

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Anden (sidste) 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. Første behandling 12/1

2001. Betænkning 16/5 2001).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kim Behnke (UP):

Jeg havde egentlig forventet, at hr. Jens Petersen Vernersen havde markeret. Jeg har forstået ude i byen, at hr. Jens Peter Vernersen er meget utilfreds med, at der har været en grundig udvalgsbehandling.

Rent faktisk har jeg hørt ude i byen, at hr. Jens Peter Vernersen synes, at det er direkte uforsvarligt, at der er blevet stillet 100 spørgsmål i denne her sag. Så jeg troede, at det synspunkt også ville blive fremført i dag af hr. Jens Peter Vernersen fra talerstolen.

Men det har desværre været nødvendigt med 100 spørgsmål. Det har været nødvendigt for at gendrive den fejlagtige propaganda, der under førstebehandlingen blev udvist specielt fra Socialdemokratiet, men også fra ministeren, nemlig påstanden om, at hvis det her forslag bliver gennemført, er det, fordi Kim Behnke vil have nogle flere danskere slået ihjel, når de kører ude på vejene.

Et så vulgært argument var selvfølgelig nødvendigt til at blive gendrevet, og specielt når det viser sig, at det statistiske materiale, som embedsmændene i ministeriet anvender for den uhyrlige påstand, simpelt hen er forkert; der foretages sammenligninger, som er urimelige, og afregninger, der ikke er belæg for.

Derfor har det været nødvendigt at stille mange spørgsmål, sådan at det nu ligger fuldstændig veldokumenteret i besvarelsenerne, at den påstand fra førstebehandlingen naturligvis intet har på sig. Der er ikke belæg for at påstå, at flere motorcykler resulterer i, at der er flere mennesker, der bliver slået ihjel.

Det næste problem var så hele spørgsmålet om, hvorvidt det vil være samfundsfornuftigt at følge de anbefalinger, som regeringen og ikke

mindst Socialdemokratiet kommer med i mange andre sammenhænge, nemlig om, at vi skal have mindre trafik i byerne. Og hvordan vil man gøre det? Ja, der er alle mulige eksotiske forslag om, at vi skal forbyde folk at køre i byerne, og at de skal betale ekstra for det osv. Her er der et velargumenteret forslag, nemlig at i stedet for at folk har bil nr. 2 – en eller anden gammel rusten Toyota, de hækker ind til byen med – vælger de at købe en motorcykel.

Men selv ikke det argument var der jo grobund for under førstebehandlingen, og derfor var vi nødsaget til at bruge udvalgsbehandlingen til at få dokumenteret, at det naturligvis er en god idé.

Det er en god idé, hvis folk vælger at købe en motorcykel som køretøj nr. 2 frem for en gammel bil. Den fylder ikke så meget, der er en mindre miljøbelastning, og sidst, men ikke mindst, vil det være en fordel for trafikbelastningen i byerne. Det argument ligger nu også fuldstændig veldokumenteret.

Så er der hele afgiftsbelastningen. Det er jo klart, at for en regering, der ser det som sin væsentligste opgave at indkradse enhver krone fra borgerne, vil en afgiftslettelse jo nærmest være det samme, som hvis en katolik bänder i Peterskirken.

Men vi har jo fået syn for sagen. Med hensyn til det, som regeringen påstod under førstebehandlingen, nemlig at en lavere afgift ikke ville medføre et mersalg og dermed en vis form for provenuneutralitet, ja, der har vi jo på automobilområdet konstateret, at de seneste afgiftsstramninger på bilområdet har betydet, at statskassen det sidste år har mistet 2,5 mia. kr. i registreringsafgifter m.m.

Det vil sige, at vi for længst har passeret det punkt, hvor grænsen for, hvad folk vil betale, er nået. Staten mister simpelt hen penge på den seneste afgiftshøjelse. Og når det gælder for biler, så gælder det samme naturligvis også for motorcykler, så en afgiftsnedsættelse vil betyde et mersalg. Det mersalg vil betyde større indtægter til statskassen, og derfor er der en meget høj grad af provenuneutralitet. Det ligger også grundigt dokumenteret.

