

ler, hvilket især er brændstofforbruget. Imidlertid er det lige så relevant at se på fordelene ved de øvrige motorcykler (se generel opregning af fordele ved motorcykler senere i forslaget). De store motorcykler er i kraft af deres merpris naturligvis udstyret med bedre sikkerhedsudstyr, det være sig bremses, lyseffekter osv. Og der er en god sammenhæng mellem de store maskiners volumen og motorkraft.

Frihed 2000 ønsker en generel nedsættelse af beskatningen af motorcyklerne, hvilket tidligere er blevet afvist på grund af motorcyklers forureningsgrad og farligheden ved motorcykler.

Frihed 2000 vil gerne imødekomme disse argumenter ved den fremtidige beskatning. I forbindelse med behandlingen af B 107 i sidste samling udtalte skatteministeren, at der ikke findes nogen entydig sammenhæng mellem motorstørrelsen på en motorcykel og forureningsgraden. Men det vides, at jo færre ccm, jo lavere brændstofforbrug, hvorfor en slagvolumen/styk-afgift kan være en måde at afgiftsfastsætte på med forureningsgraden in mente.

Det andet argument er farligheden. Det er ikke bevist, at det er visse typer af motorcykler, der i sig selv er farlige, det afhænger først og fremmest af føreren. Unge menneskers adfærd i forhold til motorcykler har man forsøgt reguleret med de nye kørekortsregler, som kræver en vis sammenhæng mellem ydelse og volumen, og tilsyneladende med effekt, når man studerer ulykkestallene. Det er klart, at jo mindre en motorcykel vejer, og jo flere hestekræfter den har, jo hurtigere og farligere er den. Hvorfor en afgiftsfastsættelse efter effekt kunne overvejes som i Norge.

I Danmark opererer man med et bundfradrag (på 6.700 kr.) og en 2-trins registreringsafgiftsskala (105 pct. af 6.700-12.200 kr. og 180 pct. af resten) ved registreringsafgiftsbeskatningen af motorcyklerne. Det er i dag i Danmark forholdsvis dyrere at anskaffe en ny motorcykel end en bil, hvilket blandt andet skyldes, at det langt hurtigere blev muligt at sætte katalysatorer på biler end på motorcykler. En ganske naturlig udvikling, idet der er et langt større markedgrundlag for udvikling af biler end motorcykler. Udviklingen førte til, at Folketinget indrømmede bilerne et katalysatorfradrag, mens det endnu ikke var et obligatorisk krav, for at tilskynde til brugen af det mere miljøvenlige udstyr. Senere konverterede man fradraget til en skalaknækændring i registreringsafgiften. Desuden er beskatningen af bilerne lavere, grundet udviklingen af sikkerhedspuder til biler. Her er et tidligere indrømmet fradrag ligeledes blevet konverteret til en skalaknækændring. De to ændringer udgør beløbsmæssigt tilsammen ca. 22.000 kr. Man kunne derfor forestille

sig, at bilerne havde et bundfradrag på 22.000 kr. Det er ikke tilfældet grundet konverteringen. Der betales derimod 105 pct. i afgift af 53.000 kr. og 180 pct. af resten. Det vil sige, at motorcyklerne betaler 180 pct. i afgift fra 12.200 kr. og opefter, mens bilerne afgiftsbelægges med 180 pct. fra 53.000 kr. og opefter, på trods af at de to fradrag, der i sin tid blev indrømmet bilerne, kun tilsammen udgør 22.000 kr. En uforståelig diskrimination af motorcyklerne.

### *Pkt. 3*

Det er i dag muligt at sætte katalysatorer på både nye og gamle motorcykler. Og nogle motorcykler sælges allerede med katalysator. Det er dog fortrinsvis de store motorcykler, der i dag sælges med katalysator, idet prisforskellen med eller uden katalysator ikke gør så stor forskel, når man i forvejen er oppe i den dyre ende.

Den miljømæssige forbedring, der opnås ved påsættelse af katalysatorer på motorcykler, er en udvikling, der bør støttes - ikke hæmmes ved beskatningen. Forslagsstillerne anbefaler derfor, at der indføres et katalysatorfradrag for motorcyklerne, hvilket dog bør være større end det, man i sin tid indrømmede bilerne, da der er tale om en forholdsvis stor udgift. Et sådant fradrag vil tilskynde producenterne til at sætte katalysatorer på flere motorcykler og få forbrugerne til at vælge det mere miljøvenlige alternativ.

Ved behandlingen af B 107 i sidste samling afgav skatteministeren løfte om at imødekomme indførelsen af et katalysatorfradrag for motorcyklerne, men dette har endnu ikke udmøntet sig i konkrete tiltag fra ministerens side. EU vil ændre emissionsnormerne for motorcykler i 2 etaper, den første med ikrafttræden år 2003, den sidste år 2006. Et af tiltagene, man vil indføre, er obligatorisk katalysator på motorcykler. På side 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forslag til direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF anbefales det medlemslandene at indføre afgiftslettelser til opfyldelse af emissionsgrænserne, før grænserne gøres obligatoriske.

### *Pkt. 4*

Frdraget for blokeringsfrie (ABS) bremses til motorcykler og biler er ens, da det ved indførelsen af dette fradrag blev skønnet, at udgiften var nogenlunde den samme. Men det har vist sig, at det er langt mere omkostningskrævende at sætte ABS-bremser på en motorcykel end først antaget. Frdraget har derfor ingen virkning i den størrelsesorden, som det forefindes nu, hvilket er beklageligt, da ABS-bremser på en mo-