

Beslutningsforslag nr. B 42. Fremsat den 10. november 2000 af Kim Behnke (FRI), Tom Behnke (FRI), Thorkild B. Fransgaard (FRI) og Kirsten Jacobsen (FRI)

Forslag til folketingsbeslutning

om nedsættelse af beskatningen på motorcykler

Folketinget opfordrer regeringen til med virkning fra finansåret 2001 at ændre afgiftsfastsættelsen på motorcykler således:

1. At de små 125 ccm (under 11 kW) motorcykler fritages helt fra registreringsafgift.
2. At registreringsafgiftsdiskriminationen mellem biler og motorcykler fjernes.
3. At der indføres katalysatorfradrag for motorcykler.
4. At fradraget for blokeringsfri bremses (ABS-bremses) til motorcykler sættes op.
5. At den diskrimination, der på nuværende tidspunkt finder sted med hensyn til erhvervsmæssig kørsel og motorcykler, ophører.

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en revideret genfremsættelse af B 107 fra folketingsåret 1999-2000, jf. Folke­tingstidende tillæg A 5835 og 5839, tillæg B 700 og FF 5891 og 7643. B 107 var en revision af B 84 fra folketingsåret 1996.

Beslutningsforslaget genfremsættes, da motorcyk­lerne stadig beskattes alt for hårdt i betragtning af deres trafik- og miljøpolitiske fordele. Den nuværende beskattning hæmmer desuden ligefrem de miljø- og sikkerhedsmæssige forbedringer af motorcyklerne. Og der mangler en generel regulering af den samlede beskattning af motorcykler til erhvervsmæssigt 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. Dette både trafik-, miljø- og energipolitisk. Beskattningen af motorcyklerne bør derfor afspejle den mindre miljøbelastning, det lave ressourceforbrug og de færdselsmæssige fordele fremfor at være belastet med en højere afgift end bilerne.

Bemærkninger til de enkelte punkter i forslaget

Pkt. 1

I Norge opererer man meget fornuftigt med henholdsvis en slagvolumen-afgift (ccm) og en effekt-afgift (kW). Slagvolumen-afgiften er opdelt efter ccm og er ens for alle motorcykler inden for samme ccm-kategori, hvorimod effekt-afgiften varierer selv inden for samme ccm-kategori, alt efter deres ydelse. Denne opdeling af afgifterne skyldes, at man ønsker en generel afgift på motorcykler samt en differentiering efter motorcyklens ydelse, som man jo mener har sammenhæng med sikkerheden. Effekt-afgiften er udformet i overensstemmelse med EU-kørekortsreglerne med en opdeling over og under 11 kW. I Norge har man en engangsafgift på alle motorcykler på 6.681 Nkr. (år 2000). Der er ingen slagvolumen-afgift på 125 ccm motorcykler. Og effekt-afgiften er også på 0 kr., forudsat 125 ccm'en ligger under de 11 kW med hensyn til ydelsen. Arbejderpartiregeringen i Norge har derved bevidst favoriseret de små, ufarlige motorcykler

for at tilskynde til en bedre trafik- og miljømæssig udvikling i byerne. Disse motorcykler har et meget lavt brændstofforbrug, slider meget lidt på vejene, da de ikke er særlig tunge, og de fylder næsten intet i trafikken. Man overvejer ligeledes for i større grad at fremme brugen af de små 125 ccm i byerne i Norge at fritage 125 ccm-motorcyklerne for årsafgift, det, der herhjemme svarer til vægtafgift.

Lige nu opleves et enormt pres på de lidt større byer. Der ses flere og flere biler i bybilledet, forureningen fra bilkøer truer, og der er store parkeringsproblemer. Forbedringen af infrastrukturen i Danmark de senere år har ikke mindsket disse problemer. Ofte bruges bilen til befordring af kun en person ad gangen, og det er netop her, at den miljøvenlige 125 ccm motorcykel kunne komme på banen som et alternativ til bilen, om ikke andet så en del af året. Eller hvis man forestiller sig fremtiden med f.eks. BMW's 125 ccm C1'er. BMW har med C1'eren forsøgt at imødekomme fremtidens behov for aflastning af byerne med en motorcykel som et alternativ til bilen. C1'eren har tag på, er fritaget for kravet om hjelm, kører 30-34 km/l, kan leveres med både katalysator og ABS-bremser. Sikkerhedsmæssigt opfylder den småbilsreglementets crashtest.