Så er der hele spørgsmålet om, hvorvidt det så er en fordel, at folk køber nye motorcykler. Ja, der har vi under udvalgsarbejdet fået dokumenteret, at ca. en tredjedel af de motorcykler, der importeres til Danmark, er gamle vrage fra udlandet, fordi den unge studerende, der ikke kan få en studiebolig i København og derfor skal bo

hjemme ved forældrene i Køge, og hvor S-tog osv. ikke rigtig passer, vælger en billig transportform, og det er at købe en gammel, brugt motorcykel, der er importeret.

Den gamle, brugte motorcykel er usikker at køre på. Den udgør en miljøbelastning både med hensyn til brændstofforbrug og i det hele taget. En tredjedel af de motorcykler, der importeres til Danmark, er disse gamle vrage. Danmark er simpelt hen Europas motorcykelkirkegård, fordi afgiften er så høj, så de unge mennesker ikke har råd til at købe en ny motorcykel.

Formålet med at nedsætte afgiften skulle altså være, at de motorcykler, der bliver solgt, er nye, moderne motorcykler. Moderne motorcykler med ABS-bremser, så de er sikre at køre på. Moderne motorcykler med katalysator, så de ikke forurener, og ikke mindst moderne motorcykler, sådan at den park af motorcykler, vi har i Danmark, ikke er Europas motorcykelkirkegård, men rent faktisk er noget, vi kan være bekendt.

Alt det har vi nu gennem 100 spørgsmål og 100 svar fået meget grundigt undersøgt og dokumenteret. Og det betyder, at uanset hvem der måtte være regering efter næste valg, vil den her sag være nem at gå til.

Hvis det er en borgerlig regering, ja, så er det for den nye borgerlige skatte- og afgiftsminister bare at bede embedsmændene om at tage sagen frem og skrive et lovforslag. Alt er undersøgt, man skal ikke først til at nedsætte kommissioner og udvalg og have embedsmandsudredninger osv. Det er bare at bide til bolle.

Skulle uheldet være ude, at der fortsat sidder en socialdemokrat som skatteminister efter næste folketingsvalg, ved vi med det materiale, der ligger foran os, at der kommer et krav fra EU; et krav om, at der bliver mindre miljøbelastning fra motorcyklerne, et krav om, at det er mere moderne motorcykler, der bliver solgt i Danmark. Når det krav skal indfries, ja, så vil en socialdemokratisk minister også have et meget grundigt materiale at bygge et forslag på.

Så alt i alt er jeg meget tilfreds med, at vi har kunnet behandle B 42 og fået sagen så grundigt behandlet, at den er klar til efter et folketingsvalg. Så må de danske motorcyklejere og de kommende danske motorcyklejere vente det halve eller hele år yderligere, inden afgiften bliver sat ned.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Det står måske ikke fuldstændig klart efter hr. Kim Behnkes indlæg, om der er større risiko ved at køre på motorcykel, end der er ved at køre i bil.

Der har jo været rejst en række spørgsmål om denne afgift, 100 i alt. Det er i øvrigt ikke første år, det samme forslag blev jo fremsat sidste år, og da var der også stillet en række spørgsmål, som jo ikke alene drejede sig om beslutningsforslaget, men også om en række andre spørgsmål.

Det, jeg synes er lidt afgørende, er at henvise til det spørgsmål 40, som hr. Behnke har stillet – uanset at der så senere er talt om, hvorvidt det nu er helt præcis sådan – hvor der står, at ministeren i bilag 7 nævner, at risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade er 30-40 gange højere for motorcyklister end for bilister. Og så bliver der givet et svar fra ministeren, og i det svar fremgår det så, at det skulle være 34 gange så farligt at transportere sig på motorcykel som i bil.

Jeg skal ikke afgøre, om det er præcis 30 eller 40 gange så farligt, men det er egentlig også bedøvende ligegyldigt. Det, det drejer sig om, er, at der er en langt større risiko ved at transportere sig på motorcykel, end der er ved at transportere sig i en bil. Det er det, som denne her diskussion har drejet sig om, når man så også har talt om, hvorvidt man skulle betale den ene eller den anden registreringsafgift.

Socialdemokratiet har afvist beslutningsforslaget, det gjorde vi også sidste år – ikke mindst med baggrund i, at der er en forøget risiko, og at vi i hvert fald ikke ønsker, at endnu flere skal blive udsat for en ulykke, hvad enten det så drejer sig om kvæstelser, eller det drejer sig om dødsfald.

