folketingets medlemmer mener, at vi skal have gjort noget ved afgifterne på motorcykler, og så finder vi en pligt til hele tiden at sætte denne sag på den politiske dagsorden.

Men det væsentligste, der er sket siden afstemningen sidste gang, er, at Socialdemokratiets søsterparti, Arbejderpartiet i Norge, som jo er regeringsparti i Norge, har benyttet anledningen til at få sænket afgifterne på motorcykler, vel at mærke afgifter på de små motorcykler, altså dem, der er under 125 ccm eller 11 kW. Det har man gjort i Norge i erkendelse af, at der er behov for at få fremmet brugen af små motorcykler, specielt til kørsel i bymæssig bebyggelse.

De argumenter, vi havde sidste gang og fortsat har, nemlig at vi gerne vil løse en del af de store byers trafikproblemer og miljøproblemer ved at få flere til at vælge en lille motorcykel frem for bil nr. 2, er præcis de samme, som Arbejderpartiet i Norge har brugt for at sænke afgiften på motorcykler netop dér.

Man benytter jo ellers enhver lejlighed til at sammenligne med vores nabolande og sige, at i de andre nabolande har de gjort det, og så vi må hellere følge med. Det plejer at være en af parolerne i Socialdemokratiet, især når det er et søsterparti, der har gjort det, og derfor var vi da overbeviste om, at Socialdemokratiet i dag ville sige: Ja, selvfølgelig bakker vi op om de synspunkter, for de jo er taget fra Arbejderpartiet i Norge.

Forslaget er derfor ikke et rent genbrugsforslag. Forslaget har de forskellige ændringer med og bygger bl.a. på, at det nu primært er en afgiftslettelse for de små motorcykler, som vi går efter.

Men tilbage til hovedargumentet: Et flertal i Folketinget indførte for et par år siden ved en finanslovaftale et særligt tilskud til busselskaberne. Man bevilgede simpelt hen en hel masse millioner kroner ud fra forventningen om, at når bare busselskaberne satte taksterne ned, så var der nok nogle flere, der kørte i busser.

Da pengene var brugt og man skulle evaluere ordningen, så var konklusionen, at det var de samme mennesker, der kørte i bus. De havde bare fået billetten billigere. Den vækst i antallet af personer, der gik over til at benytte busser, havde man ikke opnået.

Der var altså en vilje til at sætte nogle penge af til det formål at forbedre bymiljøet og bytrafikken. Skulle det her forslag ende med at koste noget – det tror vi så ikke, det skal jeg argumentere for senere – så må den samme vilje være til stede for at bruge det her redskab til at gøre noget ved bymiljøet og bytrafikken.

Mens der snakkes om roadpricing og alle mulige andre eksotiske ting, som det vil koste millioner af kroner at starte op, er der altså her et konkret forslag, som det ikke koster alverden at starte, og som på meget kort tid kan betyde, at antallet af biler måske ikke falder, men holder op med at stige.

I forhold til miljøbelastningen er det jo en kendt sag, at i langt de fleste familier har man ikke råd til at have to splinternye biler, så man har én ny bil, og så har man bil nr. 2. Det er ofte en gammel, brugt bil, som kan gå igennem det

periodiske syn, men som bestemt ikke lever op til moderne normer. Det er den, man bruger til at køre til og fra arbejde i, og i weekenden, når hele familien skal af sted, er det den nye bil, man kører i. Så det er altså i disse gamle biler, at man humper ind til byen og tager på arbejde.

Der er en voldsom miljøbelastning med de biler, og det er den, vi gerne vil have fjernet, sådan at familien fortsat har den nye familiebil, og i stedet for bil nr. 2 vælger den at købe en motorcykel, men det skal selvfølgelig være en motorcykel, som er i stand til at løse det trafik- og transportbehov, der er.

Det foregår egentlig allerede i dag, for antallet af 45-knallerter, der er solgt i Danmark, er kraftigt stigende – og nu skal SF høre efter – men problemet er faktisk, at disse 45-knallerter forurener mere pr. kørt kilometer, end de små motorcykler på 125 ccm og motorcyklerne på 11 kW gør, fordi 45-knallerterne har totaktsmotorer, hvorimod de små motorcykler har firetaktsmotorer. Det er altså en markant bedre miljøgevinst, når folk køber køretøj, at nr. 2 ikke er en 45-knallert, men er en lille motorcykel.

