

men kører man en tur på motorvejene ses, at der oftest kun sidder en person i hver bil. Og i disse tider, hvor man drøfter problemet flere biler pr. husstand, kunne en motorcykel måske være et mindre forurenende alternativ til bil nr. to.

Folketinget har nu gennem flere år sat en solid indsats ind for at få de gamle biler af vejene mod nye med bedre teknik og bedre sikkerhedsudstyr, som er mindre forurenende end de ældre modeller. Dette har resulteret i, at der i 1999 kun kørte 9.673 biler i Danmark, der var ældre end 35 år, hvorimod der var 12.014 motorcykler, der var over 35 år gamle. Sammenholdes disse tal med den samlede størrelse af bil- og motorcykelparken i Danmark, er det hermed påvist, at det har været for dyrt at udskifte motorcyklerne. 69,4 pct. af motorcykelparken i Danmark er fra før 1988. (Kilder: Danske Motorcyklisters Råd (DMC) og Motorcykelbranchens Landsforbund (MCLF)). En udskiftning af motorcykelparken er tilrådelig, da de nye motorcykler kører længere på literen, forbrænder bedre, da mange af dem er med indsprøjtning og flere er udstyret med katalysator. Ved at nedsætte afgiften fremmer man salget, hvilket igen formodes at virke fremmende på udviklingen af ny teknik, med mindre forurening og øget sikkerhed til følge.

#### *Statistiske oplysninger om motorcyklers ulykkesfrekvens*

I den politiske debat er ulykkesfrekvensen for motorcykler blevet brugt som et modargument for nedsættelse af registreringsafgiften, men frekvensen er faktisk ikke særlig stor i dag, oplyses det af Trafikministeriet. Ændringen af kørekortsreglerne i 1996 har medført et yderligere fald i ulykkestallene. Tallene for motorcyklers ulykkesfrekvens er fra og med 1995 blevet opgjort inkl. de registreringspligtige knallerter. Fra 1990 til 1996 har ulykkestallet for motorcyklerne alene ligget på mellem 440 til 607 årlige ulykker, i 1997 og 98 var de tilsvarende tal 396 og 362 ulykker. (Kilde: Danmarks Statistik & DS Færdselsuheld 1990-1997). Ulykkesfrekvens: 5,9 ulykker og 0,33 dræbte pr. 1000 motorcykler. (Kilde: Fakta om motorcykler og registreringspligtige knallerter 1999 (MCLF)). Det er oftest kun føreren selv, der kommer til skade, hvorfor der bør frigives midler til bedre sikkerhedsudstyr til føreren.

*Under behandlingen af B 107 i sidste samling blev der fra branchens side fremsat følgende ønsker til ændringer og forbedringer af beskatningen af motorcykler*

a) En ændring af registreringsafgiftsbehandlingen

af brugte motorcykler, da vurderingskravet administreres tungt.

- b) Gennemførelse af en afgiftslempelse kombineret med en generel indførelse af, at motorcykler fremover skal udstyres med gule nummerplader, for at der i trafikken kan skelnes mellem motorcykler og 45-knallerter af trafikikkerhedsmæssige årsager.
- c) At alderen for kategorisering af en motorcykel som veterankøretøj nedsættes.
- d) En afgiftsdifferentiering i overensstemmelse med kørekortsreglerne.
- e) Ophævelse af den afgiftsfrie bundgrænse mod indførelse af en afgiftssats på 34.400 kr., hvoraf der betales 105 pct. i registreringsafgift.
- f) Fremme udskiftningen af den gamle motorcykelpark ved at præmiere skrotningen.
- g) En ændring af de gældende vægtafgiftssatser for motorcykler for at kompensere for det værditab de tidligere indregistrerede motorcykler vil opleve ved gennemførelsen af en afgiftslempelse.
- h) En forhøjelse af satsen for de afgiftsfrie leveringsomkostninger på en motorcykel.

Forslagsstillerne har ikke taget stilling til disse forslag i beslutningsforslaget, men mener fortsat, at de bør drøftes under udvalgsbehandling af nærværende forslag.

#### *Økonomiske konsekvenser af forslaget*

Man har hidtil ikke fra regeringens side ønsket at nedsætte beskatningen på motorcyklerne grundet provenutabet, men det sikre øgede salgstal vil medvirke til opfyldelse af målet med skatten, nemlig flere indtægter i statskassen. Der sælges omkring 3.000-4.000 motorcykler om året i Danmark mod 140.000 biler (Kilde: DMC). De samlede indtægter ved registreringsafgifterne forventes at blive 16 mia. kr. i år 2000. Indtægterne ved registreringsafgifterne for motorcyklerne var i 1999 ca. 250 mio. kr., og det bør derfor erindres, at indtægterne fra motorcykelafgifterne kun udgør ca. 1,56 pct. af de samlede indtægter (Kilde: Skatteministeriet).

#### *Afsluttende bemærkning*

Som det kan konkluderes, trænger dette retsområde til en hel del ændringer for at være i trit med de politiske idealer, Folketinget besidder anno 2000. Og Frihed 2000 håber derfor på en spændende debat med en masse forbedringer af området til følge.