

**Fra:** Peter Schou [mailto:yupex@vip.cybercity.dk]

**Sendt:** 6. december 2007 12:55

**Til:** Jacob Jensen

**Emne:** Vedr.Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, J. nr. 2007-511-0012

Til Jacob Jensen

Tillykke med valget.

Inden valget talte jeg med Kim Andersen om ovennævnte forslag, som I har indstillet til vedtagelse d. 15.12.07, som jeg forstår det.

Grunden til, at jeg henvender mig, er at jeg er ejer/leder af et af landets største bil-eksport firmaer. Jeg har startet firmaet i 1993, vi er 6 fulltidsansatte og vi omsætter ca 4000 biler/varevogne/minbusser på årsbasis og har en samlet omsætning på ca 100 mill. Vi er en af de største operatører på dette område og er hverken blevet orienteret eller adspurgt, under udformningen af dette lovforslag.

Vi har samarbejdet med motorkompetencecenter Århus, siden 2001, og er i jævnlig kontakt med dem vedr. procedurer, ændringsforslag og samtaler om den generelle situation i branchen. Endvidere har vi en bred kontakthflade indenfor branchen og har en stor viden om denne.

Det, som jeg vil protestere over, er:

Afsnit 4. § 7b,

*Stk.3 "I de godtgørelsesbeløb, der er fastsat efter stk. 2, fratrækkes 15pct. af beløbet, dog mindst 7.500 kr. for personbiler og 4.000 kr. for motorcykler og varebiler.*

Dette betyder, at Skat foreslår, at udover den allerede fastsatte minimumsgrænse på henholdsvis 7.500 og 4.000 plus 15 pct. vil indføre et nyt gebyr på 7.500 og 4.000, hvilket i praksis vil betyde, at afgiftrefusioner på under 15.000 for personbiler og 8.000 for varebiler, ikke skal udbetales og at udbetalingerne over disse minimumsgrænser, nedsættes i gennemsnit med 3.000, jfr. Bemærkninger pkt. 4.1 afsnit 3. Dette betyder, at personbiler med en vurderet handelsmæssig værdi på 30.000 og varebiler med en handelsmæssig værdi på 40.000, slet ikke vil udløse en afgiftsrefusion og at biler med en højere handelsmæssig pris, vil få en væsentlig lavere afgiftrefusion.

Dette er en alvorlig pålæggelse af afgifter på et enkelt erhverv og et forsøg fra Skats side på, at begrænse og hæmme varernes fri bevægelighed.

*"Intensionen med reglerne er at godtgørelsen ikke skal omfatte den del af brugtvognsprisen der er forhandleravance. Da der er tale om en ændring rettet mod uhensigtsmæssig udnyttelse af reglerne, anses ændringen for at være i overensstemmelse med skattestoppet"*

Interessant nok, foreslår Skat ikke, at de samme regler skal gøres gældende ved import, dvs., at hvis jeg vil eksportere en Ford Mondeo fra 98, skal jeg ikke have en afgiftrefusion på 15.000, men hvis du vil importere en VW Golf fra 88 vil Skat opkræve en afgift på 6.500.

I dette tilfælde mener jeg ikke, at loven er lige for bonde og for præst.

Det som Skat ikke forstår er, at eksportvirksomhederne udfylder en vigtig funktion, nemlig at sælge biler, som er efterspurgt i udlandet, og som er mindre efterspurgt herhjemme. Disse biler vil, da vi ikke får færre biler herhjemme, blive erstattet af attraktive biler, som bliver importeret.

Dette betyder, at lovforslaget vil hæmme den frie prisfastsættelse, baseret på udbud og efterspørgsel i ind-og udland, da eksportpriserne vil være væsentligt mindre end importpriserne.

Skat vurderer at de samlede godtgørelser vil blive reduceret med 70-80 mio ved et gennemsnitligt fald på 3.000 pr. køretøj, dvs ca 25.000 køretøjer og at dette er uden konsekvenser for det offentlige. Dette mener jeg er ukorrekt. Som den økonomiske situation er i øjeblikket, fornyer danskerne bilparken, hvilket betyder, at de biler der eksporteres er ældre end de biler der importeres, hvilket igen betyder, at med mindre antallet af biler falder (som ikke er tilfældet), vil et fald i eksporten betyde et fald i importen af nyere, mere attraktive og bedre biler, som igen vil være belagt med en væsentlig højere afgift. Sidste år blev der betalt 45 mia i registreringafgift og ca 450 mio i refusion, altså ca 1 pct. Hvis man bruger det samme forhold, på import, som på eksport, vil en reduktion af refusionen betyde, en reduktion af registreringafgifter på import på ca 8 mia.

Vurderingerne af konsekvenserne for erhvervslivet, mener jeg også er fuldstændig forkerte og misvisende.

Branchen er forholdsvis ny. Den udgøres af nogle få større virksomheder og en meget stor underskov af små enkeltmandsvirksomheder.

Disse er følsomme overfor væsentlige ændringer, da mange er nystartede og følsomme overfor udsving.

Mange af disse virksomheder er drevet af personer af anden etnisk baggrund, som udnytter deres kontakter i modtagerlandene, til at afsætte deres varer og som sandsynligvis vil have svært ved at indgå andre steder på arbejdsmarkedet. I branchen er der adskillige individer, der ikke tidligere har haft en regulær tilknytning til arbejdsmarkedet, da en vis procentdel af disse personer, uanset etnisk oprindelse, har haft svært ved at honorere det danske arbejdsmarkeds krav om uddannelse og omstillings-parathed. I min optik er der en reel risiko for, at disse mennesker bliver skubbet ud af arbejdsmarkedet.

En fri og rimelig prisfastsættelse er vigtig, når man står i en konkurrence situation med lande som Tyskland, Italien etc.

Min vurdering af konsekvenserne af forslaget er:

1.000 tabte arbejdspladser hos eksportfirmaerne.

1.000 tabte arbejdspladser hos værksteder, transport, shipping og andre støttevirksomheder.

1.000 tabte arbejdspladser hos nyvogns- og import forhandlerne

1.000 tabte arbejdspladser hos disses støttevirksomheder

Jeg håber, at dette måske kan få dig til at overveje, om man burde ændre på lovforslaget.

Jeg står til rådighed for yderligere uddybning af dette på:

[peter@yupex.dk](mailto:peter@yupex.dk)

Mobil 40 74 71 23

Arbejde 86 93 71 23

Mvh

Peter Schou  
Skoleparken 163  
8330 Beder