



**SKATTEMINISTERIET**

MODTAGET

10 MAJ 2007 // 20

Den Centrale Indlevering

J.nr. 2007-511-0088

Dato:

10 MAJ 2007

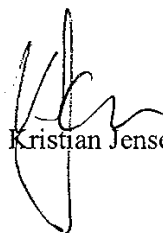
Til

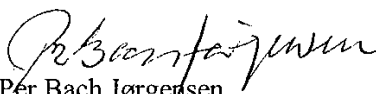
Folketinget - Skatteudvalget

**L 217 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen m.v.)**

Til udvalgets orientering vedlægges nyt høringsskema samt de modtagne høringssvar vedrørende Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven - L 217, der er modtaget efter den 2. april 2007 kl. 16.

De medtagne høringssvar i høringsskemaet er gengivet i en forkortet udgave. Der henvises i øvrigt til de vedlagte høringssvar.

  
Kristian Jensen

  
/Pär Bach Jørgensen

Høringssekema indeholdende høringssvar og kommentarer hertil vedrørende Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen m.v.)

Organisationer	Bemærkninger i høringssvar	Kommentar til bemærkninger
<p><b>Dansk Bilforhandler Union (DBFU)</b></p>	<p>DBFU hilser lovforslagets overordnede sigte på at opprioritere såvel miljø som sikkerhed velkomment.</p> <p>Det gennemsnitlige fald i brugtbilpriserne forventes at blive 4 % som en overordnet konsekvens af lovforslaget. Mange brugtvognsforhandlere vil på den baggrund kunne se frem til et betydeligt økonomisk tab, og DBFU mener, at der bør kunne opnås kompensation for dokumenteret tab.</p> <p>DBFU anfører, den efteropkrævning eller tilbagebetaling, som lovens overgangsbestemmelsen medfører vil belaste mange forhandlere i betydeligt omfang såvel økonomisk som administrativt.</p> <p>DBFU støtter stramningen for campingbiler, men mener, at store "oprindelige" campingbiler, der som udgangspunkt, er bygget til formålet og alene beregnet til beboelse rammes urimelig hårdt af stramningen. En relevant skilleline kunne eksempelvis bero på, hvorvidt den aktuelle campingbil findes som ordinær personbil eller ej.</p>	<p>Lovforslagets overgangsordning skal ses som en afvejning af hensynene til at undgå betydelig tilskyndelse til hamstring eller det modsatte, ikke at ramme de bilkøbere, der har købt bil men endnu ikke fået leveret bilen og at begrænse de administrative byrder for erhvervet og det offentlige.</p> <p>Der er i lovforslaget lagt vægt på, at campingbiler fortsat skal være utvivlsomt indrettet til ophold og beboelse. Der er endvidere lagt vægt på, at få sat en endelig stopper for de omgængelseslignende ombygninger, der sker i dag. Det sidste har vist sig ikke at kunne lade sig gøre ved blot at stille yderligere tekniske krav.</p> <p>Den nye bestemmelse er genbrug af den bestemmelse, der i dag gælder for campingbiler, med tilladt totalvægt indtil 2 ton. Der er således tale om en gennemprøvet administrativ praksis. En værdiafgift på bilen som helhed er naturligvis enklere at administrere. Da det forventes, at fremtidens campingbiler næsten alle vil have så bekostelige beboelsesindretninger, at de 60 pct. minimum for registreringsafgiften næsten altid vil skulle finde anvendelse, bliver den nye regel næsten lige så enkel at administrere som den nugældende.</p>
<p><b>Motorcykelimportør-</b></p>	<p>MIF vil meget gerne understrege tilfredsheden med, at regeringen</p>	<p>Ved lovforslaget nedsættes registreringsafgiften med 6.075 kr. for alle</p>

