

MotorcykelImportørForeningen (MIF)

010507

Høringssvar til L 217 - Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven

Konstruktivt forslag – et skridt i den rigtige retning

MIF hilser lovforslaget meget velkommen, idet lettelser af registreringsafgiften på motorcykler fremmer salget af nye motorcykler, som har en langt mindre miljøpåvirkning og langt højere sikkerhed end de gamle og brugte motorcykler, som udgør ca. 43 procent af det årlige antal indregistrerede motorcykler i Danmark. Forslaget er derfor et skridt i den rigtige retning, hvorved nye og mere miljøvenlige motorcykler ikke beskattes helt så hårdt som hidtil.

Lettelsen af registreringsafgiften på motorcykler er med forslaget ganske vist forholdsvis beskeden med ca. 6.100 kr. pr. motorcykel, ved forhøjelse af skalaknækket mellem 105 procents afgift og 180 procents afgift til 23.300 kr., hvorfor adfærdspåvirkningen i retning af øget køb af nye og mindre miljøbelastende motorcykler på bekostning af de gamle, brugte importerede motorcykler med højere miljøbelastning, er svær at forudsige og næppe skal overvurderes. Men MIF vil meget gerne understrege tilfredsheden med, at regeringen og Dansk Folkeparti sikrer, at motorcykelbranchen ikke forbigås ved en afgiftsreduktion. Hermed undgår branchen og de 118.000 motorcyklister i Danmark, at den nuværende skævhed i strukturen for registreringsafgifter mellem biler og motorcykler udbygges, hvilket MIF finder meget konstruktivt.

ABS-bremser fremmes fortsat

MIF vil samtidig gerne udtrykke stor støtte til, at nedsættelsen af den afgiftspligtige værdi med 4.165 kr. for nye motorcykler, der er forsynet med blokeringsfri bremses, jf. § 8, stk. 7., videreføres i lovforslaget. Hermed sikres, at nye motorcykler med ABS-bremser ikke straffes med beskatning af en meget velfungerende sikkerhedsforanstaltning som ABS-bremser. Sådanne fradragsbaserede initiativer, som fremmer sikkerheden ved nye motorcykler, er meget nødvendige at opretholde, således at nye motorcyklers konkurrenceevne i forhold til de mange brugte og gamle motorcykler uden ABS-bremser, som importeres til Danmark, ikke svækkes yderligere.

Forslag fra MIF - parallelisering af registreringsafgiften for biler og motorcykler

Vi vil dog samtidig gerne påpege, at lovforslagets hovedformål med lettelsen og omlægningen af registreringsafgifterne med henblik på opnåelse af mindre miljøbelastning fra motorkøretøjer, kan udbygges betydeligt i forhold til miljøpåvirkningen fra motorcykler, såfremt at Folketinget vedtager at lade registreringsafgifterne for motorcykler følge strukturen for registreringsafgifterne for biler i forhold til udformningen af skalaknækkene.

Afgiftsstrukturen fremmer andelen af brugte, importerede motorcykler og fortrænger nye og mindre miljøbelastende motorcykler i Danmark

Den danske registreringsafgiftsstruktur for motorcykler fremmer importen af ældre miljøbelastende motorcykler, som har en betydeligt mere negativ miljøpåvirkning i forhold til udledning fra nye motorcykler, som skal efterleve de skærpede miljøkrav som indført i EU fra 2007 og gøres obligatoriske fra 2008.

Importen af brugte motorcykler udgør cirka 43,5 procent (2005) af det årlige antal indregistrerede motorcykler i Danmark. (I modsætning hertil udgør importen af brugte biler kun ca. 6,1 procent af det årlige indregistrerede biler i Danmark). Med den betydelige import af brugte motorcykler, som ikke lever op til den netop implementerede Euro-III norm for miljøbelastning fra nye motorcykler, vil det danske miljø blive belastet unødvendigt hårdt af forurening fra udledningen af kulilte, kulbrinte og kvælstofilter (NOx) i forhold til en situation med øget salg af nye motorcykler. Således forurener en brugt importeret motorcykler, som er produceret i perioden 1985-95, 20-50 gange mere end en ny motorcykel, som er indregistreret efter de nye EU-normer fra 2007.

