

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-