

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 inklusive de registreringspligtige knallerter. Fra 1990-1996 har ulykkestallet for motorcyklerne alene ligget mellem 440 og 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.

I den tidligere nævnte tillægsbetænkning over lovforslag nr. L 6, folketingsåret 1992-93, opfordrede Skatteudvalget skatteministeren til at undersøge muligheden for en afgiftsændring for at fastholde et ønske om begunstiggelse af de mindre motorcykler. Opfordringen byggede på en antagelse om, at der sker færre ulykker med de små motorcykler, samt at disse har et lavere brændstofforbrug. Men det bemærkes, at billigere motorcykler ligeledes er udstyret med dårligere sikkerhedsudstyr, det være sig bremses, lyseffekter osv. Og der er en bedre sammenhæng mellem de store maskiners volumen og motorkraft. De farlige motorcykler er de små lette og hurtige. Denne problematik har man nu beskæftiget sig med ved gennemførelsen af de nye kørekortregler, med regler for de 18-21-årige om en fornuftig sammenhæng mellem volumen og hestekræfterne. Og med succes, viser ulykkestallene. Desuden er det som nævnt kun de store motorcykler, der har dyrt sikkerhedsudstyr som ABS-bremses.

Der er i branchen desuden fremsat følgende ønsker til ændringer og forbedringer:

- 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 125 ccm motorcykler gøres afgiftsfrie.
- d) At alderen for kategorisering af en motorcykel som veterankøretøj nedsættes.
- e) En afgiftsdifferentiering i overensstemmelse med kørekortreglerne.
- f) Ophævelse af den afgiftsfrie bundgrænse mod indførelse af en afgiftssats fra 34.400 kr., hvoraf der betales 105 pct. i registreringsafgift.
- g) Fremme udskiftningen af den gamle motorcykel-park ved at præmiere skrotningen.
- h) 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.
- i) En forhøjelse af satsen for de afgiftsfrie leveringsomkostninger på en motorcykel.

Forslagsstillerne har ikke taget stilling til disse forslag, men vil lade dem indgå i udvalgsbehandlingen af nærværende forslag.

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 ca. 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. i år 2000, indtægterne ved registreringsafgifterne for motorcyklerne forventes at blive ca. 215 mio. - altså kun 1,34 pct. (Kilde: Skatteministeriet).

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 på området til følge.