Der kan jo naturligvis med de mange spørgsmål, der er stillet, diskuteres meget omkring det her, men den dér risikokilde synes jeg er temmelig væsentlig – også uanset om den er 30 eller 40 gange større – den er langt større end risikoen ved at køre i bil. Og det tror jeg også hr. Kim Behnke må anerkende.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (UP):

Det er rigtigt, at et motorcykelforslag også var til behandling i sidste folketingssamling, men den meget, meget væsentlige forskel mellem det daværende forslag og så det, vi har til behandling i dag, er, at der i mellemtiden er sket det, at Ar-

beiderpartiet i Norge, hr. Jens Peter Vernersens partikollegaer i Norge, har indset fornuften i at gøre de små motorcykler, de såkaldte 125 ccm motorcykler, afgiftsfri i Norge, sådan at folk benytter dem som en bil i stedet for bil nr. 2, så man ikke behøver at få så mange biler ind i Oslo og alle de andre store byer i Norge. Der har fornuften sejret blandt socialdemokrater, blandt hr. Jens Peter Vernersens partikollegaer. Det er forskellen.

Så kan jeg forstå på hr. Jens Peter Vernersen, at det er noget, der optager Socialdemokratiet meget, at folk kan gå hen og komme til skade ved at køre motorcykel. Hvorfor foreslår Socialdemokratiet så ikke helt at forbyde motorcykelkørsel? Det må da være konsekvensen af hr. Jens Peter Vernersens tale.

Det statistiske materiale, ministeriet bygger deres beregninger på, er for spinkelt. Det går ud fra alt for mange kørte kilometer pr. motorcyklist sammenlignet med f.eks. de andre nordiske lande. Det materiale, hr. Jens Peter Vernersen bygger sine betragtninger på, er simpelt hen forkert, men skulle man følge det, måtte den naturlige konsekvens være, at motorcyklisme bliver forbudt i Danmark. Det går jeg ikke ind for.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Det er måske nødvendigt at gentage, at uanset om risikoen er lidt større eller meget større, er der i hvert fald en større risiko ved at køre på en motorcykel end ved at køre i en bil.

Der er jo ikke noget som helst nyt i, at hr. Kim Behnke er ude i ekstremerne og kunne forestille sig, at vi skulle forbyde, at der køres på disse motorcykler.

Vi har valgt en afgiftsbelægning på det her område. Det har vi naturligvis nøje overvejet. Sådan er det. Og denne afgift mener vi også fortsat vi skal have.

Hovedsynspunktet er altså, at risikoen er større, og uanset om der bliver stillet 100 spørgsmål eller der bliver stillet 200 spørgsmål, vil det ikke ændre noget som helst ved den sag, og det er ikke mindst af betydning for Socialdemokratiet.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (UP):

Ja, det sidste er jo noget sniksnak, og fordi hr. Jens Peter Vernersen ikke har læst udvalgets bil-

Svaret på spørgsmål 36 er, at til efteråret kommer ministeren med et forslag om at ændre motorcykelbeskatningen. Det har ministeren stillet i udsigt i svaret på spørgsmål 36, fordi man er klar over, at der kommer et pres fra EU. Så Socialdemokratiet kommer også til at gå ind for en afgiftsomlægning for motorcyklerne.

Men det, der har været omdrejningspunktet for regeringen, afslører man i svaret på spørgsmål 61. Så langt op skulle vi, før det blev sandhedens time. Da svarede ministeren, at det jo kunne være, at der var nogle flere, der købte motorcykler, og så var man nødt til at gøre den overvejelse, at de så lader være med at købe en bil. Og de penge, som ministeren ville have fået, ved at folk havde købt en bil i stedet for, kan man ikke undvære i statskassen.

Det er sandheden i Socialdemokratiet: Folk må ikke købe motorcykler, fordi man hellere vil have dem til at købe en dyr bil med 180 pct. registreringsafgift og 25 pct. moms. Svaret på spørgsmål 61 var sandhedens time. Alt det andet er sniksnak.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 50 (V, KF, DF, CD, KRF, Mogens Andreassen (UP), Kim Behnke (UP) og Frank Dahlgaard (UP)) stemte for, 54 (S, SF, RV og EL) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 107:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af kommunal pligt til at formulere udbuds politik.

Af Lars Løkke Rasmussen (V) og Henning Grove (KF) m.fl.

(Fremsat 2/2 2001. Første behandling 1/3 2001. Betænkning 26/4 2001).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.