

Første næstformand (Ivar Hansen):

Hr. Jes Lunde for en kort bemærkning.

Sagerne drejer sig om beskatning af motorcykler og ikke om cykelpolitik, vil jeg gøre opmærksom på.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg skal først svare fru Elisabeth Arnold, som snakker om de sociale argumenter. Jeg har forstået det sådan, at de, der virkelig vil score den store gevinst ved, at man lempet registreringsafgiften, er dem, der køber de dyre motorcykler – det er logisk nok sådan – og det er nok ikke ligefrem de dårligst stillede, som har råd til at købe motorcykler, som i virkeligheden er langt dyrere end de biler, jeg kunne forestille mig at købe.

Jeg tror, at spredningen af motorcyklister sådan socialt set såmænd er lige så stor som spredningen af bilister – og af cyklister for så vidt også. Jeg tror, det er nogenlunde det samme.

Ideen om at give et tilskud til cyklister i stedet for, fordi man foretrækker, at folk cykler, er jeg enig i; det ville være meget bedre, hvis man cyklede. Derfor synes jeg, vi skal gøre meget for at fremme cyklismen, det kan være med cykelstier, det kan være med muligheder for at få cykler med toget, men det kan såmænd også være ved at kigge på skattelovgivning.

Vi har jo i skattelovgivningen nogle meget lukrative regler om kørselsfradrag, som cyklister ikke kan benytte sig af i praksis. Man har i Holland nogle erfaringer med at gøre det lukrativt også skattemæssigt at bruge sin cykel. Dem har jeg stillet nogle spørgsmål om i Skatteudvalget, og jeg har fået nogle svar fra skatteministeren om, at det er han ikke rigtig indstillet på; men hvis Det Radikale Venstre er indstillet på det, kan det jo være, vi kan få et samarbejde i gang her.

Til hr. Kim Behnke skal jeg sige, at jeg er helt enig i, at man selvfølgelig også skal kigge på produktionsprocessen og skrotningssomkostningerne. Det, der kaldes en vugge til grav-analyse, skal helt klart med i vores overvejelser.

Om ulykkesstatistikken: Jeg er helt klar over, at det er ved den høje hastighed på landevejene, at skaderne på motorcyklister sker, men det, vi er nødt til at spekulere på, er jo, om vi skal give et incitament til, at der kommer dobbelt så mange motorcykler på vejene. Det, jeg siger, er bare, at det må vi tage med i vores

færdselssikkerhedsmæssige overvejelser om, hvilken virkning det vil få, hvis man får en sådan udvikling.

Men lad os prøve at kigge på det i udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg synes, det var interessant, at hr. Jes Lunde tog de hollandske eksempler med, for dér er det jo arbejdsgiveren, der kompenserer den arbejdstager, som han har ansat hos sig, for den transportform, vedkommende vælger. Det er arbejdsgiveren i Holland, der beslutter f.eks. at sige: Vi vil gerne i vores virksomhed belønne den medarbejder, der tager cyklen i stedet for bilen. Derfor har det jo ikke noget som helst med afgiftssystemet eller skattesystemet at gøre.

Jeg synes, det vil være interessant, selvfølgelig, i udvalget at belyse, hvordan det hollandske system i forbindelse med transport til og fra arbejde fungerer, men jeg vil godt sige på forhånd, at det jo er interessant, at det er arbejdsgiveren, der tager sig af det, og ikke skattevæsenet.

Brian Mikkelsen (KF):

De to beslutningsforslag, der næsten samtidig er fremsat til Folketingets behandling, bør få os alle sammen til at tænke nærmere over situationen på motorcykelområdet. For hvad er det egentlig, der er sket? Overordnet er det klokkeklart, at der er en stor forskel i beskatningen. Sker det på et sagligt grundlag? Det ser ikke sådan ud, når vi ved, at motorcyklen fylder mindre i trafikken, den forurener mindre, den er mere økonomisk, den slider ikke på vejene i samme grad som biler, og der kræves ikke særlig meget plads til parkering. På trods af, at jeg kunne se skatteministeren før vise et eksempel med en meget stor motorcykel, så fylder de altså mindre, når de parkeres.

Endvidere har de høje afgifter betydet store administrative omkostninger hos Told og Skat, når hver enkelt importeret, brugt motorcykel, ofte 1.500 om året, skal vurderes. Derfor er forslaget også en stor lettelse for administrationen og godt i tråd med god konservativ politik, som altid er gået ud på at slanke den offentlige sektor, så den bliver mere effektiv. Det er ikke i vore øjne relevant, at vurderingsmænd i 1.500 tilfælde skal kigge en motorcykel, som er importeret privat, efter i sømmene.