<p><b>Foreningen (MIF)</b></p>	<p>og Dansk Folkeparti sikrer, at motorcykelbranchen ikke forbigås ved en afgiftsreduktion.</p> <p>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 bremseser, jf. § 8, stk. 7., videreføres i lovforslaget.</p> <p>MIF vil 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 følger strukturen for registreringsafgifterne for biler i forhold til udformningen af skalknækkene.</p> <p>MIF mener, at afgiftsstrukturen fremmer andelen af brugte, importerede motorcykler og fortrænger nye og mindre miljøbelastende motorcykler i Danmark</p> <p>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.</p> <p>Desuden anføres det, at den skattefrie bundgrænse fremmer salget af motorcykler med ringe miljø- og sikkerhedsniveauer.</p>	<p>motorcykler, der i dag koster mere end ca. 45.000 kr. Denne lempelse har større betydning for den gennemsnitlige solgte motorcykel end den tilsvarende lempelse for den gennemsnitlige solgte bil.</p> <p>Med hensyn til eventuelt graduering af registreringsafgiften for motorcykler bemærkes, at der endnu ikke foreligger officielle målinger af motorcyklers brændstoføkonomi. Sådanne målinger lader heller ikke til at blive gennemført de første par år.</p> <p>Det er rigtigt, at andelen af motorcykler der importeres som brugte er meget højt. Dette skyldes imidlertid ikke skalaens udformning, men overvejende, at niveauet for afgiften er højt, og at motorcykel grundet begrænset brug, gennemgående opnår en meget høj alder.</p> <p>Jeg kan oplyse, at alle motorcykler, der markedsføres i Danmark, skal opfylde de fælles EU-regler for miljø og trafiksikkerhed.</p>
<p><b>Miljøstyrelsen</b></p>	<p>Miljøstyrelsen har ingen bemærkninger til lovforslaget.</p>	

Skatteministeriet  
Nicolai Eigtveds Gade 28  
1420 København K



Tørring, den 2. maj 2007

**Vedr.: Høring L217**

Dansk BilForhandler Union (DBFU) har modtaget L 217 – Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven.

DBFU hilser lovforslagets overordnede sigte på at opprioritere såvel miljø som sikkerhed velkomment. Det er vor opfattelse at lovforslagets indhold på disse punkter vil fremme incitamentet hos bilkøberne til at opprioriterer miljø og sikkerhed i valget af bil.

Der er dog nogle punkter i lovforslaget der giver anledning til bekymring.

- 1) Det gennemsnitlige fald i brugtbilpriserne forventes at blive 4 % som en overordnet konsekvens af lovforslaget. Mange brugtvognsforhandlere vil på den baggrund kunne se frem til et betydeligt økonomisk tab.

Der bør efter vor opfattelse indføres mulighed for at forhandlerne i disse tilfælde kan opnå kompensation for dokumenteret tab.

- 2) Af lovforslaget fremgår det, at der i første omgang skal betales registreringsafgift efter de gamle regler indtil den 15. juni, hvorefter SKAT efteropkræver/tilbagebetaler registreringsafgiften i forhold til, hvad der er blevet opkrævet efter de gamle regler.

Det er vor opfattelse at netop dette forhold vil belaste mange forhandlere i betydeligt omfang såvel økonomisk som administrativt.

- 3) Af lovforslaget fremgår det, at den lempelige registreringsafgift af campingbiler er blevet udnyttet uhensigtsmæssigt i forbindelse med ombygning af større almindelige personbiler.

Vi er enige i at den stramning, der er en følge af at der som foreslået i lovforslaget, betales registreringsafgift som for almindelige personbiler, vil stoppe denne uhensigtsmæssige udnyttelse. Vi mener imidlertid at store "oprindelige" campingbiler, der som udgangspunkt, er bygget til formålet og alene beregnet til beboelse rammes urimelig hårdt af stramningen. En relevant skilleline kunne eksempelvis bero på, hvorvidt den aktuelle campingbil findes som ordinær personbil eller ej.