Skatteudvalget har tidligere i en tillægsbetænkning afgivet den 11. december 1992 over lovforslag nr. L 6 opfordret skatteministeren til at undersøge muligheden for en afgiftsændring for at fastholde et flertals 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.

Frihed 2000 foreslår en imødekommelse af de trafikale og miljømæssige problemer i fremtidens overbelastede byer ved en afgiftsfritagelse for de små 125 ccm (under 11 kW) motorcykler inspireret af de norske regler.

Pkt. 2

I punkt 1 har Frihed 2000 valgt at se på de specielle fordele, der er forbundet med de helt små motorcyk-

ler, hvilket især er brændstofforbruget. Imidlertid er det lige så relevant at se på fordelene ved de øvrige motorcykler (se generel opregning af fordele ved motorcykler senere i forslaget). De store motorcykler er i kraft af deres merpris naturligvis udstyret med bedre sikkerhedsudstyr, det være sig bremses, lyseffekter osv. Og der er en god sammenhæng mellem de store maskiners volumen og motorkraft.

Frihed 2000 ønsker en generel nedsættelse af beskatningen af motorcyklerne, hvilket tidligere er blevet afvist på grund af motorcyklers forureningsgrad og farligheden ved motorcykler.

Frihed 2000 vil gerne imødekomme disse argumenter ved den fremtidige beskatning. I forbindelse med behandlingen af B 107 i sidste samling udtalte skatteministeren, at der ikke findes nogen entydig sammenhæng mellem motorstørrelsen på en motorcykel og forureningsgraden. Men det vides, at jo færre ccm, jo lavere brændstofforbrug, hvorfor en slagvolumen/styk-afgift kan være en måde at afgiftsfastsætte på med forureningsgraden in mente.

Det andet argument er farligheden. Det er ikke bevist, at det er visse typer af motorcykler, der i sig selv er farlige, det afhænger først og fremmest af føreren. Unge menneskers adfærd i forhold til motorcykler har man forsøgt reguleret med de nye kørekortsregler, som kræver en vis sammenhæng mellem ydelse og volumen, og tilsyneladende med effekt, når man studerer ulykkestallene. Det er klart, at jo mindre en motorcykel vejer, og jo flere hestekræfter den har, jo hurtigere og farligere er den. Hvorfor en afgiftsfastsættelse efter effekt kunne overvejes som i Norge.

I Danmark opererer man med et bundfradrag (på 6.700 kr.) og en 2-trins registreringsafgiftsskala (105 pct. af 6.700-12.200 kr. og 180 pct. af resten) ved registreringsafgiftsbeskatningen af motorcyklerne. Det er i dag i Danmark forholdsvis dyrere at anskaffe en ny motorcykel end en bil, hvilket blandt andet 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, 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. Man kunne derfor forestille

sig, at bilerne havde et bundfradrag på 22.000 kr. Det er ikke tilfældet grundet konverteringen. Der betales derimod 105 pct. i afgift af 53.000 kr. og 180 pct. af resten. Det vil sige, at motorcyklerne betaler 180 pct. i afgift fra 12.200 kr. og opefter, mens bilerne afgiftsbelægges med 180 pct. fra 53.000 kr. og opefter, på trods af at de to fradrag, der i sin tid blev indrømmet bilerne, kun tilsammen udgør 22.000 kr. En uforståelig diskrimination af motorcyklerne.

Pkt. 3

Det er i dag muligt at sætte katalysatorer på både nye og gamle motorcykler. Og nogle motorcykler sælges allerede med katalysator. Det er dog fortrinsvis de store motorcykler, der i dag sælges med katalysator, idet prisforskellen med eller uden katalysator ikke gør så stor forskel, når man i forvejen er oppe i den dyre ende.

