



**Til
Folketingets skatteudvalg**

18.oktober 2007
J.nr. 57.030

*Danmarks Automobilforhandler Forenings foretræde for Folketingets Skatteudvalg,
onsdag den 24. oktober 2007 kl. 10.00*

Vedr. L 6

Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven og lov om vægtafgift af motorkøretøjer mv.

Danmarks Automobilforhandler Forening skal indledningsvis foreslå, at det stillede lovforslag – L 6 – afvises i sin nuværende form og henvises til et mere gennemgribende udvalgsarbejde, der under ét skal vurdere de opståede konsekvenser af forskelligartede regler for moms, personindkomst, registreringsafgift, vægtafgift, udligningsafgift og privatbenyttelsesafgift for stationcars, varebiler, kassevogne, mandskabsvogne og pick-up-trucks på gule plader, der helt eller delvis anvendes til personbefordring.

Samtidig skal vi foreslå, at lovforslagets bestemmelser om stop for nedvejning af varebiler, genindførelse af 95% registreringsafgift og ændringer i privatbenyttelsesafgift annulleres i den foreslåede form indtil et udvalgsarbejde har været gennemført med grundige analyser og forslag til ændringer, der både tilgodeser hensynet til skatteprovenu og miljøforurening.

Det er tillige vor opfattelse, at Folketinget i stedet for at straffe privatanvendelse af mindre varebiler med en højere privatbenyttelsesafgift seriøst bør overveje og undersøge følgerne af en mulig gradvis nedtrapning af denne afgift.

Vi mener desuden, at det fremsatte lovforslag hviler på fejlskøn og forkerte konsekvensberegninger, der gør det uegnet som beslutningsgrundlag, hvilket vi nærmere vil redegøre for nedenfor.

Fejlskøn og deraf følgende forkerte beregninger

Der fandtes i Danmark pr. 31. december 2006 i alt 2,545 mio køretøjer, heraf 2,014 mio personbiler og 0,459 mio varebiler, hvoraf langt de fleste (skøn 425.000) er i vægtklassen 0-2,5 tons.

Af disse har Danmarks Automobilforhandler Forening, D·A·F, beregnet sig frem til, at 25.000 varebiler (og ikke 35.000 som skønnet af skatteministeren) er blevet nedvejjet i perioden maj-oktober 2007 fra en totalvægt lige over 2 tons til en totalvægt lige under 2 tons. Altså 6% af samtlige varebiler i Danmark, eller kun 1% af samtlige køretøjer i Danmark.

Når skatteministeren således uden nærmere dokumentation gengiver et fejlskøn i antallet af nedvejede varebiler, der ikke synes at være baseret på synsstedernes aktuelle antal ekspeditioner, betyder det i korthed at de deraf følgende konsekvenser for statens provenu eller tab af samme, må hvile på et forkert grundlag. Eksempelvis er det D·A·Fs opfattelse, at provenutabet ved at lade de allerede nedvejede varebiler køre videre indtil skrotning på en rimelig privatbenyttelsesafgift ikke er 140 mio kr på årsbasis, men i underkanten af 100 mio kr.

Vi savner tillige en beregning fra skatteministeren på de negative konsekvenser for statens provenu det ville have fået, såfremt den i perioden april-oktober 2007 udførte nedvejning af varebiler **ikke** var foretaget.

I en sådan beregning skulle have indgået moms ved salg af ellers usælgelige varebiler, som følge af regeringens lovindgreb 25. april 2007(L217). Endvidere skulle de enkelte forhandleres tab og afskrivninger af en forringet værdi af automobilforhandlerens lager af varebiler have indgået, samtidig med, at de ca. 5.000 ud af 25.000 varebiler, der af forhandlerne er solgt videre til fortrinsvis private kunder, fra salgstidspunktet allerede bidrager til statens provenu med såvel vægtafgift som udligningsafgift og privatbenyttelsesafgift. D·A·F har beregnet den nuværende indtægt til staten ved nedvejning og efterfølgende salg af disse varebiler til private til et beløb i størrelsesordenen 40-50 mio kr. på årsbasis.

Sociale argumenter

Når D·A·F så drastisk foreslår forslaget taget af bordet hænger det ikke mindst sammen med, at landets automobilforhandlere har kendskab til den eller de kundegrupper, der har gjort brug af muligheden for at kunne

erhverve en lettere brugt varebil til fornuftige penge uden udsigt til for høje bilafgifter efterfølgende.