Med venlig hilsen

**Dansk BilForhandler Union**

Jakob Tornvig

# MotorcykellImportørForeningen (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 bremser, 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 motorcykel, 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 trafiksikre 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 afgiftsprovener for en gennemsnitsmotorcykel og det reducerede provener 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](mailto:mdp@advokatprince.dk)

## **Kommentarer til bilag**

MIF vil i vedlagte bilag og nedenstående kommentarer redegøre yderligere for analysen af, at en parallelisering af registreringsafgiften for motorcykler til strukturen for registreringsafgifter på biler, ikke vil have negativ effekt på indtægterne fra registreringsafgiften på motorcykler.

I bilag 1 fremgår MC salget for perioden 2000 – 2006. Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke tal for brugt importen for 2006 hvorfor tallet er estimeret til 5.000 stk. ud fra en forventet lille stigning i forhold til 2005. Salget af kinesisk fabrikeret MC'ere i 2006 er estimeret til 2.800 stk.

I bilag 2 ses Suzuki salget fordelt på modeller for 2006 på priser, afgift, solgte enheder, told og moms. Endvidere ses indtægt til staten fordelt på modeller og samlet. Heraf fremgår det at en gennemsnitlig indtægt for staten på en Suzuki MC er kr. 72.276. Suzuki MC er kendt for at være en "billig" motorcykel i markedet i forhold til sine konkurrenter. Det forventes derfor at den gennemsnitlige indtægt for staten på et MC salg er væsentlig større. Vores bedste estimat er ca. 30% højere i gennemsnit. En forventelig gennemsnitlig indtægt for staten på et MC salg i 2006 har derfor ca. været kr. 93.959 når der ses bort for alle kinesisk fabrikerede MC'ere indregistreret i 2006.

I bilag 3 ses oversigt over beregninger på avancer, afgifter, told og moms på henholdsvis en gennemsnits MC med alm. Afgift og en med afgift som bilerne. MC'en med alm. afgift er beregnet ud fra den gennemsnitlige MC udregnet i bilag 2. MC'en efter bilafgift modellen er beregnet ud fra den samme MC i indkøbspris. Af bilaget fremgår det herved at der vil være ca. kr. 22.000 mindre i provenu til staten på en gennemsnits MC. Denne provenuedgang betales dog tilbage gennem et væsentlig fald i brugt-importen og nedgang i salget af de kinesisk fabrikerede MC'ere, der i stedet erstattes af nye MC'er der forurener væsentlig mindre og giver større provenu i statskassen.

I bilag 4 ses salget af MC'er i 2006 med dertil hørende provenu for staten. Det fremgår heraf at der i gennemsnit pr. registreret MC er et provenu på kr. 55.456.



Efterfølgende ses et estimat over antal solgte MC'er i 2007 ved ændring af registreringsafgiften svarende til bil registreringsafgiften. Vi forventer det vil medføre et fald af brugt importen til det halve som alt sammen vil blive erstattet af ny salg af MC'er. Endvidere forventes 75% nedgang i salget af kinesisk fabrikerede MC'ere, hvoraf det forventes at de 30% af dette fald vil give et ny salg i stedet. Samlet giver det samme provenu for staten med 1.470 stk. færre registreret motorcykler. Det giver et stigning i det gennemsnitlige provenu for staten pr. nyregistreret MC med kr. 7.318 til kr. 62.774 pr. nyregistreret motorcykel.

Bilag 5 viser grænseværdierne og forureningsværdierne ved forskellig godkendelses normer. Det fremgår heraf at en brugt importeret motorcykel fra mellem 1985-1995 forurener 20-50 gange mere end en Euro 3 godkendt MC.

I Bilag 6 er der taget udgangspunkt i de i bilag 4 forventet salgstal for 2007 samt salgstallene for 2006 holdt op i mod grænseværdierne i bilag 5. Det fremgår heraf at såfremt afgiftssystemet for MC'ere bliver lavet tilsvarende som for biler, så vil den samlede forurening for den nyregistreret MC bestand falde til halvdelen af den nuværende.

