

Til: Folketinget Skatteudvalget
Fra: Adm. direktør, Peter Schou, Yupex Trading, Oddervej 93, 8270 Højbjerg. Email: peter@yupex.dk. Mobil: 40 74 71 23. Direkte tlf.: 86 93 71 23.
Dato: 6. december 2007
Vedr.: J. nr. 2007-511-0012 – Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven

Jeg tillader mig herved at henvende mig til Folketinget Skatteudvalget vedr. J. nr. 2007-511-0012 – Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven.

Jeg skal hermed samtidigt anmode om at få foretræde for Folketingets Skatteudvalg på dets førstkommande møde i deputation.

Resume:

Ændringen af § 7B, Stk. 3 vil forskelsbehandle importører og eksportører af brugte biler. Forslaget er både et brud på skattestoppet, og et forsøg på at hæmme varernes fri bevægelighed inden for EU, hvilket rejser tvivl om dets lovlighed. Yderligere vil forslaget forringe den pris mere end 25.000 danskere årligt kan få for deres brugte bil, ligesom det vil være altødelæggende for danske eksportører af brugte biler med tab af arbejdspladser og eksport til følge.

Jeg henvender mig på vegne af et af landets største eksportfirmaer af brugte biler, der hedder Yupex Trading ApS, og som blev grundlagt i 1993 i Århus. Vi er 6 ansatte og har en omsætning på ca. 100 mill. kr., hvor hele omsætningen går til eksport. Vi eksporterer årligt ca. 4.000 brugte biler/varevogne/minibusser.

Siden 2001 har vi haft et løbende samarbejde med motorkompetencecenteret Århus, og vi er i jævnlig kontakt med dem vedr. procedurer, ændringsforslag og samtaler om den generelle situation i branchen. Selvom vi er en af de største operatører på dette område, så er vi hverken blevet orienteret eller adspurgt, under udformningen af dette lovforslag.

Af lovforslaget fremgår flg. i Afsnit 4. § 7b, Stk.3 at *"I de godtgørelsesbeløb, der er fastsat efter stk. 2, fratrækkes 15 pct. af beløbet, dog mindst 7.500 kr. for personbiler og 4.000 kr. for motorcykler og varebiler"*.

I den tidligere udgave af loven §7b, Stk. 3. stod der flg. *"I de afgiftsbeløb, der er fastsat efter stk. 2, fratrækkes 15 pct. af beløbet. Der godtgøres ikke beløb på under 4.000 kr. for motorcykler, varebiler, hyrevogne og sygetransportkøretøjer og under 7.500 kr. for personbiler, herunder autocampere og busser"*.

Hvilke konsekvenser har ovenstående ændring? Her er et eksempel: Ved et afgiftsbeløb på f.eks. 14.000 kr. for en personbil så ville man før få 14.000 kr. minus 15% (lig 2.100 kr.) retur, hvilket er lig med 11.900 kr. Med de nye regler ville man i stedet få 14.000 minus 7.500 kr. retur, hvilket er lig med 6.500 kr. Ændringen af loven vil således betyde, at man i dette eksempel vil få refunderet 5.400 kr. mindre af den betalte afgift. Hvis Skat også bibeholder minimumsgrænsen på 7.500 kr. for personbiler, så betyder ovenstående ændringer, at man i dette tilfælde slet ikke får refunderet nogen afgift. Det vil i praksis betyde, at refusion af afgifter på under 15.000 kr. for personbiler og under 8.000 kr. for varebiler, de skal slet ikke udbetales.

De foreslåede anførte mindstebeløb på hhv. 4.000 kr. og 7.500 kr. er udtryk for et gebyr, uden at Told & Skat har noget arbejde i forbindelse hermed. Eksportørerne vurderer selv bilerne, og afleverer dokumentation til Told & Skat herfor, hvor Told & Skat tager et separat gebyr på 180 kr. for at kontrollere rigtigheden af vurderingen. Der kan derfor også rejses tvivl om, hvorvidt dette er lovligt.

Ifølge bemærkninger til lovforslaget pkt. 4.1 afsnit 3 fremgår det, at udbetalingerne over disse minimumsgrænser i gennemsnit nedsættes med 3.000. I praksis betyder det, at personbiler på hvide plader med en vurderet handelspris på 30.000 kr. og at varebiler på gule plader med en handelspris på 40.000 kr., de vil slet ikke udløse en refusion af afgifter, mens at biler med en højere handelspriser, de vil få en væsentlig lavere refusion af afgifter. Det vil således skabe en omfattende værdiforringelse for samtlige ejere af brugte biler i hele Danmark.

Det fremgår af lovforslaget, at *"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"*.

Men lovforslaget omfatter ikke, at de samme regler skal gøres gældende ved import som ved eksport. Det betyder, at hvis man importerer en bil så skal man betale en større afgift end man kan få refunderet, selv hvis man straks derefter eksporterer den samme bil igen. Det vil således gøre det umuligt, at videresælge brugte biler via Danmark. Det vil også svække danske virksomheder, der eksporterer brugte biler i forhold til tilsvarende virksomheder i andre EU lande.

Vi ser derfor denne del af forslaget både som et brud på skattestoppet, og som et forsøg på at hæmme varernes fri bevægelighed inden for EU, hvor der yderligere ikke er lighed for loven for importører og eksportører. Man kan derfor også rejse tvivl om, hvorvidt lovforslaget er lovligt i forhold til EU.

Lovforslaget viser ikke forståelse for, at eksportvirksomhederne udfylder en vigtig funktion, nemlig at sælge brugte 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 mere sikre og mere miljørigtige biler, som bliver importeret. Mens de brugte biler typisk vil være mere sikre og mere miljørigtige end de biler de erstatter i udlandet.

I lovforslaget vurderes det, at de samlede godtgørelser vil blive reduceret med 70-80 mio. kr. ved et gennemsnitligt fald på 3.000 kr. pr. køretøj, det svarer til ca. 25.000 køretøjer, og yderligere anføres det, at dette er uden konsekvenser for det offentlige. Forslaget vil således få direkte betydning for den pris ca. 25.000 danskere årligt vil kunne få for deres brugte bil.

Sidste år blev der betalt 45 milliarder kr. i registreringsafgift, mens der blev refunderet ca. 450 millioner kr., hvilket svarer til ca. 1 pct. af den betalte afgift.

Vurderingerne af konsekvenserne for erhvervslivet, mener jeg er fuldstændig forkerte og misvisende. Branchen er forholdsvis ny. Den udgøres af nogle få virksomheder alle med mindre end 10 ansatte, og en meget stor underskov af små enkeltmandsvirksomheder. Disse virksomheder 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.

Min vurdering af konsekvenserne af forslaget er:

- at det vil medføre omfattende tab af arbejdspladser hos eksportørerne af brugte biler.
- at det vil medføre omfattende tab af arbejdspladser hos værksteder, samt virksomheder inden for transport og shipping af brugte biler.
- at ovenstående vil resultere i øgede udgifter til arbejdsløshedsunderstøttelse/kontanthjælp til udsatte grupper, som vil have svært ved at finde andet arbejde.
- at brugte biler frem for at blive eksporteret til lande, hvor det kan betale sig at reparere dem, de vil i stedet ende som bilvrak, fordi det ikke kan betale sig via eksport, at genanvende dem. Dermed vil forslaget også medføre øget forurening.