

Till
Finansdepartementet
fi.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar på betänkandet "Ett bonus-malus-system för lätta fordon (SOU 2016:33) FI 2016/01680/S2

Allmänt om regeringens remissförfarande

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister fanns inte med på den ursprungliga listan med remissinstanser 3 maj. 22 dagar senare fick SMC förslaget från Finansdepartementet. SMC representerar var tredje MC-ägare i Sverige och våra medlemmar står för cirka 80 procent av alla resor som görs med motorcykel i Sverige. Bland remissinstanserna saknas också alla som tillverkar, säljer eller tävlar med motorcyklar. Att föreslå en kraftig höjning av fordonsskatten för motorcyklar och samtidigt utesluta 280 000 ägare och alla yrkesverksamma i MC-branschen från att besvara remissen är inte förenligt med de demokratiska principerna som bör prägla regeringens arbete. SMC förutsätter att Finansdepartementet i fortsättningen inkluderar SMC i alla remisser som rör skatter och avgifter för svenska MC-ägare.

Sammanfattning av SMC:s remissvar

Bland kommittédirektiven anges att utredningen ska beakta långsiktig prioritering så att Sverige har en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen 2030. Det finns inga förslag som stimulerar fossilfria motorcyklar. Tvärtom kommer nya elmotorcyklar att få fördubblad skatt medan andra nya motorcyklar får ännu högre fordonsskatt. Det finns ingen supermiljöbonus för MC-köpare. Det finns ingen diskussion om andra positiva miljöaspekter hos tvåhjuliga motorfordon. Det finns ingen förklaring till varför en tvåhjulig motorcykel som väger 200 kilo jämföras med bilar och lastbilar som väger upp till 3,5 ton i grundavgift.

Om bonus-malussystemet och motorcyklar

Utredningen föreslår ett bonus-malus-system för alla lätta fordon utom för motorcyklar. Utredaren vill erbjuda supermiljöbonus till nybilköpare med upp till 60 000 kronor men inte till MC-köpare. Utredaren säger rent ut på sidan 160 att *"motorcyklar används normalt i mindre utsträckning än andra lätta fordon och har därmed inte lika stor klimatpåverkan. Det finns därför inte samma behov av att påverka motorcykelköparna vid inköpstillfället. Motorcyklarna bör varken premieras med en bonus eller bestraffas med en förhöjd fordonsskatt"*.

Motorcyklar som drivs med el är dyra i inköp. Det finns bland MC-ägarna en djupt rotad skeptisism mot att välja en MC utan förbränningsmotor. Eldrivna motorcyklar och mopeder borde vara en självklar del av lösningen på såväl trängsel- som miljöproblem i storstäderna, något som bör stimuleras av alla, inklusive regeringen. I en enkätstudie genomförd i Stockholm 2015 framkom att vanligaste användningsområdet för MC är pendling. Ett antal studier visar att vid ökad pendling med MC istället för bil minskar köer och trängsel. SMC och andra europeiska MC-organisationer arbetar därför aktivt för en ökad användning av motorcyklar och specifikt även fossilfria, motorcyklar genom att sprida information, kunskap, erfarenheter och undersöka MC-ägarnas attityd till att äga fossilfria motorcyklar i framtiden.

SMC föreslår att utredningen kompletteras med en motsvarande supermiljöbonus för MC-ägare som väljer att köpa motorcyklar som är helt fossilfria.



Ekonomiska styrmedel för att minska koldioxidutsläpp, kapitel 5

Detta kapitel har tyvärr helt uteslutit alla andra fordon än personbil. MC-ägare betalar lika mycket i drivmedelsskatt som övriga fordonsägare. Det finns samma intresse för bränslesnåla fordon bland MC-ägare som bland bilägare. Det enda fordon som nämns i kapitlet är dock personbil.

I delen om fordonsskatt diskuteras endast personbil. Här spekuleras i livslängd och vilken effekt fordonsskatten får för bilförsäljningen. Utredningen föreslår fördubblad fordonsskatt för motorcyklar vilket betyder att man föreslår motsatsen för MC jämfört med övriga lätta fordon. Nya motorcyklar som sannolikt har minst miljöpåverkan får betala högst fordonsskatt.