Den miljømæssige forbedring, der opnås ved påsættelse af katalysatorer på motorcykler, er en udvikling, der bør støttes - 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 stor udgift. Et sådant fradrag vil tilskynde producenterne til at sætte katalysatorer på flere motorcykler og få forbrugerne til at vælge det mere miljøvenlige alternativ.

Ved behandlingen af B 107 i sidste samling afgav skatteministeren løfte om at imødekomme indførelsen af et katalysatorfradrag for motorcyklerne, men dette har endnu ikke udmøntet sig i konkrete tiltag fra ministerens side. EU vil ændre emissionsnormerne for motorcykler i 2 etaper, den første med ikrafttræden år 2003, den sidste år 2006. Et af tiltagene, man vil indføre, er obligatorisk katalysator på motorcykler. På side 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forslag til direktiv om ændring af direktiv 97/24/EF anbefales det medlemslandene at indføre afgiftslettelser til opfyldelse af emissionsgrænserne, før grænserne gøres obligatoriske.

Pkt. 4

Frdraget for blokeringsfrie (ABS) bremses 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-bremser på en motorcykel end først antaget. Frdraget har derfor ingen virkning i den størrelsesorden, som det forefindes nu, hvilket er beklageligt, da ABS-bremser på en mo-

torcykel rent faktisk har større sikkerhedsmæssig værdi end på en bil.

Kun de helt store motorcykler sælges i dag med ABS-bremser på grund af fordyrelsen. Fradraget bør sættes op for at opnå den tilsigtede trafikikkerhedsmæssige virkning på flere af motorcyklerne og få producenterne til at arbejde på en billigere produktionsmetode.

Skatteudvalget har i tillægsbetænkningen afgivet den 11. december 1992 opfordret skatteministeren til ved førstkommende 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 et beløb som reelt sikrer montering af sikkerhedsudstyret.

Pkt. 5

Frihed 2000 ønsker desuden at fremme frie valgmuligheder for de erhvervsdrivende vedrørende bedst tilrettelæggelse af deres virksomhed. Der har i Danmark tidligere været tradition for kørsel med varesidevogn, 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 erhvervsmæssigt 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. Det kan nævnes, at der rent faktisk er udviklet en motorcykel til fremtidens varetransport i byerne. Igen er det BMW's C1'er, der lanceres banebrydende, den er nemlig også lavet i en udgave med varerum som et tilbud til de erhvervsdrivende.

Frihed 2000 ønsker, at det i fremtiden bliver muligt for de erhvervsdrivende selv at træffe reelle valg vedrørende løsning af deres behov for varetransport. Men også af hensyn til den tiltrængte aflastning af byerne er det hensigtsmæssigt at åbne op for muligheden for varetransport pr. motorcykel. Igen vil der kunne dra-

ges fordel af, at de forurener mindre, idet de kører længere på literen, de fylder langt mindre i trafikken end en varebil, og tager vi BMW's C1'er, er sikkerheden fuldt ud på højde med bilerne.

Dette alternativ indføres kun reelt, såfremt der indrømmes motorcykler til varebefordring lavere registreringsafgift ved køb, ret til at fratække momsen ved køb og drift samt ret til at foretage afskrivninger.

Overordnet begrundelse for en sammenhængende ændring af beskatningen af motorcykler

De trafikpolitiske fordele ved motorcykler

- Motorcyklerne slider mindre på vejene end bilerne, de har kun to hjul og vejer betydeligt mindre end bilerne. Transporten af de salgsklare motorcykler slider mindre på infrastrukturen, idet der kan transporteres adskilligt flere motorcykler pr. vogntog. Trafikpolitisk ønskes mindst mulig belastning af vejnettet, hvorfor salget af motorcykler som alternativ til bilerne bør tilskyndes.
- 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 ressourcekrævende, idet der anvendes færre materialer i fremstillingen.
- En motorcykel har kun to dæk, det bør erindres, at bortskaffelsen af dæk er et stort miljøproblem.
- Ved skrotningen 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 fra 20 til 35 km/l, de helt store kan køre 20 km/l ved almindelig kørsel; man siger, at motorcykler kører mindst gennemsnitligt 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, 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.

*Skriftlig fremsættelse***Kim Behnke (FRI):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af beskatningen på motorcykler.

(Beslutningsforslag nr. B 42).

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