Men folk har jo ikke råd til at købe en lille motorcykel, fordi vi har de her voldsomme afgifter. Og selv om ministeren gik op og sagde, at det er noget pjat, og at det ikke er rigtigt osv., så er jeg nødt til at bede ministeren om at læse bemærkningerne til forslaget igen. De tal, der står, er jo ikke nogle tal, vi har siddet oppe i Frihed 2000 og fundet på. Det er tal, vi har fået fra de bilag, der ligger, fra sidst sagen var til behandling i Folketinget. Og de viser, at knækket for, hvornår man går fra lav til høj afgift, sker på et lavere niveau for motorcyklerne end for bilerne, og derfor er der et mellemniveau, hvor motorcykler får en skæv behandling rent afgiftsmæssigt.

Så er der spørgsmålet om, hvorvidt regeringen vil leve op til løftet om, at vi skal have afgiften sat ned i hvert fald på katalysatorer og på sikkerhedsudstyr. Her var flere ordførere inde på, at det havde den tidligere skatteminister ved behandlingen i sidste samling lovet, men at der ikke rigtig er sket noget endnu.

Rent faktisk er det jo i Skatteudvalgets bilag 6 fra folketingsåret 1992-93, at sagen sættes på dagsordenen. Der afgiver Folketingets Skatteudvalg nemlig tillægsbetænkning over lovforslag nr. L 6, og i den tillægsbetænkning opfordrer man ministeren til ved førstkommande lejlighed at få gjort det muligt at lempe afgiften på sikkerhedsudstyr osv. Så det er altså en sag, hvor der

er afgivet et løfte og en forpligtelse helt tilbage i folketingssamlingen 1992-93.

Den eneste undskyldning, man har i dag, er, at Europa-Parlamentet ikke er færdigt med at finde ud af, hvad de skal mene om det, men det plejer at være sådan, at regeringen er progressiv og siger, at Danmark skal gå foran, når det gælder muligheder for at lave konkrete forbedringer. Vi indfører CO<sub>2</sub>-afgifter og alt muligt i Danmark, selv om de andre europæiske lande ikke har taget sig sammen til at gøre det endnu, fordi vi skal gå foran og vi skal vise det gode eksempel.

Hvorfor skal vi ikke gøre det i den her sag? Hvorfor skal vi vente på, at Europa-Parlamentet finder ud af, hvad de mener om katalysatorer, når vores egen miljøstyrelse har dokumenteret, at specielt 3-vejskatalysatorer medfører en markant miljøforbedring, hvis de bliver sat på motorcyklerne? Der er imidlertid ingen motorcykelejerne, der har råd til hverken at købe motorcyklen med katalysator eller eftermontere, fordi afgifterne gør, at det er fuldstændig umuligt at få økonomien til at hænge sammen.

Så er der spørgsmålet om skaderne. Jeg tror, at en af de ting, vi skal gøre under udvalgsarbejdet, er, at jeg beder om at få fremskaffet Motorcykelbranchens Landsforbunds – jeg har nævnt den én gang – årlige statistik, som moddokumenterer det, ministeren hævdede fra talerstolen, nemlig at det er langt farligere at køre motorcykel, og ministeren sagde oven i købet, at hvis der er flere, der kører på motorcykel, så er der flere, der bliver dræbt i trafikken. Det er voldsomme udsagn, når statistikken taler imod det, ministeren påstår.

Men det skal vi ikke diskutere her fra talerstolen; det gør vi meget bedre under udvalgsarbejdet, og jeg vil bede om, at hele udvalget og ministeren får et eksemplar af den aktuelle statistik fra år 2000.

Så er jeg glad for den melding, som specielt Kristeligt Folkeparti lagde vægt på, nemlig at når der er fem punkter, så kunne vi jo bruge udvalgsarbejdet til at finde ud af, hvis der ikke er flertal for samtlige punkter, om der så er flertal for fire, tre, to eller et af punkterne og så komme videre med det, for som jeg sagde, da jeg startede min ordførertale, er det ikke sådan, at der er et flertal imod det her i Folketinget. Det var 52 mod 52 ved sidste afstemning.

