

belægge på en sådan måde, at der ikke bliver det incitament til at spare på sikkerhedsudstyret ved at vælge en motorcykel frem for en bil. Dette argument har forslagsstillerne overhovedet ikke rokket ved.

Hvis der sker gode og gedigne fremskridt på sikkerhedssiden med hensyn til motorcykler, vil jeg sige, at det vil være forsvarligt at gå ind for tankegangen. Men hvis der ikke er tale om et godt og gedigent fremskridt for sikkerheden på motorcykler, må jeg desværre stå af.

(Kort bemærkning).

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Jeg synes da, det er reelt nok, at skatteministeren beklammer sig meget om sikkerheden på vejene, helt bestemt. Jeg tror også, at rent statistisk set er den mest sikre transportform, der findes, flytransporten, det har jeg i hvert fald set i nogle statistikker. Men det medfører jo ikke, at vi forsøger at hælde alle folk op i fly og transportere dem pr. fly, og jeg går heller ikke ud fra, at skatteministeren lige pludselig mener, vi skal gøre det.

Og derfor er det selvfølgelig en meget firkanter betragtning, når skatteministeren alene henviser til en statistik, hvor det siges, at der er 40 gange større risiko for ulykker med motorcykler end med biler, og lægger den til grund for helt at afvise en diskussion om, hvorvidt vi skal have en anden afgiftsstruktur for motorcykler. Det synes jeg er et meget spinkelt grundlag.

Nu er skatteministeren selvfølgelig hverken trafikminister eller miljøminister, men han burde dog forholde sig til de miljømæssige perspektiver, der uomtvisteligt viser sig ved større brug af motorcykler. Jeg tror også, man skal se på, at en ændret afgiftsstruktur måske ville fremme, at andre end dem, der i dag benytter motorcykler, begynder at bruge dem.

Jeg tror ikke, man skal være så fjendsk indstillet over for motorcyklen som et transportredskab, selv om jeg selvfølgelig er bekendt med – som fru Elisabeth Arnold gjorde opmærksom på det – at der er tider på året, hvor det af naturlige årsager kan være svært at bruge en motorcykel. Det er helt klart. Men jeg tror, vi skal være mere fordomsfri i vores diskussion og i vores indstilling til problemet, for så tror jeg også, vi får en bedre, langt bedre udvalgsbehandling af spørgsmålet, end vi ellers ville få.

**Kim Behnke (FP):**

Skatteministeren har, så vidt jeg er orienteret, i dag været ude og åbne udstillingen »Biler i Bella«, og en af de fornøjelser, ministeren i den forbindelse har kunnet nyde godt af, har nok været de store, flotte og fint polerede motorcykler, der har været udstillet derude. De er blevet stillet op for at lokke danskerne til at købe flere motorcykler.

Realistisk set er det nok sådan, at det ikke er ret mange af de motorcykler, der nogen sinde bliver solgt i Danmark. Det er nemlig ganske enkelt alt, alt for dyrt, hvis man ønsker at erhverve disse pragteksemplarer. Det er ellers nye motorcykler, hvor sikkerhedsudstyret er i top. Der er sat ABS-bremser på, der er lavet nye konstruktioner, hvor man benytter sig af nye materialer, nye former for stelkonstruktion osv. osv., som gør, at motorcyklen er langt mere sikker, end hvis vi bare går få år tilbage.

En motorcykel, der f.eks. koster 100.000 kr. før afgift, vil koste 165.000 kr. ude i butikken; men hvis man i stedet vælger en bil, er prisen væsentlig mindre. Og det princip, at vi her i Danmark har valgt at beskatte motorcyklerne højere end bilerne, er der ingen mennesker, der kan forstå. Det er jo blevet sådan, at for at kunne købe en motorcykel, i hvert fald en af de større motorcykler, skal man enten være medlem af en rockerklub – altså dem, som fru Elisabeth Arnold tror vil komme i deputation – eller også skal man være borgmester Hansen nede i Sønderjylland, som nu kan prale af, at han har købt sig en ny, stor motorcykel.

Ganske almindelige mennesker har ikke råd til at købe de større, seriøse motorcykler. De gør i stedet det, at de kører rundt på ganske betragtelig gamle motorcykler. Som hr. Brian Mikkelsen var inde på, er 65 pct. af de motorcykler, der kører rundt i Danmark, over 10 år gamle. Det er gamle, gamle motorcykler, som man forsøger at holde liv i, det er vel at mærke motorcykler, som for forbrændingens vedkommende forurener væsentlig mere end de nye, og hvis de kører galt, er risikoen for et alvorligt uheld langt større.

Endelig er der det at sige til det, at der også sker en betragtelig import af små, gamle motorcykler fra udlandet på grund af det danske afgiftssystem. Branchen har ikke lagt skjul på, at en konsekvens af at ændre afgiftssystemet, sådan som vi har foreslået i vores beslutningsforslag, vil være, at der bliver tale om salg af flere nye, store motorcykler, og det må ud fra alle betragtninger også siges at være en fordel.