



**SKATTEMINISTERIET**

J.nr. 2006-518-0174

Dato:

Til

Folketingets Lovsekretariat

Hermed sendes svar på spørgsmål S 2769 indleveret af Mikkel Dencker,  
(DF).

Kristian Jensen

/John Fuhrmann

**Spørgsmål 2769:** Vil ministeren oplyse, hvorfor den høje registreringsafgift på 180 pct. sætter ind ved en langt lavere grænse for motorcykler end for andre køretøjer, samt oplyse, hvad det vil koste staten i tabt provenu, hvis den samme grænse, som gælder for andre køretøjer, også skulle gælde for motorcykler?

**Svar:** Beregningen af registreringsafgift af motorcykler afviger fra beregningen af registreringsafgift af personbiler på flere punkter. Dels er der en del af en motorcykels værdi der ikke pålægges afgift, og dels er der som spørgeren er inde på, en lavere grænse for hvilken del af værdien, der beskattes med 180 pct.

Forskellen opstod i forbindelse med en forhøjelse af registreringsafgiften i 1977, hvor der var et politisk ønske om at gøre registreringsafgiftsforhøjelsen for motorcykler mere progressiv end hvis afgiften skulle fastsættes på samme måde som for biler. I 1991 blev et fradrag i beregningen af registreringsafgiften for personbiler indarbejdet i beregningsskalaen. Fradraget havde dækket udgiften til overholdelse miljønormer – typisk en katalysator. Motorcykler er ikke underlagt samme miljøkrav som personbiler, hvorfor forskellen mellem beregningsskalaerne derved blev større. Alligevel blev registreringsafgiften af motorcykler nedsat i 1993. Ved denne nedsættelse bekræftede Folketinget, at man fortsat ønskede en mere progressiv afgiftsberegning for motorcykler.

Motorcykler, der efter gældende regler har en pris på gaden på op til ca. 83.000 kr. ville blive dyrere, hvis de skulle afgiftsberigtiges som om de var personbiler uden airbags, mens motorcykler med en højere pris ville blive billigere. Den største stigning ville blive ca. 17.000 kr. for motorcykler der efter gældende regler har en pris på gaden på ca. 21.000 kr., mens motorcykler, der efter gældende regler koster ca. 139.000 kr. eller derover ville blive lidt over 15.000 kr. billigere.

For nye motorcykler ville virkningen for statskassen blive et provenutab på i størrelsesordenen 30 mio. kr. med uændret adfærd. Adfærdsændringerne er vanskelige at kvantificere, men ville formentlig tendere mod at mindske tabet fra nye motorcykler, mens 1. gangs registreringer af brugte motorcykler omvendt vil bidrage til øget tab.

Jeg kan tilføje, at afgiften af motorcykler reduceres hvert år på samme måde som for personbiler. På den måde er registreringsafgiften af motorcykler lempet med godt 2.700 kr. siden 2001, mens den årlige afgift har været uændret 580 kr. i 2002 til 2006. Registreringsafgiften af motorcykler vil fortsat blive lempet, mens den årlige afgift af motorcykler vil fortsætte på dette lave niveau. Skattestoppet gælder også for motorcykler.