Disse kundegrupper refererer sig i hovedsagen til

- iværksættere med beskeden økonomi og behov for et køretøj til såvel privat personbefordring som erhvervstransport,
- pensionister med et 2-personers kørselsbehov til læge- og sygehusbesøg, familiebesøg, indkøb og opretholdelse af anden livskvalitet til små penge uden at lægge det offentlige til last eller at have udsigt til større værkstedsregninger.
- mindre bemidlede yngre mennesker uden familie, der mener at have behov for en individuel transportmulighed.

De nævnte bilejere har gennem de nedvejede varebiler fået mulighed for at kunne erhverve en varebil til en reduceret pris i forhold til, hvad en ny personbil koster. Vel at mærke er der på grund af de tekniske krav til totalvægt tale om mindre varebiler m.fl., der ikke forurener omverden mere end en almindelig mellemstor personbil.

Derfor er det D·A·Fs opfattelse, at de bilejere, der i tillid til beskatningsreglerne efter 25. april 2007 på Skatteministeriets egen hjemmeside siden juni 2007 har kunnet læse den fremtidige beskatning i form af vægtafgift, udligningsafgift og privatbenyttelsesafgift, også bør have et krav på, at reglerne ikke lige pludseligt laves om, få måneder efter deres erhvervelse af en brugt varebil.

Disse varebiler vil jo ikke eksistere i al evighed. Gennemsnitsalderen for en varebil er skønsmæssigt 10 år, og hver bilejeres "levetid" er skønsmæssigt 3-4 år, hvorefter der sker ejerskifte.

Nedtrapning af misundelsesafgiften

I stedet for at gøre privatbenyttelsesafgiften (misundelsesafgiften) så høj som mulig, burde Regering og Folketing seriøst overveje konsekvenser ved at indføre en mere smidig privatbenyttelsesafgift, der kan nedtrappes efterhånden som varebilerne stiger i alder og bliver mindre værd. Ellers vil vi - med det nuværende system - om få år have en række halvgamle varebiler, der stort set er umulige for erhvervsliv og befolkning at skaffe sig af med – fordi det ikke vil være økonomisk attraktivt at køre videre med dem i Danmark.

Øvrige argumenter

En rundspørge blandt D·A·Fs 400 medlemmer (ud af i alt 600 nybilforhandlere og autoriserede værksteder) har afsløret, at disse alene kan forudse et tab i størrelsesorden 300 mio kr., som følge af de pr. 25. april 2007 gennemførte ændringer i varebilbeskatningen. Hovedsagelig opstået som følge af allerede bestilte nye varebiler, der har vist sig usælgelige, værditab af varelager og kunders annullering af allerede indgåede slutsedler. Hertil skal føjes et milliardtab for bilejerne på 9% (af skatteministeren tidligere beregnet til 5%) på tab af værdi for allerede kørende varebiler og nyere personbiler, skønsmæssigt 400.000 personbiler og 150.000 varebiler i aldersgruppen 0-3 år.

Samme rundspørge afslører bl.a. at landets nybilforhandlere har haft endog meget besvær med at foretage de enkelte udregninger af 35.000 person- og varebilers registreringsafgift m.v. og efterbetaling/tilbagebetaling efter 25. april 2007. Et arbejde, som Skatteministeren den gang betegnede som "ingen administrative konsekvenser" for erhvervslivet. Af D·A·F skønsmæssigt nu beregnet til 5 mio kr., alene i den del af erhvervslivet, der betegnes som autobranchen.

Når skatteministeren i bemærkninger til L6 påstår, at der ingen administrative konsekvenser vil være af forslaget for erhvervslivet og borgerne, samt ingen konsekvenser vil være for miljøet, vil vi med de nylige erfaringer in mente påstå, at det er nogle meget udokumenterede bemærkninger, som burde udsættes for en nærmere granskning og efterprøvnings.

Vi vil indtil videre stole på de 400 nybilforhandlere, der frygter en ny og svær fremtid med en perspektivløs lov, der giver endnu større usælgelige lagre, forbitrede kunder og unødige værditab for landets bilpark.

Kort sagt mener vi at L6 er en "OM'er".

Med venlig hilsen
Danmarks Automobilforhandler Forening

Knud Nielsen
Formand