Inte heller under miljöbilsubvention inkluderas motorcyklar. Under andra styrmedel saknas tyvärr också motorcyklar som har många fördelar i förhållande till bil, inte minst då det gäller miljöpåverkan och minskad trängsel.

En jämförelse mellan vikten för lätta fordon och deras vägslitage

En standard motorcykel väger omkring 200 kilo. Det finns några riktigt stora motorcyklar av touringmodell, till exempel Honda Gold Wing som väger 420 kilo. Motorcykel är ett lätt fordon. Men, i skattehänseende jämföras motorcyklarnas vikt med personbilar, lätta lastbilar och bussar som väger upp till 3 500 kilo. Den mest sålda motorcykeln under en rad år är Kawasaki ER6 och den mest sålda bilmodellen under 2015 var Volvo V70. Kawan väger cirka 200 kilo och Volvon tio gånger mer, cirka 2 000 kilo. För SMC är det uppenbart att motorcyklar inte bör inrymmas i begreppet lätta fordon utan även i fortsättningen vara ett eget fordonsslag med egen skatteklass. Att man föreslår att styrka gällande paragrafen nämns överhuvudtaget inte i förslag till ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) på sid 25.

SMC föreslår därför att kap 2, §6 vägtrafikskattelagen (2006:227) fortsätter att gälla avseende motorcykel från 1 januari 2018 men att skatten höjs med 20 kronor per år.

”Motorcykel : 6 § Fordonsskatten för motorcyklar är 200 kronor för ett skatteår.”

En jämförelse mellan körsträckor och vägslitage utifrån olika fordonskategorier

SCB presenterar varje år körsträckor för samtliga fordonskategorier. Utredaren har tittat på detta och säger på sidan 160: ”*motorcyklar används normalt i mindre utsträckning än andra lätta fordon och har därmed inte lika stor klimatpåverkan*”. SMC har studerat SCB:s sammanställning av körda mil under 2015. Den är följande:

Personbilar	6 531 145 879
Lätta lastbilar	850 273 284
Tunga lastbilar	403 178 551
Bussar	97 499 012
Motorcyklar (2014)	65 803 999
Totalt	7 947 900 776

Motorcyklarnas årliga körsträcka motsvarar knappt en procent av den totala trafiken i Sverige. Att kräva samma grundavgift från motorcyklar som övriga lätta fordon är djupt orättvist.

SMC föreslår därför att kap 2, §6 vägtrafikskattelagen (2006:227) fortsätter att gälla avseende motorcykel från 1 januari 2018 men att skatten höjs med 20 kronor per år.

”Motorcykel : 6 § Fordonsskatten för motorcyklar är 200 kronor för ett skatteår.”



Koldioxidbaserad fordonsskatt för nya motorcyklar och justering av enhetsskatt för befintliga, kap 9.7

Idag betalar svenska MC-ägare en enhetsskatt för motorcykel, 180 kronor per år. Det finns ingen förklaring i texten till varför den grundavgiften för motorcyklar ska fördubblas. Det finns ingen förklaring till varför motorcyklar ska jämföras med personbilar och lätta lastbilar. Det finns ingen koppling till vägslitage utifrån körda mil eller fordonsvikt. I Sverige och övriga världen har beslutsfattare därför utgått från två hjul = halv avgift.

Förklaringen kommer i nästa kapitel, 10.6, Överväganden i fråga om av- och påställning. Här säger utredaren klart och tydligt att orsaken till att motorcyklar ska jämföras med övriga lätta fordon är dels att staten vill få in mer fordonsskatt till staten från motorcyklarna, dels att man vill minska problemet med låga skattebelopp på grund av av- och påställningar. Man hänvisar också till att fordonsskatten inte höjts för MC under tio år.

SMC har medverkat till att skapa helårsförsäkringar för MC-ägare som gör det ekonomiskt möjligt att ha fordonen i trafik året om till en rimlig kostnad. MC-ägare med höga försäkringspremier (delvis beroende på trafikförsäkringsskatten som uppgår till 32 procent och läggs ovanpå trafikförsäkringspremien) väljer istället försäkringar som är av- och påställningsbara. Att fördubbla fordonsskatten kommer att leda till att fler av- och påställningar vilket leder till ökade administration.