De nye normkrav i EU til miljøpåvirkning fra motorcykler, som er gældende fra 2007 og obligatoriske fra 2008, øger en gennemsnitlig motorcykels nypris i Danmark på grund af den særlige afgiftsstruktur for motorcykler. Hermed vil import af brugte motorcykler til Danmark, som ikke efterlever de nye miljønormer, yderligere fortrænge salg af nye motorcykler i betydeligt omfang, såfremt den nuværende beskatningsstruktur fastholdes.

Den skattefrie bundgrænse fremmer salget af motorcykler med ringe miljø- og sikkerhedsniveauer

Hertil kommer, at yderligere 25 procent af de årligt indregistrerede motorcykler er af kinesisk fabrikat, som med en særdeles lav salgspris, der i væsentligt omfang skyldes lavere miljø- og kvalitetsniveauer end på andre nye motorcykler, begunstiges via den skattefrie bundgrænse for motorcykelbeskatningen, hvor udgiften på de første 8.300 kr. er afgiftsfritaget, og hvor beskatningen på hhv. 105 procent og 180 procent i modsætning til beregning af registreringsafgiften på biler, sætter ind allerede ved beløb fra kr. 8.300 og kr. 15.201. (Sidstnævnte skalaknæk flyttes dog i forslaget L 217 nu op til en beløbsgrænse på 23.300)

- Omlægning af motorcykelafgiften til parallelt niveau med bilbeskatningen – halvering af udledningen fra motorcykler

MIF anbefaler, at regeringen af hensyn til fremme af udbredelsen af de mest miljøvenlige og trafik sikre motorcykler omlægger registreringsafgiften for motorcykler, således at afgiftsstrukturen for motorcykler følger niveauet for bilbeskatningen. Med en sådan parallelisering af afgiftsniveauet for motorcykler i forhold til biler, da vil den samlede forurening fra de i Danmark nyindregistrerede motorcykler falde til halvdelen af det nuværende udledningsniveau.

Omkostningsneutralt for staten

Det er MIF's vurdering, at en afgiftsomlægning som bringer registreringsafgifterne for motorcykler på et parallelt niveau med registreringsafgiften på biler, vil være omkostningsneutralt for staten. Salget af nye motorcykler, som tilmed er betydeligt mere miljøvenlige end de brugt importerede, vil blive forøget og dermed finansiere

både det mindre afgiftsprovenu for en gennemsnitsmotorcykel og det reducerede provenu fra salget af færre brugte motorcykler samt nedgangen i salget af de sikkerheds- og miljømæssigt problematiske lavpris-motorcykler fra Kina.

Således vil en gennemsnitsmotorcykel som beskattes efter registreringsafgiften for biler, frem for den gældende struktur for motorcykler, medføre en afgiftsreduktion på ca. 22.000 kr. pr. motorcykel, som vil lede til et så betydeligt mersalg af nye motorcykler, at det umiddelbare provenutab for Staten fuldt ud vil blive opvejet af øget salg.

MIF uddyber naturligvis gerne ovenstående forslag på et møde med Skatteministeriet, og henviser i øvrigt til vedlagte bilag med beregningsforudsætninger og dokumentation for de anførte miljøfordele ved nye motorcykler.

Med venlig hilsen

Jesper Reinhardt
Formand for MIF

Erik Blacha
Næstformand for MIF

MotorcykelImportørForeningen (MIF)
C/O Advokat Firmaet Michael D. Prince
Heibergsgade 18, 1. tv. 1056 København K.
Tlf: 33 33 90 10
Mail: mdp@advokatprince.dk