

### Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er med enkelte justeringer og tilføjelser en genfremsættelse af det af Fremskridtspartiet den 23. maj 1995 fremsatte beslutningsforslag nr. B 121, jf. Folketingstidende 1994-95, FF 6010 og tillæg A 3978. B 121 blev ikke 1. behandlet.

Forslagsstillerne har igennem de seneste år fået mange henvendelser fra mulige motorcykelkøbere, der ikke vil købe, fordi afgiftsniveaet på specielt de lidt store motorcykler er ekstremt højt.

Det får paradoksalt nok den konsekvens, at den forhøjede registreringsafgift, der skulle betyde flere penge i statskassen, i stedet betyder færre penge i statskassen, fordi færre vil købe.

I dag er det sådan, at når en motorcykel koster over 20.000 kroner inkl. moms, så vil den grundet afgifterne være dyrere end en personbil med en tilsvarende pris. 20.000 kroner inkl. moms svarer til en salgspris for forhandleren på 16.000 kroner, der skal dække produktion, transport (oftest helt fra Japan), lagerudgifter, personalelønninger med meget mere og selvfølgelig forhandlerens fortjeneste. Det siger sig selv, at der ikke er tale om nogen luksusmaskine.

Det virker som en urimelig forskelsbehandling, at en bil skal være billigere end en motorcykel alene som konsekvens af nogle afgifter.

Problemet opstod i 1977, da afgiftslovene for biler og motorcykler blev ændret, således at motorcyklerne afgiftsættes som følge af prisen inkl. moms:

Pris inkl. moms	Afgift
0-6.100 kr.	Afgiftsfri
6.100-11.200 kr.	105 pct.
Over 11.200 kr.	180 pct.

Biler afgiftsættes således:

Pris inkl. moms	Afgift
0-34.400 kr.	105 pct.
Over 34.400 kr.	180 pct.

Hvad det konkrete formål med at gøre således skulle være, fremgår ikke klart, men det betyder, at langt de fleste og mest solgte motorcykler er dyrere at købe end en bil med en tilsvarende pris før afgift.

Forslagsstillerne finder dette urimeligt og ulogisk. Registreringsafgiften er reelt diskriminerende over for motorcykler som helhed og ikke mindst over for de store motorcykler.

Den i 1995 mest solgte motorcykel kostede inkl. moms, men uden afgifter 26.710 kr. Dertil kom afgifter på 33.273 kr., hvilket gav en salgspris på 59.983 kr. En bil med tilsvarende pris før afgift vil inkl. moms og afgifter få en salgspris på 54.755 kr.

Man kan ikke komme uden om, at motorcykler på mange måder er langt mindre ressourcekrævende end biler. Det gælder for eksempel:

- *Fremstilling*: En motorcykel indeholder langt færre materialer end en bil.
- *Transport* fra produktionssted til salgssted: En motorcykel vejer mindre og fylder mindre og sparer derved ressourcer.
- *Brug*: En motorcykel benytter kun to dæk - en bil fire - hvilket sparer naturressourcer. En motorcykel vejer mindre, i gennemsnit 200 kg - de mindre biler vejer 900-1000 kg - hvilket gør, at motorcyklen slider mindre på vejene. En motorcykel kører længere pr. liter benzin end biler. I byer vil der kunne være 3-4 motorcykler på en parkeringsplads, hvor der i dag kun kan være 1 bil.
- *Skrotning*: Der er mindre materiale, der skal skaffes af vejen, når en motorcykel er udtjent, end når en bil er udtjent.

Der er med andre ord mange gode miljømæssige argumenter for at fremme brugen af motorcykler i forhold til biler, ikke mindst da mange biler ofte kun medbringer en eller to personer; nogle biler er endda direkte indrettet til kun at medbringe to personer, for eksempel varebiler, hvilket svarer til motorcyklens kapacitet.

Motorcyklen kan naturligvis ikke i alle tilfælde erstatte en bil perfekt, men ifølge brancheorganisationerne indregistreredes i 1995 2.254 nye motorcykler i Danmark. Sammenlignes der med andre lande, skulle Danmark på baggrund af befolkningstallet have et potentiale på i alt ca. 5.000 motorcykler.

Ulykkestillene for motorcykler er voldsomt faldende, blandt andet som konsekvens af den stram-