På sidan 160 står *"motorcyklar används normalt i mindre utsträckning än andra lätta fordon och har därmed inte lika stor klimatpåverkan. Motorcyklarna bör varken premieras med en bonus eller bestraffas med en förhöjd fordonsskatt"*. SMC anser att en höjning med minst 100 procent av skatten inte kan tolkas på annat sätt än som en ren bestraffning.

Den årliga fordonsskatten för motorcyklar ger staten inkomster med 54 miljoner kronor. SMC har inte sett några statliga satsningar avseende säkrare vägmiljö för motorcyklister som är i närheten av denna summa. Det finns därför ingen anledning att fördubbla statens intäkter av fordonsskatt för MC-ägare. En höjning med 20 kronor per motorcykel och år är mer rimlig i förhållande till motorcyklarnas vikt, årliga körsträckor, vägslitage och miljöpåverkan. Det ger staten ökade inkomster med 5,7 miljoner kronor.

SMC föreslår därför att kap 2, §6 vägtrafikskattelagen (2006:227) fortsätter att gälla avseende motorcykel från 1 januari 2018 men att skatten höjs med 20 kronor per år.
"Motorcykel : 6 § Fordonsskatten för motorcyklar är 200 kronor för ett skatteår."

SMC instämmer helt med utredaren om att alla fordon, inklusive motorcyklar, måste bli renare för att bidra till en förbättrad miljö. Det har inte funnits något krav på tillverkarna att redovisa detta tidigare. Men, att införa koldioxidbaserad avgift på de nyaste och renaste motorcyklarna sänder fel signaler. SMC ser inte hur ökad fordonsskatt på de nyaste och renaste motorcyklarna ska leda till minskad klimatpåverkan från motorcyklar. Det är dock positivt att utredaren utgått från det lägre koldioxidbeloppet, 11 kronor, per gram koldioxid som motorcykeln släpper ut över 95 gram.

En MC-köpare som köper en elmotorcykel 2018 kommer med utredarens förslag att få en fördubblad fordonsskatt trots att den har noll emissioner. Han/hon får ingen supermiljöbonus. MC-köpare som istället väljer en motorcykel som klarar de nya skärpta kraven i Euro 4 (2016) och Euro 5 (2020) får en mer än fördubblad fordonsskatt, även om de köper både ett miljövänligt och trafiksäkert fordon. Av någon anledning har utredaren inte gjort någon konsekvensbeskrivning för MC-ägare för vad höjningen av fordonsskatten utifrån koldioxidutsläpp kommer att bli. Detta finns för ägare av personbil och lätta lastbilar.

SMC föreslår därför att ingen koldioxidbaserad skatt införs för nya motorcyklar från 1 januari 2018.



Borlänge den 10 augusti 2016

Övriga miljöaspekter som gäller motorcyklar

Utredningen talar inte om att tvåhjuliga motorfordon, motorcyklar och mopeder, har många andra fördelar då det gäller klimatpåverkan. Motorcyklar sliter mindre på vägarna jämfört med alla andra fordon. Motorcyklar kan vid trängsel köra mellan filerna vilket ger mindre avgasemissioner. Motorcyklar har en miljövänligare tillverkningsprocess eftersom de kräver mindre naturresurser. En standardbil väger minst ett ton medan en standard-MC väger omkring 200 kilo. Motorcyklar är undantagna från skrotningsdirektivet eftersom i stort sett alla delar av en skrotad MC återvinns. Man ser aldrig uttjänta motorcyklar som lämnats vind för våg av sin ägare vid vägkanten. Motorcyklar har en betydligt längre livscykel jämfört med personbilar, vilket sannolikt beror på att de inte körs året om och tas väl om hand av sina ägare. En längre livscykel bidrar också till en minskad förbrukning av naturresurserna och är därför positivt för klimatpåverkan.

SMC deltar gärna i alla diskussioner som rör motorcyklar med Finansdepartementet.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 070-557 75 00
E-post: jesper.christensen@svmc.se

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se

