

Herudover vil der kun under ganske særlige omstændigheder og i tilfælde af et særligt behov blive udstedt udrykningsstilladelser.

De hensyn, der ligger bag denne restriktive praksis - herunder bekendtgørelsens afgrænsning af, hvornår der må køres udrykningskørsel - er, at en mere udbredt og måske undertiden uberettiget brug af udryknings signaler kan tænkes at svække respekten for politiets og brandvæsenets brug af udryknings signaler.

Endvidere taler den forøgede færdselssikkerhedsmæssige risiko i forbindelse med udrykningskørsel for, at udrykningskørsel begrænses mest muligt.

Justitsministeriet har oplyst, at dyr ifølge dyreværnslovens § 1 skal behandles forsvarligt og beskyttes bedst muligt mod smerte, lidelse, angst, varigt men og væsentlig ulempe. Endvidere følger det af dyreværnsloven, at justitsministeren kan fastsætte regler om transport af dyr. Sådanne regler er fastsat i bekendtgørelse nr. 208 af 17. juni 1964 om transport af dyr, som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 810 af 29. oktober 1997.

Disse bestemmelser er ikke specifikt udformet med henblik på transport af syge eller tilskadekomne dyr i dyreambulancer, og bekendtgørelsen indeholder ikke bestemmelser om udrykningskørsel.

Justitsministeriet har videre udtalt, at hvis man alene ser på dyrenes velfærd, kan det ikke udelukkes, at det i visse situationer kunne være en fordel at udstyre dyreambulancer med udrykningsudstyr.

Dette hensyn må dog afvejes i forhold til andre hensyn, for eksempel den forstyrrelse udrykningskørsel medfører for andre trafikanter med deraf følgende risiko for uheld. Endvidere kan en udvidelse af de formål, der berettiger anvendelse af udrykningsudstyr, muligvis få indvirkning på andre trafikanters hensyntagen til udrykningskøretøjer generelt.

Hverken Justitsministeriet eller Færdselsstyrelsen er i besiddelse af oplysninger om, hvor ofte Falcks dyreambulancer anvendes, eller om der har været tilfælde, hvor syge eller tilskadekomne dyr ikke har kunnet reddes på grund af manglende udrykningsudstyr på dyreambulancen.

Det fremgår af ovennævnte, at den eksisterende afgrænsning og restriktive praksis på området er begrundet i færdselssikkerhedsmæssige overvejelser, herunder hensynet til andre trafi-

kanters respekt for udrykningskøretøjer generelt.

På baggrund af disse hensyn - og efter det i øvrigt oplyste - anser jeg det på nuværende tidspunkt ikke for hensigtsmæssigt at ændre reglerne om udrykningskørsel.

Spm. nr. S 1392

Til skatteministeren (4/2 2000) af:

Klaus Kjær (DF):

»Vil ministeren oplyse, hvorfor der ved køb af ny motorcykel betales en forholdsmæssig højere afgift end ved køb af ny bil?«

Begrundelse

Det virker underligt, at der er pålagt en sådan forholdsmæssig højere afgift, når henses til, at motorcykler dels slider mindre på vejene og får trafikken til at glide bedre, dels er mindre skadelige for miljøet.

Svar (15/2 2000)

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg må først og fremmest slå fast, at motorcykler ikke generelt er hårdere beskattet end biler. Afgiftsskalaen er imidlertid mere progressiv.

Indtil 1. oktober 1977 var afgiftsberegningen for personbiler og motorcykler den samme. Imidlertid blev der pr. denne dato gennemført en forhøjelse af registreringsafgiften, der dog samtidig medførte en relativt lempeligere beskatning af almindelige mindre biler. Fortsat ens afgiftsregler for personbiler og motorcykler ville så have betydet, at de dyreste motorcykler - hvis pris uden afgift ligger på niveau med almindelige mindre personbiler - ville være blevet relativt billigere. Det var der ikke tilslutning til, og det er baggrunden for, at der samtidigt blev indført en særskilt afgiftsberegning for motorcykler.

Problemstillingen er blevet noget mere kompleks siden da. F.eks. blev personbilernes fradrag for opfyldelse af EF-92 miljønormerne indarbejdet i afgiftsberegningen i 1991.

Figuren nedenfor illustrerer forskellen i afgiftsberegningen mellem personbiler og motor-