

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 bremsler, 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 bremsler 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 Samuelson (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 Samuelson.

Det første gælder det, som en stor del af hans ordførertale gik på, nemlig spørgsmålet om sikkerhed: Er hr. Anders Samuelson ikke enig med mig og branchen i, at det vil være til absolut fordel for sikkerheden, hvis motorcykler får påmonteret ABS-bremsler? 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-bremsler, hvorfor er det så ikke også en god idé at gøre det for motorcyklerne?

(Kort bemærkning).

Anders Samuelson (RV):

Så vidt jeg er orienteret, er netop eksemplet med ABS-bremslerne 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 Samuelson 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-bremsler. Men det er langt dyrere at købe ABS-bremsler til en motorcykel, end det er til biler, og derfor dækker beløbet, der i øjeblikket kan opstå af-