

Till
Finansdepartementet
fi.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar på promemorian "Ett bonus-malus-system för lätta fordon"

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har fått möjlighet att besvara promemorian om regeringens förslag till fordonsskatt för MC.

I den tidigare utredningen framgick tydligt att syftet med att jämställa motorcyklar med andra lätta fordon är att staten dels vill få in mer fordonsskatt 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. Något i övrigt som handlar om kommittédirektivet, en långsiktig planering mot en fossilfri fordonsflotta, finns inte i underlaget då det gäller motorcyklar.

Felaktiga slutsatser i promemorian

SMC påtalade i tidigare svar att utredningen bör kompletteras med en motsvarande supermiljöbonus för MC-ägare som väljer att köpa motorcyklar som är helt fossilfria. Syftet med kommittédirektivet är att beakta långsiktig planering mot en fossilfri fordonsflotta. Det har Finansdepartementet missförstått totalt och säger att SMC vill att motorcyklar ska räknas som en egen fordonsklass och därmed inte omfattas av bonussystemet.

En jämförelse mellan vikten för lätta fordon och deras vägsitage

En standard motorcykel väger omkring 200 kilo. Med regeringens förslag jämställs motorcyklarnas vikt i skattehänseende 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.

I resten av världen utgår fordonsskatten från principen två hjul-halv avgift. Det har även varit principen för fordonsskatt på motorcykel i Sverige. SMC föreslår att denna principen avseende halv fiskal grundavgift ska gälla motorcyklar även i fortsättningen.

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."

De renaste motorcyklarna får betala mest

MC-köpare som väljer en fossilfri motorcykel får en fördubblad fordonsskatt i och med regeringens förslag. Regeringen framför också att de nyare motorcyklarna som avger minst avgasemissioner, kommer att få ytterligare höjningar av fordonsskatten då koldioxidutsläpp också ska beskattas. Något datum för detta framgår inte.

SMC föreslår 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 föreslår också att: ingen koldioxidbaserad skatt införs för nya motorcyklar.

Övriga miljöaspekter som gäller motorcyklar



Borlänge den 12 april 2017

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 jordens resurser och är därför positivt för klimatpåverkan.

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 orimligt och orättvist.

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.”

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