Jeg takker Det Konservative Folkeparti, der roste, at vi bliver ved med at sætte sagen på Folketingets dagsorden. Det gør vi, fordi vi mener,

det er en vigtig sag. Det er ikke bare for at give nogle en afgiftslempelse, men fordi vi rent faktisk mener, at der her forslag kan være med til at løse noget af det, andre holder festtaler om, nemlig løse problemerne med bymiljø og med bytrafik.

Derudover er det også lidt underligt at se på trafiksamensætningen i Danmark i forhold til mange af vores nabolande. Vi har markant færre motorcykler i Danmark, og det synes vi faktisk er synd, for det at køre motorcykel i så smukt et land som Danmark er faktisk en rigtig god ting. Der er ikke nogen grund til, at vi alle sammen skal sidde inde i nogle store dyre biler, selv om jeg godt ved, at bilerne bidrager langt mere til statskassen gennem registreringsafgiften. Lad folk få den dejlige oplevelse at kunne køre på motorcykel uden at skulle flås fuldstændig økonomisk.

Tak for at de samme, der støttede forslaget sidste gang, stadig væk støtter det, og jeg håber på, at vi kan bruge udvalgsarbejdet til at overbevise SF og Enhedslisten om at komme i gang med at gå ud ad den vej, som de to partier åbenbart ser en mulighed for at vi kan betræde.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Man kan jo opstille mange teorier og forudsætninger for at få det til at se ud, som om motorcykler er noget af det mest miljøvenlige, der findes på denne jord, og at vi skulle gøre, som andre har gjort osv. Jeg vil godt spørge hr. Kim Behnke, om det ikke var muligt at finde andre alternativer.

Det er jo klart, at hvis man begynder – det var oppe i den sidste debat, vi havde – at ringe efter 3x34, hvis man skal have leveret en pizza, så må det jo være mere miljøvenligt at få en motorcykel til at komme med den, men der findes altså også andre alternativer. Og når vi taler om de der EU-scootere, så mener jeg nu ikke, at det er dem alle sammen, der er totaktere, men ellers kan De Grønne Bude jo også cykle ud med pizzaen.

Der findes en lang række andre alternativer, som man kan stille op. Man behøver ikke nødvendigvis at køre pizzaen ud på motorcykel.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Ja, ja, i hr. Laustsens eksempel kan man selvfølgelig lade være med at bestille pizzaen. Så bliver

der slet ingen miljøbelastning, men så får man heller ingen aftensmad.

På samme måde er det jo, når folk skal på arbejde. De kan selvfølgelig bare lade være med at køre ind til byen. De kan lade være med at tage på arbejde. Men rent samfundsøkonomisk vil jeg ikke anbefale, at det er det, vi går ud og opfordrer befolkningen til. Jeg vil opfordre befolkningen til, at de går på arbejde, at de tager på arbejde.

Nu har vi prøvet bl.a. med hr. Laustsens stemme og regeringens billigelse at sætte billetprisen ned på busser for at få folk til at lade bilen stå og tage bussen. Hvad fik vi ud af det? Ja, de, der allerede kørte i bus i forvejen, fik en lidt billigere pris, men der var ikke flere, der tog bussen. Hvad kan vi så gøre? Ja, vi kan sende et grønt cykelbud ud efter folk. Men det er jo ikke nogen løsning, hvis folk bor 10, 15, 20, 30 km væk fra, hvor de arbejder. Så ønsker de et motorkøretøj, så de er i stand til at komme på arbejde i tide.

Og i stedet for at de går ned til brugtvognsforhandleren og køber en gammel udtjent Ford Escort og lige rasler ind til byen i den, så synes jeg, det var bedre, at de købte en lille motorcykel. Den kræver nemlig heller ikke så meget plads, når den skal parkeres inde i byen.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Jamen når man fremstiller alle ting sort/hvidt, så kan man få det til at se sådan ud. Jeg ønsker selvfølgelig ikke, at folk skal dø af sult, fordi de ikke nødvendigvis kan få en motorcykel til den pris, som hr. Kim Behnke forestiller sig, men der findes jo også andre alternativer, herunder netop det udtryk »at gå på arbejde«.

