

Skatteudvalget kan finde en bedre måde at skruer dem sammen på, hvis vi kan finde den helt rigtige model, som også hr. Erik Mortensen kan gå ind for, er vi fra Dansk Folkepartis side indstillet på at samarbejde om det. For os er det ikke afgørende, om vi får vedtaget B 70, for os er det afgørende, at de mål, som er angivet i beslutningsforslaget, gennemføres. Kan vi finde en anden model at skruer det sammen på, er vi bestemt indstillet på at diskutere det i udvalget.

Som fru Elisabeth Arnold gjorde opmærksom på – og det tror jeg er rigtigt – er der allerede anmeldt mange deputationer i Skatteudvalget, og jeg håber at se rigtig mange både langhårede og korthårede personer argumentere for de ting, som er kommet til udtryk i de to beslutningsforslag. Vi har også allerede fået mange skrivelser udefra, og det tror jeg er meget godt, for netop med fru Elisabeth Arnolds ordførertale in mente er der et utrolig stort behov for at berige Folketingets medlemmer med viden om motorcykel-folket og de vilkår, motorcykel-folket lever under. Jeg tror, det vil være meget berigende, hvis der kommer rigtig mange ind og fortæller om forholdene.

Allerede ved de henvendelser, der er kommet indtil nu, er vi i udvalget blevet gjort opmærksom på nogle specielle forhold, vi måske skal tage højde for, når det gælder veteranmotorcykler. Her er der et særligt hensyn at tage, ligesom der er for veteranbiler. Vi har jo særlige regler på det område, og vi kunne selvfølgelig vurdere, om vi kan bruge principperne for veteranbiler, når der er tale om veteranmotorcykler, hvor gamle de så skal være. Som det er i dag, er der jo nok en del mennesker, der har ældre motorcykler stående i garagen og kun tager dem ud ved helt særlige lejligheder, og så skal motorcyklerne have prøveplader, eller hvordan man nu gør i praksis. De mennesker kunne måske i højere grad tænke sig at få faste nummerplader på motorcyklerne, hvis der var nogle bedre vilkår med hensyn til registreringsafgiften, og det synes jeg vi skal kigge på.

Afslutningsvis synes jeg også, vi skal være opmærksomme på, at hele branchen, så vidt jeg kan se, støtter de fremsatte forslag, selv om – og det skal man også være opmærksom på – den debat, vi har i dag, naturligt nok nedsætter salget af motorcykler. Den usikkerhed, der er fra diskussionens start, til forslaget eventuelt bliver vedtaget, giver sig selvfølgelig udslag i den måde, markedet reagerer på; det siger sig selv. Men alligevel er branchen altså positivt indstillet.

Til det sidste skal jeg blot sige, at jeg tror, det er vigtigt, at vi ikke lægger op til, at der efter en vedtagelse skal gå meget lang tid – og det er sådan set det, jeg ser B 84 give mulighed for – før der skal komme noget fra regeringen. Jo længere tid der går fra vedtagelsen af et beslutningsforslag, til regeringen er forpligtet til at komme med sit lovforslag, jo større usikkerhed vil der blive på markedet, så jeg tror, det er vigtigt, at vi får forslaget vedtaget og tingene igangsat så hurtigt som overhovedet muligt, så vi fjerner usikkerheden hos de folk, der overvejer at købe en motorcykel.

Det skal være mine afsluttende bemærkninger, og jeg ser meget frem til en god udvalgsbehandling af forslagene. Jeg synes, at flertallet af ordførerne har lagt op til det.

#### **Skatteministeren (Carsten Koch):**

Hr. Thulesen Dahls indlæg giver mig anledning til at komme med en enkelt kommentar.

Der har gennem tiderne været en positiv og imødekommende indstilling over for at lave afgiftsstrukturer, som svarer til afgifterne på biler, men det afgørende argument gennem tiderne for at komme dette i møde har været, at der skete nogle radikale ændringer med hensyn til motorcyklers sikkerhedsudstyr. Man kan ikke se bort fra det, jeg nævnte, at pr. personkilometer er der tale om 40 gange større sandsynlighed for, at man bliver kvæstet alvorligt eller dør ved en motorcykelulykke end ved en bilulykke.

Jeg har lagt mærke til, at forslagsstillerne lægger megen vægt på miljøet, og at en motorcykel ikke fylder så meget. Men for mig er det utrolig afgørende, at der kommer et meget, meget kraftigt løft i motorcyklernes sikkerhedsudstyr, så det bliver forsvarligt, hvis vi skal indrette en afgiftsstruktur, der svarer til bilernes. Man skal være opmærksom på, at når man køber en bil og betaler registreringsafgift, betaler man også registreringsafgift af et langt mere omfattende sikkerhedsudstyr. Man kan sige det på den måde, at man sparer sikkerhedsudstyret ved at købe en bil, og jeg mener, det gør det berettiget, at man har et højere registreringsafgiftsniveau for motorcykler.

Jeg er altså ikke blevet overbevist af de argumenter, der har været ført frem. Jeg synes, man på en fatal måde bagatalliserer den øgede risiko, når man ved at vælge en motorcykel frem for en bil sparer beskyttelse og sikkerhedsudstyr, og jeg synes, der er udmærket grund til at afgifts-