

Udbredelsen af motorcykler, der opfylder de foreslåede vejledende normer tidligere end 2006, kan fremmes ved anvendelse af økonomiske incitamenter. Når de foreslåede normer er gjort obligatoriske, vil der efter direktivforslaget ikke længere kunne gives økonomiske incitamenter.

Der er stor spredning i omkostningerne ved miljøforbedringer for motorcykler. For 2-taktere er de gennemsnitlige omkostninger ifølge Europa-Kommissionen fra ca. 1.000 kr. til hen ved 1.500 kr., mens der for 4-taktere angives fra 600 kr. (sekundær lufttilførsel) over hen ved 1.700 kr. (2-vejs katalysator) til godt 3.600 kr. (3-vejs katalysator).

Motorcykel-Kategori	Emissionsbegrænsende Teknologi	Omkostningsforøgelse pr. køretøj (ca. kr.)		
		Min.	Maks.	Gennemsnit
2-takts	Oxidationskatalysator	420	2415	1030
	Direkte indsprøjtning	945	2100	1470
4-takts	Sekundær lufttilførsel (SAI)	375	860	600
	Oxidationskatalysator + sekundær lufttilførsel	570	2970	1650
	Reguleret trevejskatalysator	2790	4350	3630

Efter lovforslaget bliver motorcykler, der opfylder de vejledende normer for 2006 og har en motorvolumen over 150 cm³ - typisk 4-taktere - fritaget fra vægtafgift i perioden 2002 - 2006, mens motorcykler

indtil 150 cm³ - typisk 2-taktere, der opfylder de vejledende normer for 2006 - opnås en halvering af vægtafgiften.

Anskaffelsesår	2002	2003	2004	2005	2006
Motorstørrelse	Akkumuleret afgiftslempelse 2002-2006, kr.				
Indtil 150 cm ³	1450	1160	870	580	290
Over 150 cm ³	2900	2320	1740	1160	580

Som det fremgår af tabellen vil den samlede foreslåede afgiftslempelse for motorcykler anskaffet i 2002 blive 1.450 kr. for 2-taktere og 2.900 kr. for 4-taktere. Begge beløb forudsætter, at motorcyklerne anskaffes i 2002. Anskaffes motorcykler, der opfylder de vejledende normer senere end 2002, vil den samlede lempelse blive mindre.

3.3. Køreskolebusser

Det foreslås, at busser, der alene anvendes til brug ved undervisning af køreskoleelever, fritages for registreringsafgift. Busser til dette brug skal efter de gældende regler afgiftsberigtiges med 60 pct. af den del af værdien, der overstiger 12.100 kr.

Formålet med 60 pct.-afgiften er at begrænse privates brug af busser i stedet for personbiler, og dermed værne statskassens provenu fra de almindelige personbiler. Registreringsafgiften af køreskolebusser udgør som oftest et langt højere beløb end afgiften af en almindelig personbil og er ikke nødvendig for at op-

retholde statskassens værn henset til provenuet af registreringsafgiften, men overvælttes i stedet på prisen for at erhverve kørekort til bus og dermed indirekte på busvognmændenes omkostninger.

Efter forslaget er det endvidere en betingelse, at de fritagne køreskolebusser ikke må anvendes til privat personbefordring. Det sikrer bl.a., at de afgiftsfri busser ikke kan anvendes eller udlejes uden fører til formål, hvortil der ellers skal anvendes en bus, hvoraf der er betalt registreringsafgift med 60 pct. Som eksempel her på kan nævnes udlejning til sportsklubber o.lign.

3.4. Godtgørelsesordningen

Med forslaget indføres en godtgørelsesordning for registreringsafgift af brugte person- og varebiler samt motorcykler, når køretøjerne udføres fra Danmark. Der indrømmes godtgørelse af den registreringsafgift, i det følgende benævnt restafgiften, der er indeholdt i værdien af brugte biler og motorcykler på det danske marked. Dvs. den del af et brugt køretøjs værdi, der