Der er i hvert fald så mange pizzeriaer her i hovedstaden, at det vil være fuldstændig tåbeligt at starte noget som helst for at komme hen og hente sin pizza. Der kan man udmærket gå hen på næste gadehjørne og få den.

**Formanden:**

Hr. Kim Behnke. Og så vil jeg tro, at man kan ordne resten i udvalget.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Altså det med at gå på arbejde er jo et fristende tilbud, men nok ikke særlig realistisk for de fleste.

De argumenter, som vi bruger igen den her gang, fremfører vi med forøget styrke, fordi hr. Laustsens partifæller og partikolleger i det norske Storting, nemlig Arbeiderpartiet, som oven i købet sidder i regering deroppe, præcis bruger de argumenter for at sænke afgiften i Norge. Så helt galt kan det jo ikke være.

**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Blot lige til oplysning for den konservative ordfører: Med hensyn til beskatningerne er det sådan, at de første 7.000 kr. af en motorcykel er fri for beskatning, mellem 7.000 kr. og 12.700 kr. er den 105 pct., og den er 180 pct. på resten. Med hensyn til bilerne, hvilket sikkert er hr. Brian Mikkelsen bekendt, er det 105 pct. af de første 55.300 kr. og 180 pct. af resten. Jeg tror også, at jeg sagde i min indledning, at de dyreste motorcykler er hårdere beskattet end bilerne, og at de billigste motorcykler er billigere.

Med hensyn til debatten om miljøforureningen så synes jeg, det er væsentligt at være opmærksom på, at motorcyklerne almindeligvis er bedre med hensyn til CO<sub>2</sub>-udledning, men de er altså væsentlig dårligere med hensyn til den egentlige forurening, nemlig kulbrinte og kvælstof, og det er trods alt det, der betyder meget for den luft, som vi indånder, i særdeleshed her i byerne.

Med hensyn til ABS-bremserne vil jeg da gøre opmærksom på, at der her er de samme regler for fradrag som for bilerne, og jeg er ikke i besiddelse af oplysninger om, at det skulle være dyrt at montere ABS-bremser på motorcykler end på biler, men det spørgsmål kan udvalgsarbejdet måske afhjælpe en del.

Så til slut skal jeg blot sige, at med hensyn til katalysatorerne, som jeg også sagde, er det selvfølgelig meget positivt, hvis vi kan få det på plads, og jeg er da indstillet på og er positiv over for den del af forslaget, hvis vi har mulighed for at gå foran og fremskynde denne udvikling.

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

## Afstemning

**Formanden:**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør ind-

sigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 45:**

**Forslag til folketingsbeslutning om bedre og retfærdige skatteforhold for politibetjente og soldater i international tjeneste.**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.  
(Fremsat 15/11 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Dette beslutningsforslag har sin baggrund i en sag, der allerede blev behandlet i Folketinget i sidste samling.

Sagens fakta er kort fortalt, at Rigspolitiembetet har haft en række politifolk udsendt til tjeneste i Kosovo. Efter politifolkenes hjemkomst til Danmark opstod der i pressen en debat om skattepligten af deres løn. Enkelte af politifolkene havde fået den opfattelse, at deres løn under udstationeringen var skattefri.

Forslagsstillerne finder på den baggrund, at de udsendte soldater og politibetjente får en urimelig lav løn. De foreslår derfor, at betjente og soldater udstationeret af Danmark til løsning af internationale opgaver opnår skattefritagelse for det særlige udstationeringstillæg, dog maksimalt 12.000 kr. pr. måned, og opnår skattefritagelse for de diæter, de i øvrigt måtte modtage under udstationeringen. Herudover skal betjentene og soldaterne selvfølgelig have deres almindelige løn.

Det må efter min opfattelse være på sin plads at opklare, hvad soldaterne og betjentene får i løn under udstationeringen, ellers er det jo svært at vurdere, om de får en urimelig lav løn.

Soldaterne ved FN-styrkerne modtager et skattefrit udetillæg på mellem 6.000 og 9.000 kr. om måneden ved siden af deres normale skattepligtige løn, et skattepligtigt tillæg på små 4.000 kr. samt fri kost og logi. Det nuværende skattefrie tillæg kan i øvrigt modtages fra den første