MIF/ 010507

□□□□□

**Bilag 1: Brugt import vs. Nyregistreret MC 2000-2006**

Import brugte	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
0-1 år	23	15	22	16	27	55	0
1-2 år	19	36	34	18	32	58	0
2-3 år	14	31	34	25	41	61	0
3-4 år	23	33	34	35	68	59	0
4-5 år	29	26	42	50	86	75	0
5-6 år	43	48	44	37	75	93	0
> 6 år	2.031	2.412	2.307	2.768	3.847	4.252*	0
<b>Total import brugt</b>	<b>2.182</b>	<b>2.601</b>	<b>2.517</b>	<b>2.949</b>	<b>4.176</b>	<b>4.653</b>	<b>5.000</b>
							estimat
Nyreg. (Incl. kinesisk fabrikerede MC'ere)	3.311	2.433	2.667	2.831	3.766	5.951	7.695
Heraf kinesisk fabrikerede MC'ere							2.800
							estimat
<b>Samlet</b>	<b>5.493</b>	<b>5.034</b>	<b>5.184</b>	<b>5.780</b>	<b>7.942</b>	<b>10.604</b>	<b>12.695</b>
							estimat

\* opfylder ikke EURO I norm.

Bilag 2: Suzuki MC salg 2006 pr. model (priser, afgift, told, moms, stk osv.)

Model	Nettopris	Standardpris	Reg. afgift	Vejl. udsalg	Solgte MC 2006 stk.	Told	Moms	Samlet afgift, moms og told pr. stk.	Samlet indtægt for staten
RV 125 VanVan	13.004	17.711	12.275	29.995,-	6	588	3.542	16.405	98.431
GZ250K6	15.627	21.284	18.706	39.995,-	45	884	4.257	23.846	1.073.084
VL250K6	20.868	28.426	31.562	59.995,-	15	1.125	5.685	38.372	575.587
AN400K4	22.177	30.209	34.771	64.995,-	36	1.044	6.042	41.857	1.506.854
DR-Z400SMK5	23.489	31.997	37.990	69.995,-	21	1.164	6.399	45.554	956.629
GS500K6	19.557	26.639	28.345	54.995,-	12	1.026	5.328	34.699	416.382
GS500FK5	22.178	30.211	34.775	64.995,-	0	1.187	6.042	42.005	0
GS500FK6	22.179	30.212	34.777	64.995,-	234	1.190	6.042	42.009	9.830.142
GSR600K6	33.975	46.284	63.706	109.995,-	45	1.816	9.257	74.779	3.365.060
GSF650K6	25.848	35.211	43.775	78.995,-	9	1.393	7.042	52.210	469.893
GSF650SK6	28.470	38.783	50.204	88.995,-	50	1.462	7.757	59.423	2.971.131
GSF650SAK6 ABS	31.483	38.723	50.096	92.995,-	67	1.433	7.745	59.273	3.971.306
G SX600FK4	29.517	40.211	52.775	92.995,-	0	1.538	8.042	62.355	0
G SX600FK5	30.042	40.926	54.062	94.995,-	0	1.563	8.185	63.810	0
G SX600FK6	30.042	40.926	54.062	94.995,-	62	1.560	8.185	63.808	3.956.070
G SX-R600K6	52.323	71.283	108.704	179.995,-	18	2.403	14.257	125.364	2.256.553
SV650K5	28.470	38.783	50.204	88.995,-	4	1.481	7.757	59.442	237.768
SV650SK6	31.090	42.353	56.630	98.995,-	103	1.620	8.471	66.720	6.872.173
DL650K6	31.353	42.712	57.277	99.995,-	55	1.633	8.542	67.452	3.709.859
G SX750FK5	33.975	46.284	63.706	109.995,-	0	1.586	9.257	74.549	0
G SX750FK6	33.974	46.283	63.704	109.995,-	58	1.813	9.257	74.774	4.336.870
G SX-R750K5	54.945	74.856	115.136	189.995,-	17	2.823	14.971	132.931	2.259.820
VL800K6	36.596	49.856	70.136	119.995,-	50	1.905	9.971	82.012	4.100.602
VZ800K6	33.975	46.284	63.706	109.995,-	98	1.718	9.257	74.681	7.318.703
DL1000K6	44.460	60.569	89.419	149.995,-	14	2.154	12.114	103.687	1.451.618
SV1000K6	33.975	46.284	63.706	109.995,-	133	2.003	9.257	74.966	9.970.491
SV1000SK4	37.906	51.641	73.349	124.995,-	0	1.928	10.328	85.605	0
SV1000SK6	39.217	53.427	76.564	129.995,-	73	2.016	10.685	89.266	6.516.403
G SX-R1000K6	68.050	92.712	147.277	239.995,-	12	2.958	18.542	168.777	2.025.328
GSF1200K6	33.975	46.284	63.706	109.995,-	5	1.902	9.257	74.864	374.322
GSF1200SAK6 ABS	41.182	51.938	73.883	129.995,-	72	1.946	10.388	86.217	6.207.594
G SX1300RK6	57.565	78.426	121.562	199.995,-	24	2.892	15.685	140.139	3.363.346
G SX1400K6	41.838	56.997	82.990	139.994	21	2.069	11.399	96.458	2.025.623
VL1500K6	49.701	62.384	102.275	169.995,-	15	2.725	12.477	117.477	1.762.151
VZ1600K5	52.324	70.073	108.706	179.995,-	7	3.061	14.015	125.781	880.470
VZR1800K6	57.565	68.768	121.562	199.995,-	75	3.004	13.754	138.319	10.373.954
<b>I alt</b>					<b>1.456</b>			<b>72.276</b>	<b>105.234.218</b>

