

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Erik Mortensen (S):

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