

værktøjskassen med, kan han oven i købet lovligt få en anhænger på motorcyklen.

Men det kender vi slet ikke i Danmark, for de private erhvervsdrivende har ikke råd til det, fordi motorcyklen bliver behandlet på en helt anden måde. Man har den forestilling i ministeriet, at motorcykler kun er noget, der bliver brugt til at køre på Bakken på. Det er det naturligvis ikke.

Men der skal jo være en mulighed for at kende forskel på motorcyklerne, om de nu bliver brugt til at køre på Bakken på, eller om de bliver brugt erhvervsmæssigt, og derfor skal motorcyklerne til erhvervsmæssig befordring naturligvis udstyres med gule nummerplader, sådan at politiet umiddelbart kan se, om den motorcykel, der kører, kører i erhvervsmæssigt øjemed. Så nemt kan det lade sig gøre, så der ikke bliver tale om afgiftstænkning.

Formålet er så at få antallet af motorcykler i byer til at stige. Det vil vi ikke lægge skjul på. Og derfor behøver skatteministeren ikke at have nogen provenumæssig bekymring. Der skal nok komme mindst lige så mange penge i statskassen, men hvad der er endnu vigtigere: bymiljøet og miljøet i det hele taget vil få det bedre, og trafiktheden i byerne vil mærkbart kunne blive reduceret som følge af, at vi får flere flyttet over på motorcykler.

Skatteministeren var i sin begrundelse for ikke at kunne støtte forslaget inde på, at der jo ikke var så meget nyt. Jo, det, der er det væsentligste bidrag til, at vi har fremsat forslaget igen, er, at nu kan motorcyklerne både som nye og efterfølgende monteres med katalysatorer. Det kunne vi ikke dokumentere sidste gang, og derfor faldt forslaget, da det sidst var til behandling i Folketinget. Det kan vi i dag, og det er den væsentligste nyskabelse – plus det erhvervsmæssige.

Vi ser en kæmpe mulighed for at få små håndværksmestre, bude osv. til at benytte motorcykler i stedet for at have de store kassevogne.

Derudover må skatteministeren jo bestemt heller ikke glemme, at det her forslag har vi da været lidt i tvivl om, om vi nu skulle fremsætte det eller ej, fordi det, der jo sker her nu, er, at handlen med motorcykler går i stå, indtil Folketinget har sagt ja eller nej, og derfor påtager vi os selvfølgelig et kæmpe ansvar, når vi fremsætter det her forslag i Folketinget. Det kan betyde ganske betydelige omkostningstab for

motorcykleforhandlerne, importørerne, så længe Folketinget behandler det her forslag.

Derfor håber jeg, at skatteministeren, når nu vi begynder at stille spørgsmål i udvalget, ikke af hensyn til forslagsstillerne, men af hensyn til branchen, vil hjælpe til med, at vi hurtigt kan få det afklaret og hurtigt få det til afstemning. Hvis det er et nej, jamen så lad os hellere få et hurtigt nej end et langtrukket nej, og hvis det er et ja, jamen så lad os få et hurtigt ja, så man ved derude, hvad man har at rette sig efter. Det synes vi Folketinget burde gøre, sådan at vi ikke tilføjer nogen uden for det her hus unødigt skade.

Jeg takker for opbakningen fra så stort et antal folketingsmedlemmer og påtager mig den pædagogiske opgave at overbevise SF om, at den her gang skal de også støtte forslaget, og så har vi flertallet. Så kan skatteministeren enten positivt arbejde med, eller skatteministeren kan vælge at arbejde imod og så få regeringen stemt ned på den her sag. Det sidste synes jeg vil være kedeligt, og derfor håber jeg, at skatteministeren bliver en aktiv medspiller på det her forslag, så vi i fællesskab kan få det her problem løst.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg er enig med hr. Kim Behnke i, at hvis det er sådan, at man skaber nogle falske forventninger, så kan det få folk til at handle på en måde, så det kan være til skade, f.eks. for nogle, der sælger motorcykler, og derfor synes jeg også, at man skal tage den konklusion, som hr. Kim Behnke var tæt på at drage, med et stort gran salt.

Lige et par bemærkninger og først til fru Pia Christmas-Møller, som var sådan lidt højt oppe: Der vil jeg bare i al stilfærdighed minde om, at vi havde en borgerlig regering i 10½ år, som intet gjorde. En af mine første embedsgerninger i 1993 var sådan set at fremsætte et lovforslag, der sænkede afgiften på motorcykler. Det blev vedtaget i juni måned 1993, efter at henholdsvis De Konservative og Venstre havde haft skatteministerposten hver i 5 år, det ene parti godt og vel endda, uden at man havde foretaget sig noget. Så det var ikke sådan, at debatten ikke foregik på det tidspunkt.

Det andet, jeg vil sige, er, at hvis man siger ligestilling og mener noget med ordet ligestilling, skal man jo være opmærksom på, at hvis vi tager priserne i 1999 som udgangspunkt, vil de cirka halvdelen af de motorcykler, der blev