

solgt det år, have været dyrere. Prisen kommer op, fordi afgiften skal stige, hvis der skal være en ligestilling, med den konsekvens, at de billige motorcykler bliver dyrere på grund af højere afgifter, og de dyre, de store, bliver billigere. Det må man jo så forholde sig til.

Med hensyn til spørgsmålet om gule plader vil jeg bare minde om, at hvis en virksomhed køber en personbil, kan den heller ikke få på gule plader. Der er nogle regler om varerummets indretning og størrelse osv. som en forudsætning for det, men det er lidt svært, når vi snakker motorcykler.

Jeg tror i øvrigt, at hvis hr. Kim Behnkes forudsætninger – at en meget voldsomt stor del af befolkningen betragter en motorcykel som et fuldgodt alternativ til en bil – var rigtige, ville vi have mange motorcykler. Hvis man holder motorcyklerne op ved siden af bilerne og ser, hvad de koster, ville der nemlig være mange, der kunne spare penge ved at købe en motorcykel, også med de priser, der er i dag. Så derfor forstår jeg det dårligt nok.

Op når man endelig kan konkludere, at som billedet ser ud i dag, hvor motorcyklerne forurener mere, støjer mere og er langt farligere end det, man vil sammenligne dem med – nemlig bilerne – ja, så må jeg sige, at jeg ikke synes, valget er særlig svært p.t., og derfor må jeg også sige, at det bliver en svær pædagogisk opgave, hr. Kim Behnke får. Det bliver i hvert fald en opgave, hvor det er nødvendigt at benytte argumenter, der ikke rigtig har hold i det virkelige liv, hvis det er sådan, at nogen skal kunne overbevises om, at hr. Kim Behnke har ret. Men min store respekt for entusiasmen.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Jamen argumentationen skal jo være fair, og når skatteministeren nu går herop og vil sammenligne motorcykler med hvidpladeregistrerede biler til erhvervsmæssig kørsel, er det jo ikke nemt at få en ordentlig dialog i gang.

Jeg gjorde meget ud af at forklare, at det, der er formålet, er at indføre erhvervsmæssig registrering af motorcykler på gule plader, netop for at der ikke skal være problemer med at diskutere, om man er ude i erhvervsmæssigt øjemed eller ej. Det vil sige, at det bliver, ligesom når politiet kører ud til Bellevue Strand om sommeren og konstaterer, at alle de biler med gule plader, som holder derude, ikke er der i erhvervsmæssigt øjemed, medmindre føreren er

hende at reparere et fadølsanlæg. Det vil være nøjagtig det samme: Alle de motorcykler med gule plader, der holder på Bellevue Strand, bliver udstyret med et bødeindbetalingskort, for de har ikke noget at gøre dér.

Om det her vil blive modtaget som en succes af erhvervslivet eller ej, er der ingen af os der ved, men vi kan bare se, at i de lande, hvor man har den mulighed, er det en dundrende succes.

Så til de tre argumenter, ministeren havde: De forurener for meget – ja, det gør de, fordi folk ikke har råd til at købe en katalysator, men det ligger i forslaget, at det skal de have råd til. De er for farlige – ja, og det er derfor, de skal have ABS-bremser, og det ligger også i forslaget. De støjer for meget – de, der har katalysatorer og moderne understødningsystemer, støjer betydelig mindre; de, der i dag støjer for meget, er de gamle, og det er dem, vi skal have folk til at købe nogle nye til erstatning for.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Med hensyn til gule plader og hvide plader: Jamen hvis det er en erhvervs virksomhed, der køber en bil på hvide plader og kun bruger den erhvervsmæssigt, ændrer det jo ikke noget ved, at der skal betales afgift. og hvis en virksomhed køber en bil på gule plader og man i øvrigt ikke afløfter moms, kan den også bruges, og det vil sige, at betjentene ikke kan se, når de kører ned til stranden, om man nu er ude i det ene eller andet ærinde. Jeg mener at vide, at når man i sin tid afskaffede papegøjepladerne, var det netop, fordi de nærmest var umulige at have med at gøre.

Med hensyn til katalysatorer er der to ting at sige:

For det første forstår jeg af det forslag, hr. Kim Behnke har fremsat, at han lægger op til en generel nedsættelse af afgiften som det ene element – et andet er ABS-bremserne – men når vi ved, at i øjeblikket er det formentlig forholdsvis få motorcykler, der har katalysator, fordi det er noget forholdsvis nyt, er det svært at tro på, at vi kan præge udviklingen her fra Danmark set i forhold til, hvad man producerer i Japan og Tyskland og andre steder. Det ved jeg ikke rigtig om hr. Kim Behnke har fantasi til.

Men jeg har signaleret fra regeringens side, at med det forslag, som vi har fået oplyst kommer fra Kommissionen, er det et punkt, jeg bestemmer parat til at diskutere. Kan vi lave noget godt og fornuftigt og klogt i fællesskab, vil hr. Kim Behnke bestemt kunne komme med i en dialog