

altså begynder at argumentere for, at forurenin-gen pr. persontransportkilometer er mindre på motorcykler, end den er på biler. Så det er da noget, vi godt vil have undersøgt noget nøjere under udvalgsarbejdet.

Der er også nogle andre aspekter af sagen, som vi så må have med i diskussionen. Hvad med det færdselssikkerhedsmæssige? Det er ikke rigtig berørt i forslagene. Vi vil i hvert fald gerne have det belyst. Vi vil gerne vide, om uheldsfrekvensen er større pr. persontransportkilometer på motorcykel, end den er i bil, for at se om der dér er nogle ting, vi også skal have med ind i vores overvejelser.

Og hvis vi skal i gang med at lave nogle ændringer i registreringsafgiften, så synes jeg egentlig også, vi burde se det i sammenhæng med de overvejelser, man går og gør sig i Skatteministeriet. Jeg har hørt, at man langt om længe er på vej med et forslag, der lever op til den beretning, som SF fik lavet på et beslutningsfor-slag, en beretning, hvor et flertal her i Folketin-get for efterhånden mange, mange år siden sag-de: Vi kunne godt tænke os en undersøgelse af mulighederne for at differentiere registrerings-afgiften på biler efter deres miljøbelastning.

Jeg synes, det kan være udmærket at tage sådan en større, samlet diskussion af registre-ringsafgiftssystemet, men vi vil altså gerne have alle aspekter af sagen med, før vi tager endelig stilling.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Arnold (RV):**

Jeg synes altid, det er sympatisk, når SF lægger vægt på miljøaspektet, og det har da også min fulde tilslutning. Men hvis man endelig skal sammenligne flere forskellige transportformers miljøbelastning, så kunne man da gå et skridt videre og sige: Skal vi så ikke sammenligne cyk-lerne med motorcyklerne? Det er dog et endnu mere miljøvenligt transportmiddel. Og skulle vi så ikke gå over til i stedet for at give et tilskud til folk, der gerne vil køre på cykel? Det kunne man da også godt, og det ville da være bedre i tråd med SF's normale linje.

Endvidere vil jeg godt sige, at jeg savnede en vinkel på det fra hr. Jes Lundes side, fra SF's side, nemlig den sociale synsvinkel. Vi ved jo fra visse dele af dagspressen, især Ekstra Bladet, at en stor gruppe af disse brugere af store motor-cykler faktisk er sociale tilfælde, det er folk, der tjener meget lidt, det er bistandsklienter og folk med meget dårlige økonomiske forhold – det

har jo været belyst i al grundighed – og det er folk, for hvem motorcyklen betyder uendelig meget. Den er en stor del af deres liv. Den er faktisk hele deres livsgrundlag.

Jeg savnede lidt, at man fra SF's side lagde mere vægt på det sociale aspekt i, at man ned-sætter registreringsafgiften på motorcykler. Det vil jeg gerne høre SF's synspunkt på.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Jeg synes, der er grund til at udvide SF's betragtninger over forslaget, for noget af det, der jo også – har jeg da noteret mig – bekymrer SF, er de stigende problemer med bilisme i byerne. Vi aner ikke, hvor vi skal gøre af alle de biler, der hver eneste morgen myldrer ind i stor-byerne. Motorcykler fylder langt mindre. Det er langt nemmere at finde plads til motorcykler rundt om i bybilledet, end det er at finde plads til biler.

Så foreslår den radikale ordfører, fru Elisa-beth Arnold, at man lige så godt kan gå linen ud – sådan forstod jeg det – og sige: Jamen så skal folk have et tilskud til at køre på cykel. Det gør man i øvrigt i Århus i øjeblikket; dér får folk et meget stort subsidie fra kommunens borgere, hvis de fravælger bilen til fordel for cykel. Det synes jeg ikke er nogen god idé.

Jeg synes heller ikke, det er nogen god idé at sammenligne cykler med motorcykler, for der er jo tale om, at folk kan komme ind til byerne fra en langt større radius. Vi taler om, at folk kan komme på arbejde på en nem og bekvem måde, og så har de oven i købet også mulighed for at finde en parkeringsplads. Jeg ved selvfølgelig godt, at i en by som København vil det nok kun-ne mærkes på kommunens budget, hvis de mange store parkeringsafgifter falder, men på den anden side så vil det gavne miljøet.

Noget helt andet, som SF heller ikke tog højde for, er vugge til grav-vurderingen. Der medgår langt færre ressourcer til at bygge en motorcykel og til at skaffe sig af med den igen end til at fremstille en bil og senere skaffe sig af med den. Man er altså nødsaget til også at tage højde for disse her ting og ikke kun tænke på, hvor mange liter benzin der går til at køre et vist antal kilo-meter. Miljømæssigt er der kun gode argumen-ter for, at folk kommer på motorcykel.

Men så var SF bekymret for ulykkesfrekven-sen. Dér er sagen jo den, at langt de fleste alvor-lige uheld, der sker for motorcyklister, ikke sker ved kørsel i bymæssig bebyggelse, men de sker med store hastigheder på landevejene.