

Frihed 2000 ønsker desuden at fremme frie valgmuligheder for de erhvervsdrivende vedrørende bedst mulige tilrettelæggelse af deres virksomhed. Der har i Danmark tidligere været tradition for kørsel med varsidevogn, 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 erhvervsmæssig 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. Frihed 2000 ønsker indførelsen af et reelt valg vedr. transportområdet for de erhvervsdrivende, dvs. lavere registreringsafgift ved køb, ret til at fratække momsen ved køb og drift samt ret til at foretage afskrivninger.

#### *Begrundelse for en sammenhængende ændring af beskattningen af motorcykler*

##### De trafikpolitiske fordele ved motorcykler:

- Motorcyklerne slider mindre på vejene end bilerne. De har kun to hjul og vejer betydelig mindre end bilerne. Transporten af de salgsklare motorcykler slider mindre på infrastrukturen, idet der kan transporteres adskillige flere motorcykler pr. vogntog. Trafikpolitisk ønskes mindst mulig belastning af vejnettet, hvorfor salget af motorcykler som alternativ til bilerne bør fremmes.
- 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 ressourcerekrævende, idet der anvendes færre materialer i fremstillingen.
- En motorcykel har kun to dæk; det er mindre miljøproblem.
- Ved skrotingen 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 mellem 20 til 35 km/l, de helt store kan køre 20 km/l ved almindelig kørsel, man siger, at motorcykler kører mindst gennemsnitlig 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, 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, og 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