

torcykel rent faktisk har større sikkerhedsmæssig værdi end på en bil.

Kun de helt store motorcykler sælges i dag med ABS-bremser på grund af fordyrelsen. Fradraget bør sættes op for at opnå den tilsigtede trafikikkerhedsmæssige virkning på flere af motorcyklerne og få producenterne til at arbejde på en billigere produktionsmetode.

Skatteudvalget har i tillægsbetænkningen afgivet den 11. december 1992 opfordret skatteministeren til ved førstkommende ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. at indarbejde tilsvarende regler for sikkerhedsudstyr for motorcykler som for biler. Hermed kan ikke menes samme beløb, men et beløb som reelt sikrer montering af sikkerhedsudstyret.

Pkt. 5

Frihed 2000 ønsker desuden at fremme frie valgmuligheder for de erhvervsdrivende vedrørende bedst tilrettelæggelse af deres virksomhed. Der har i Danmark tidligere været tradition for kørsel med varesidevogn, og i 1998 blev det muligt at køre lovligt med anhænger på en motorcykel i Danmark. I dag gives der reelt ikke mulighed for at vælge en motorcykel med sidevogn eller anhænger til erhvervsmæssig befordring af varer/personer.

- Det er ikke muligt at opnå lavere registreringsafgift ved køb af en motorcykel m.v. til erhvervsmæssigt brug.
- Momsen kan hverken fratrækkes ved anskaffelsen eller ved driften.
- Og der kan ikke foretages afskrivninger på en motorcykel, der bruges erhvervsmæssigt.

På områder, hvor offentlige opgaver løses ved hjælp af motorcykler, f.eks. politiet og militæret, gælder der særregler med hensyn til skattebehandlingen.

Der er adskillige erhvervsområder, hvor man med fordel kunne drage nytte af en indførelse af regler om erhvervsmæssig brug af motorcykler, eksempelvis små erhvervsdrivende, kurervirksomhed, lægevagter, tilsynsudøvelse osv. Det kan nævnes, at der rent faktisk er udviklet en motorcykel til fremtidens varetransport i byerne. Igen er det BMW's C1'er, der lanceres banebrydende, den er nemlig også lavet i en udgave med varerum som et tilbud til de erhvervsdrivende.

Frihed 2000 ønsker, at det i fremtiden bliver muligt for de erhvervsdrivende selv at træffe reelle valg vedrørende løsning af deres behov for varetransport. Men også af hensyn til den tiltrængte aflastning af byerne er det hensigtsmæssigt at åbne op for muligheden for varetransport pr. motorcykel. Igen vil der kunne dra-

ges fordel af, at de forurener mindre, idet de kører længere på literen, de fylder langt mindre i trafikken end en varebil, og tager vi BMW's C1'er, er sikkerheden fuldt ud på højde med bilerne.

Dette alternativ indføres kun reelt, såfremt der indrømmes motorcykler til varebefordring lavere registreringsafgift ved køb, ret til at fratække momsen ved køb og drift samt ret til at foretage afskrivninger.

Overordnet begrundelse for en sammenhængende ændring af beskatningen af motorcykler

De trafikpolitiske fordele ved motorcykler

- Motorcyklerne slider mindre på vejene end bilerne, de har kun to hjul og vejer betydeligt mindre end bilerne. Transporten af de salgsklare motorcykler slider mindre på infrastrukturen, idet der kan transporteres adskilligt flere motorcykler pr. vogntog. Trafikpolitisk ønskes mindst mulig belastning af vejnettet, hvorfor salget af motorcykler som alternativ til bilerne bør tilskyndes.
- Motorcyklerne fylder mindre i trafikken, er mere smidige og medvirker ikke i samme grad til dannelsen af trafikpropper.
- Motorcyklerne medvirker ikke til de store parkeringsproblemer i storbyerne.
- Fremtidens trafikpolitik farer hårdt frem mod bilisme-problemerne, især i storbyerne. Og da motorcyklerne ikke medvirker til disse problemer, bør de beskattes tilsvarende bilerne eller lavere.

De miljø- og energipolitiske fordele ved motorcykler

- Produktionen af motorcykler er mindre ressourcekrævende, idet der anvendes færre materialer i fremstillingen.
- En motorcykel har kun to dæk, det bør erindres, at bortskaffelsen af dæk er et stort miljøproblem.
- Ved skrotningen af motorcyklerne skal der bortskaffes mindre materiale.
- Motorcyklernes levetid er længere end bilernes, da de kun anvendes en del af året.
- Motorcyklerne kører meget længere på literen end almindelige biler. De små motorcykler kan køre fra 20 til 35 km/l, de helt store kan køre 20 km/l ved almindelig kørsel; man siger, at motorcykler kører mindst gennemsnitligt 15 km/l, mere end mange benzinbiler.
- Idet motorcyklerne kun anvendes en del af året, bruges ofte offentlig transport den resterende del af året.
- Det er hævdet, at bilerne er mindre forurenende, idet der ofte transporteres flere personer sammen,