

De bekymringer, der er givet udtryk for i dag, er alle sammen gået i retning af, om sikkerheden ved at køre motorcykel er tilstrækkelig. Ministeren var heroppe og fortælle Folketinget, hvor forfærdeligt det er, at risikoen for uheld er større pr. kørt kilometer ved motorcykelkørsel end ved bilkørsel, og det er utvivlsomt korrekt. Men at konklusionen så skal være, at man af den grund lægger særlige afgifter på motorcykler, har vi svært ved at forstå. Det er en kendsgerning, at det er blevet endog særdeles farligt at køre cykel i byerne, men det foranlediger jo ikke ministeren til at konkludere, at der skal lægges en særlig registreringsafgift på cykler, og derfor er ræsonnementet forkert.

Ræsonnementet burde i stedet være: Hvad kan vi fra Folketingets side gøre for at sikre motorcyklerne bedre? En af mulighederne er, at man i hvert fald lader være med at lægge ekstreme statsafgifter på det ekstra sikkerhedsudstyr, branchen har udviklet, men som er alt for dyrt at få sat på motorcyklerne. Folk, der har skrabet penge sammen, går til forhandleren, og når de ser priserne, vælger de de billige motorcykler og fravælger de dyre, som ellers er bedre.

Det Radikale Venstres ordfører brugte en stor del af sin taletid til at tale godt for cyklerne – altså dem uden motor – og intet ondt skal siges om cyklen, for den er måske en af de største opfindelser i menneskehedens historie.

Men det, vi taler om her, er jo altså muligheden for at flytte passagerer fra biler til et andet køretøj, og dér er cyklen ikke et værdigt alternativ, så snart vi kommer op på afstande på 20 km eller mere mellem hjem og arbejde; dér skal der motor på, og det er bedre at have den motor sidende på en motorcykel end på en bil.

Man har i branchen foretaget nogle optællinger, som viser, at der faktisk burde være solgt langt flere motorcykler i Danmark, når man tager vores befolkningstal i betragtning. Man taler om, at der kunne sælges op imod 5.000 motorcykler mere i Danmark, når man ser på de andre lande, som ellers på andre punkter er sammenlignelige med Danmark. Det er jo noget, der gør indtryk, særlig det forhold, at disse mennesker også havde noget nemmere ved at komme af med deres transportkøretøj, når de når frem til deres arbejde inde i byerne.

Jeg har fået fremsendt et eksempel, hvor en person er i den situation, at han gerne vil have en motorcykel indregistreret, en motorcykel, som i 1972 kostede omkring 20.000 kr. hos en forhandler; nu i dag, i 1996, altså mere end 20 år

efter, skal han minsandten stadig væk betale omkring 20.000 kr. i registreringsafgift. Det vidner jo om, at det system, vi har, heller ikke tager hensyn til, at mange af motorcyklerne i dag har en alder, hvor de burde være at betragte som veterankøretøjer.

Ordføreren for Enhedslisten, fru Gottlieb, gjorde opmærksom på, at hun selv kører motorcykel. Hun burde netop være interesseret i, at afgiften på disse gamle Nimbusmaskiner og andre blev sat ned.

Definitionen på en veteranmotorcykel bør ikke kun være de allerførste spæde forsøg på motorcykler; for langt hovedparten af de gamle maskiner, vi har, ligger aldersgrænsen på 20 eller 25 år, og det burde være sådan, at de skulle være at betragte som veterankøretøjer og også beskattes som sådanne. For de bruges jo netop ikke til kørsel hele året rundt. De bruges til deltagelse i enkelte løb osv. og er ellers ikke ude at slide på vejene. Derfor er det helt urimeligt, at de skal betale så høj en afgift.

Så har der været en del diskussion om den måde, man i fremtiden bør skrue systemet sammen på. Beslutningsforslag nr. B 84, som vi er medforslagsstillere til, lægger op til, at der kan være to muligheder. Den ene mulighed kan være, at man laver en egentlig stykpris, og det er jo det forslag, som branchen har hilst mest velkomment. Den anden mulighed er, at man laver en generel nedsættelse eller en ligestilling med bilerne.

Hvilken af modellerne der er den rigtige, vil vi lade det være op til forhandlingerne i Folketinget at finde ud af. Under alle omstændigheder er vores ønske, at den helt urimelige afgiftsbelastning, der finder sted af motorcyklerne i øjeblikket, kunne blive ændret.

Kigger man så rundt i Folketinget, må vi sige, at kan det lykkes at overbevise SF om, at der er miljøgevinster at hente, tegner det jo til, at der kan være et flertal i Folketinget, der går ind for at få afgifterne på motorcykler sat ned. Det flertal vil vi selvfølgelig prøve at få holdt sammen på under udvalgsarbejdet, så vi – gerne inden denne folketingsssamlings afslutning – kan få vedtaget et forslag, der betyder, at vi får afgifterne sat ned.

Så var hr. Thulesen Dahl, som jo er ordfører vedrørende beslutningsforslag nr. B 70, inde på, at der med hensyn til vores forslag, B 84, var tale om en kopiering. Det er ingenlunde tilfældet. Tværtimod er det sådan, som hr. Thulesen Dahl selv gør opmærksom på på side 2 i bemærknin-