

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg synes, det er et udmærket forslag, som er kommet fra Frihed 2000, og jeg har også bemærket mig de nuancerede meldinger, der er kommet, nemlig at det ikke er i al evighed, man måske vil afvise det her, som det blev sagt af den sidste ordfører.

Det får mig til at spørge, om vi så ikke under udvalgsarbejdet skulle set lidt på de enkelte punkter, f.eks. det tredje punkt om, at der indføres katalysatorfradrag for motorcykler, og at fradraget for blokeringsfri bremses, de såkaldte ABS-bremses, sættes op. Jeg synes, at der er argumenteret for behovet for det. Og så synes jeg da også, at vi kan få undersøgt trafikikkerheden og de problemer nærmere.

I stedet for at have en sådan fastlåst debat, hvor man enten siger, at det er et godt forslag, eller at det skal afvises, så er det jo faktisk delt op i fem underpunkter, og jeg synes da, det kunne være et konstruktivt skridt, hvis 2-3 af underpunkterne blev gennemført.

Så der håber jeg, at den verbale og nuancerede velvilje, der er kommet frem her, under udvalgsarbejdet kan udmøntes i, at vi i hvert fald kommer lidt videre. Det vil være mit konstruktive forslag til, at vi kommer lidt videre med dette ellers udmærkede forslag.

Formanden:

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Behnke.

Kim Behnke (FRI):

Hvorfor fremsætter vi stort set det samme forslag efter så kort tid? Ja, det var jo ærgerligt, at sidste gang, vi havde forslaget til afstemning, der endte det med 52 mod 52. Når forslaget blev afvist i Folketinget, var det ikke, fordi der var et flertal imod, så var det på grund af stemmelighed. Så halvdelen af Folketingets medlemmer mener, at vi skal have gjort noget ved afgifterne på motorcykler, og så finder vi en pligt til hele tiden at sætte denne sag på den politiske dagsorden.

Men det væsentligste, der er sket siden afstemningen sidste gang, er, at Socialdemokratiets søsterparti, Arbejderpartiet i Norge, som jo er regeringsparti i Norge, har benyttet anledningen til at få sænket afgifterne på motorcykler, vel at mærke afgifter på de små motorcykler, altså dem, der er under 125 ccm eller 11 kW. Det har man gjort i Norge i erkendelse af, at der er behov for at få fremmet brugen af små motorcykler, specielt til kørsel i bymæssig bebyggelse.

De argumenter, vi havde sidste gang og fortsat har, nemlig at vi gerne vil løse en del af de store byers trafikproblemer og miljøproblemer ved at få flere til at vælge en lille motorcykel frem for bil nr. 2, er præcis de samme, som Arbejderpartiet i Norge har brugt for at sænke afgiften på motorcykler netop dér.

Man benytter jo ellers enhver lejlighed til at sammenligne med vores nabolande og sige, at i de andre nabolande har de gjort det, og så vi må hellere følge med. Det plejer at være en af parolerne i Socialdemokratiet, især når det er et søsterparti, der har gjort det, og derfor var vi da overbeviste om, at Socialdemokratiet i dag ville sige: Ja, selvfølgelig bakker vi op om de synspunkter, for de jo er taget fra Arbejderpartiet i Norge.

Forslaget er derfor ikke et rent genbrugsforslag. Forslaget har de forskellige ændringer med og bygger bl.a. på, at det nu primært er en afgiftslettelse for de små motorcykler, som vi går efter.

Men tilbage til hovedargumentet: Et flertal i Folketinget indførte for et par år siden ved en finanslovaftale et særligt tilskud til busselskaberne. Man bevilgede simpelt hen en hel masse millioner kroner ud fra forventningen om, at når bare busselskaberne satte taksterne ned, så var der nok nogle flere, der kørte i busser.

Da pengene var brugt og man skulle evaluere ordningen, så var konklusionen, at det var de samme mennesker, der kørte i bus. De havde bare fået billetten billigere. Den vækst i antallet af personer, der gik over til at benytte busser, havde man ikke opnået.

Der var altså en vilje til at sætte nogle penge af til det formål at forbedre bymiljøet og bytrafikken. Skulle det her forslag ende med at koste noget – det tror vi så ikke, det skal jeg argumentere for senere – så må den samme vilje være til stede for at bruge det her redskab til at gøre noget ved bymiljøet og bytrafikken.

Mens der snakkes om roadpricing og alle mulige andre eksotiske ting, som det vil koste millioner af kroner at starte op, er der altså her et konkret forslag, som det ikke koster alverden at starte, og som på meget kort tid kan betyde, at antallet af biler måske ikke falder, men holder op med at stige.

I forhold til miljøbelastningen er det jo en kendt sag, at i langt de fleste familier har man ikke råd til at have to splinternye biler, så man har én ny bil, og så har man bil nr. 2. Det er ofte en gammel, brugt bil, som kan gå igennem det