Forventede gennemsnitlig pris på told, afgift og moms på hele mc markedet forventes 30% højere end Suzuki.

Ukendte modeller fra Suzuki

Samlet registreret Suzuki MC 2006

66

1.522

93.959

**Bilag 3: MC Priser, avancer, afgifter, told og moms ved henholdsvis alm. afgiftssystem og afgiftssystem som på biler**

MC (med alm. reg. afgift)		kr
Købspris incl. Fragt		34.922,50
Told	6%	2.095,35
Importør avance	10%	3.701,79
Forhandler avance	10%	4.071,96
Moms	25%	11.197,90
Afgiftsberegningsværdi		55.989,50
Reg. Afgift	Kr. 0,00 -> 8.300,00 - 0%	
	Kr. 8301,00 -> 15.200,00 - 105%	
	Kr. 15.201,00 -> 180%	
<b>Salgspris MC med gammel afgift</b>		<b>kr 136.655,59</b>
Fradrag ABS	4.165	

Indtægt for staten (Told, moms og afgift)

kr 93.959,35

MC (med bilafgift system)		kr
Købspris incl. Fragt		34.922,50
Told	6%	2.095,35
Importør avance	10%	3.701,79
Forhandler avance	10%	4.071,96
Moms	25%	11.197,90
Afgiftsberegningsværdi		55.989,50
Reg. Afgift	Kr. 0,00 - 65.900,00 - 105,00%	
	Kr. 65900 -> - 180,00%	
<b>Salgspris MC med bilafgift system</b>		<b>kr 14.778,47</b>
Fradrag Airbag	4.165	

Indtægt for staten (Told, moms og afgift)

kr 72.082,22

**Bilag 4: Estimat over forventet MC salg 2007 med afgift som bilsystemet vs. Salg 2006 med alm. afgiftssystem**

	Salg 2006	Told, moms og afgift	Indtægt staten	Forventet salg 2007 med afgift system som bil	Told, moms og afgift	Indtægt staten
<b>Total brugt import</b>	5.000	47.250	236.250.000	2.500	47.250	118.125.000
<b>Nyreg. MC'er</b>	4.895	93.959	459.929.909	8.025	72.082	578.459.837
<b>Nyreg. kinesisk fabrikerede MC'ere</b>	2.800	2.800	7.840.000	700	11.500	8.050.000
<b>Samlet</b>	12.695		<u>704.019.909</u>	11.225		<u>704.634.837</u>
<b>Told, moms og afgift pr. stk.</b>			<u>55.456</u>			<u>62.774</u>

