

Beslutningsforslag nr. B 107. Fremsat den 29. februar 2000 af Kim Behnke (FRI), Tom Behnke (FRI), Thorkild B. Fransgaard (FRI) og Kirsten Jacobsen (FRI)

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskatningen af motorcykler

Folketinget opfordrer regeringen til med virkning fra finansåret 2001 at nedsætte registreringsafgiften for motorcykler, at indføre et katalysatorfradrag for motorcyklerne samt at sætte fradraget for blokeringsfri bremsler til motorcyk-

ler op. Folketinget opfordrer desuden regeringen til at ændre den diskrimination, der på nuværende tidspunkt finder sted med hensyn til erhvervs-mæssig kørsel og motorcykler.

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en revision af beslutningsforslag nr. B 84, folketingsåret 1995-96, fremsat den 7. februar 1996. Der henvises om B 84 til Folketingstidende tillæg A 4159, FF 3625, 4567 og 6370 og tillæg B 776.

Det reviderede beslutningsforslag fremsættes, da motorcyklerne på trods af en lang række trafik- og miljøpolitiske fordele beskattes alt for højt. Den nuværende beskatning hæmmer desuden miljø- og sikkerhedsmæssige forbedringer af motorcyklerne. Og der mangler en generel regulering af motorcykler til erhvervsmæssig brug.

En motorcykel er et alternativt transportmiddel til bilerne en del af året. Der er mange fordele ved at fremme brugen af motorcyklerne sammenlignet med bilerne både trafik, miljø- og energipolitisk. Beskatningen af motorcyklerne bør derfor afspejle den mindre miljøbelastning, det lave ressourceforbrug og de færdselsmæssige fordele.

I dag er det forholdsvis dyrere at anskaffe en ny motorcykel end en bil, hvilket bl.a. skyldes, at det langt hurtigere blev muligt at sætte katalysatorer på biler end på motorcykler. En ganske naturlig udvikling, idet der er et langt større markedgrundlag for udvikling af biler end motorcykler. Udviklingen førte til, at Folketinget indrømmede bilerne et katalysatorfradrag, mens det endnu ikke var et obligatorisk krav, men for at tilskynde til brugen af det mere miljøvenlige udstyr. Senere konverterede man fradraget til en skalaknækændring i registreringsafgiften. Desuden er beskatningen af bilerne lavere, grundet udviklingen af sikkerhedspuder til biler, her er et tidligere indrømmet fradrag ligeledes blevet konverteret til en skalaknækændring. De to ændringer udgør beløbsmæssigt tilsammen ca. 22.000 kr. Fratrukket afgiftssatsen på 53.000 kr. for biler (hvoraf der af salgssummen incl. moms og told betales en afgift på 105 pct.) får vi et beløb på 31.000 kr. (der betales 180 pct. i afgift ud over de 53.000 kr.) Ved motorcykler er der en afgiftsfri bundgrænse på 6.700 kr., der betales 105 pct. i afgift op til 12.200 kr. og herefter 180 pct. af resten, altså en sagligt ubegrundet forskel på 18.800 kr.

Ændringen kan enten gennemføres ved en nedsættelse af den nuværende registreringsafgiftsskala eller ved indførelsen af stykafgifter differentieret efter motorcyklernes størrelse (ccm), hvilket har sammenhæng med brændstofforbruget.

Det er i dag muligt at sætte katalysatorer på både nye og gamle motorcykler, og nogle motorcykler sælges allerede med katalysator. Dette er en udvikling, der bør støttes – og ikke hæmmes ved beskatningen. Forslagsstillerne anbefaler derfor, at der indføres et katalysatorfradrag for motorcyklerne, hvilket dog bør være større end det, man i sin tid indrømmede bilerne, da der er tale om en forholdsvis større udgift. Et sådant fradrag vil tilskynde producenterne til at sætte katalysatorer på flere motorcykler og få forbrugerne til at vælge det mere miljøvenlige alternativ.

Fradraget for blokeringsfrie (ABS) bremsere til motorcykler og biler er ens, da det ved indførelsen af dette fradrag blev skønnet, at udgiften var nogenlunde den samme. Men det har vist sig, at det er langt mere omkostningskrævende at sætte ABS-bremsere på en motorcykel end først antaget. Fradraget har derfor ingen virkning i den størrelsesorden, som det forefindes nu. Kun de helt store motorcykler sælges i dag med ABS-bremsere, så fradraget bør sættes op for at opnå den tilsigtede trafikikkerhedsmæssige virkning og få producenterne til at arbejde på en billigere produktionsmetode.

Skatteudvalget har i en tillægsbetænkning afgivet den 11. december 1992 over lovforslag nr. L 6, folketingsåret 1992-93, jf. Folketingstidende tillæg B 389, opfordret skatteministeren til ved førstkommande 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 beløb som reelt sikrer montering af sikkerhedsudstyret.

Indførelsen af disse fradrag vil ligeledes være i overensstemmelse med udviklingen inden for EU, hvor der løbende arbejdes på at opstille skærpede normer for at opnå miljø og sikkerhedsmæssige forbedringer for motorkøretøjer.

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 momsens 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

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-bremser.

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.

Skriftlig fremsættelse

Kim Behnke (FRI):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskatningen af motorcykler.

(Beslutningsforslag nr. B 107).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.