

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en revideret genfremsættelse af B 107 fra folketingsåret 1999-2000, jf. Folke­tingstidende tillæg A 5835 og 5839, tillæg B 700 og FF 5891 og 7643. B 107 var en revision af B 84 fra folketingsåret 1996.

Beslutningsforslaget genfremsættes, da motorcyk­lerne stadig beskattes alt for hårdt i betragtning af deres trafik- og miljøpolitiske fordele. Den nuværende beskatning hæmmer desuden ligefrem de miljø- og sikkerhedsmæssige forbedringer af motorcyklerne. Og der mangler en generel regulering af den samlede beskatning af motorcykler til erhvervmæssigt brug.

En motorcykel er et alternativt transportmiddel til bilerne en del af året. Der er mange fordele ved at fremme brugen af motorcyklerne sammenlignet med bilerne. Dette både trafik-, miljø- og energipolitisk. Beskatningen af motorcyklerne bør derfor afspejle den mindre miljøbelastning, det lave ressourceforbrug og de færdselsmæssige fordele fremfor at være belastet med en højere afgift end bilerne.

Bemærkninger til de enkelte punkter i forslaget

Pkt. 1

I Norge opererer man meget fornuftigt med henholdsvis en slagvolumen-afgift (ccm) og en effekt-afgift (kW). Slagvolumen-afgiften er opdelt efter ccm og er ens for alle motorcykler inden for samme ccm-kategori, hvorimod effekt-afgiften varierer selv inden for samme ccm-kategori, alt efter deres ydelse. Denne opdeling af afgifterne skyldes, at man ønsker en generel afgift på motorcykler samt en differentiering efter motorcyklens ydelse, som man jo mener har sammenhæng med sikkerheden. Effekt-afgiften er udformet i overensstemmelse med EU-kørekortsreglerne med en opdeling over og under 11 kW. I Norge har man en engangsafgift på alle motorcykler på 6.681 Nkr. (år 2000). Der er ingen slagvolumen-afgift på 125 ccm motorcykler. Og effekt-afgiften er også på 0 kr., forudsat 125 ccm'en ligger under de 11 kW med hensyn til ydelsen. Arbejderpartiregeringen i Norge har derved bevidst favoriseret de små, ufarlige motorcykler

for at tilskynde til en bedre trafik- og miljømæssig udvikling i byerne. Disse motorcykler har et meget lavt brændstofforbrug, slider meget lidt på vejene, da de ikke er særlig tunge, og de fylder næsten intet i trafikken. Man overvejer ligeledes for i større grad at fremme brugen af de små 125 ccm i byerne i Norge at fritage 125 ccm-motorcyklerne for årsafgift, det, der herhjemme svarer til vægtafgift.

Lige nu opleves et enormt pres på de lidt større byer. Der ses flere og flere biler i bybilledet, forureningen fra bilkøer truer, og der er store parkeringsproblemer. Forbedringen af infrastrukturen i Danmark de senere år har ikke mindsket disse problemer. Ofte bruges bilen til befordring af kun en person ad gangen, og det er netop her, at den miljøvenlige 125 ccm motorcykel kunne komme på banen som et alternativ til bilen, om ikke andet så en del af året. Eller hvis man forestiller sig fremtiden med f.eks. BMW's 125 ccm C1'er. BMW har med C1'eren forsøgt at imødekomme fremtidens behov for aflastning af byerne med en motorcykel som et alternativ til bilen. C1'eren har tag på, er fritaget for kravet om hjelm, kører 30-34 km/l, kan leveres med både katalysator og ABS-bremser. Sikkerhedsmæssigt opfylder den småbilsreglementets crashtest.

Skatteudvalget har tidligere i en tillægsbetænkning afgivet den 11. december 1992 over lovforslag nr. L 6 opfordret skatteministeren til at undersøge muligheden for en afgiftsændring for at fastholde et flertals ønske om begunstiggelse af de mindre motorcykler. Opfordringen byggede på en antagelse om, at der sker færre ulykker med de små motorcykler, samt at disse har et lavere brændstofforbrug.

Frihed 2000 foreslår en imødekommelse af de trafikale og miljømæssige problemer i fremtidens overbelastede byer ved en afgiftsfritagelse for de små 125 ccm (under 11 kW) motorcykler inspireret af de norske regler.

Pkt. 2

I punkt 1 har Frihed 2000 valgt at se på de specielle fordele, der er forbundet med de helt små motorcyk-