## Bilag 5: miljø grænser MC

### Grænseværdier

	<b>Euro 3 2006</b>	<b>Euro 2 2003</b>	<b>Euro 1 1999</b>	<b>1985- 1995</b>
CO (g/km)	2	5,5	13	15-20
HC (g/km)	0,3	1	3	5
NOx (g/km)	0,15	0,3	0,3	3,5

### Euro 3 målemetoder (markant skærpet i.f.t. tidligere målemetoder)

	<b>Euro 3 2006</b>	<b>Euro 2 2003</b>	<b>Euro 1 1999</b>	<b>1985- 1995</b>
CO (g/km)	2	5,5-20	13-52	15-80
HC (g/km)	0,3	1,0-3	3-9	5-15
NOx (g/km)	0,15	0,3-0,9	0,3-0,9	3,5-10*

Anslåede værdier for MC årgang 1985-1995

CO: Kulilte  
HC: Kulbrinte  
NOx: Kvælstofilter

\*) 23 - 67 gange mere forurening ved en gammel brugt importeret MC i forhold til en ny Euro 3 godkendt MC.

**Bilag 6: miljøberegninger ved alm. Afgift vs. MC afgift som biler**

**Miljø belastning 2006**

	<b>Euro 3 2006</b>	<b>Euro 2 2003</b>	<b>Euro 1 1999</b>	<b>1985- 1995</b>	<b>I alt</b>	<b>Gennem- snit</b>
CO (g/km)	6.731	20.192	36.400	100.000	163.323	12,87
HC (g/km)	1.224	3.671	8.400	25.000	38.295	3,02
NOx (g/km)	367	1.101	840	17.500	19.809	1,56
	Typisk nyreg. MC fra 2007	Typisk nyreg. MC til 2006	Typisk nyreg. kinesisk fabrikerede MC	Typisk brugt importeret MC		
	25% nyreg 2006	75% nyreg. 2006				

**Miljø belastning 2007 med ændret afgift**

	<b>Euro 3 2006</b>	<b>Euro 2 2003</b>	<b>Euro 1 1999</b>	<b>1985- 1995</b>	<b>I alt</b>	<b>Gennem- snit</b>
CO (g/km)	12.038	4.013	9.100	50.000	75.150	6,69
HC (g/km)	1.806	602	2.100	12.500	17.008	1,52
NOx (g/km)	903	301	210	8.750	10.164	0,91
	Typisk nyreg. MC fra 2007	Typisk nyreg. MC til 2006	Typisk nyreg. kinesisk fabrikerede MC	Typisk brugt importeret MC		
	75% nyreg 2007	25% nyreg. 2007				

SJ20070503113443328 [DOR384282].TXT  
Fra: "Fogh, Christian Lange" <clf@MST.DK>  
Til: Postkasse Afgifter <pafgft@skm.dk>  
Modtaget: 03-05-2007 11:51:26  
Emne: L 217

---

Kære SKM

MST har her ingen bemærkninger til L 217.

Mvh  
Christian Fogh

ååChristian Lange Fogh  
Funktionsleder / Deputy Head of Division  
Industri  
Dir. tlf.: (+45) 32 66 04 68  
Fax : (+45) 32 66 04 78  
Mobil : (+45) 25 44 12 21  
clf@mst.dk  
Miljøministeriet / Ministry of the Environment  
Miljøstyrelsen / Danish EPA  
Strandgade 29  
DK - 1401 København K  
Tlf. : (+45) 32 66 01 00  
www.mst.dk <<http://www.mst.dk/>>  
Officielle mails bedes sendt til mst@mst.dk