

periodiske syn, men som bestemt ikke lever op til moderne normer. Det er den, man bruger til at køre til og fra arbejde i, og i weekenden, når hele familien skal af sted, er det den nye bil, man kører i. Så det er altså i disse gamle biler, at man humper ind til byen og tager på arbejde.

Der er en voldsom miljøbelastning med de biler, og det er den, vi gerne vil have fjernet, sådan at familien fortsat har den nye familiebil, og i stedet for bil nr. 2 vælger den at købe en motorcykel, men det skal selvfølgelig være en motorcykel, som er i stand til at løse det trafik- og transportbehov, der er.

Det foregår egentlig allerede i dag, for antallet af 45-knallerter, der er solgt i Danmark, er kraftigt stigende – og nu skal SF høre efter – men problemet er faktisk, at disse 45-knallerter forurener mere pr. kørt kilometer, end de små motorcykler på 125 ccm og motorcyklerne på 11 kW gør, fordi 45-knallerterne har totaktsmotorer, hvorimod de små motorcykler har firetaktsmotorer. Det er altså en markant bedre miljøgevinst, når folk køber køretøj, at nr. 2 ikke er en 45-knallert, men er en lille motorcykel.

Men folk har jo ikke råd til at købe en lille motorcykel, fordi vi har de her voldsomme afgifter. Og selv om ministeren gik op og sagde, at det er noget pjat, og at det ikke er rigtigt osv., så er jeg nødt til at bede ministeren om at læse bemærkningerne til forslaget igen. De tal, der står, er jo ikke nogle tal, vi har siddet oppe i Frihed 2000 og fundet på. Det er tal, vi har fået fra de bilag, der ligger, fra sidst sagen var til behandling i Folketinget. Og de viser, at knækket for, hvornår man går fra lav til høj afgift, sker på et lavere niveau for motorcyklerne end for bilerne, og derfor er der et mellemniveau, hvor motorcykler får en skæv behandling rent afgiftsmæssigt.

Så er der spørgsmålet om, hvorvidt regeringen vil leve op til løftet om, at vi skal have afgiften sat ned i hvert fald på katalysatorer og på sikkerhedsudstyr. Her var flere ordførere inde på, at det havde den tidligere skatteminister ved behandlingen i sidste samling lovet, men at der ikke rigtig er sket noget endnu.

Rent faktisk er det jo i Skatteudvalgets bilag 6 fra folketingsåret 1992-93, at sagen sættes på dagsordenen. Der afgiver Folketingets Skatteudvalg nemlig tillægsbetænkning over lovforslag nr. L 6, og i den tillægsbetænkning opfordrer man ministeren til ved førstkommande lejlighed at få gjort det muligt at lempe afgiften på sikkerhedsudstyr osv. Så det er altså en sag, hvor der

er afgivet et løfte og en forpligtelse helt tilbage i folketingssamlingen 1992-93.

Den eneste undskyldning, man har i dag, er, at Europa-Parlamentet ikke er færdigt med at finde ud af, hvad de skal mene om det, men det plejer at være sådan, at regeringen er progressiv og siger, at Danmark skal gå foran, når det gælder muligheder for at lave konkrete forbedringer. Vi indfører CO<sub>2</sub>-afgifter og alt muligt i Danmark, selv om de andre europæiske lande ikke har taget sig sammen til at gøre det endnu, fordi vi skal gå foran og vi skal vise det gode eksempel.

Hvorfor skal vi ikke gøre det i den her sag? Hvorfor skal vi vente på, at Europa-Parlamentet finder ud af, hvad de mener om katalysatorer, når vores egen miljøstyrelse har dokumenteret, at specielt 3-vejskatalysatorer medfører en markant miljøforbedring, hvis de bliver sat på motorcyklerne? Der er imidlertid ingen motorcykelejerne, der har råd til hverken at købe motorcyklen med katalysator eller eftermontere, fordi afgifterne gør, at det er fuldstændigt umuligt at få økonomien til at hænge sammen.

Så er der spørgsmålet om skaderne. Jeg tror, at en af de ting, vi skal gøre under udvalgsarbejdet, er, at jeg beder om at få fremskaffet Motorcykelbranchens Landsforbunds – jeg har nævnt den én gang – årlige statistik, som moddokumenterer det, ministeren hævdede fra talerstolen, nemlig at det er langt farligere at køre motorcykel, og ministeren sagde oven i købet, at hvis der er flere, der kører på motorcykel, så er der flere, der bliver dræbt i trafikken. Det er voldsomme udsagn, når statistikken taler imod det, ministeren påstår.

Men det skal vi ikke diskutere her fra talerstolen; det gør vi meget bedre under udvalgsarbejdet, og jeg vil bede om, at hele udvalget og ministeren får et eksemplar af den aktuelle statistik fra år 2000.

Så er jeg glad for den melding, som specielt Kristeligt Folkeparti lagde vægt på, nemlig at når der er fem punkter, så kunne vi jo bruge udvalgsarbejdet til at finde ud af, hvis der ikke er flertal for samtlige punkter, om der så er flertal for fire, tre, to eller et af punkterne og så komme videre med det, for som jeg sagde, da jeg startede min ordførertale, er det ikke sådan, at der er et flertal imod det her i Folketinget. Det var 52 mod 52 ved sidste afstemning.

Jeg takker Det Konservative Folkeparti, der roste, at vi bliver ved med at sætte sagen på Folketingets dagsorden. Det gør vi, fordi vi mener,