

Silkeborg 20 december 2007.

Til Skatteudvalget.

Vedr.: Forslag til "Lov om ændring af registreringsafgiftsloven." L 42.

Ifølge lovforslagets § 2 stk. 1 skal den nedre grænse på frafradraget være 7 500 kr. på personbiler og motorcykler den udføres af landet.

Det vil sige at en afgiftgodtgørelse under 15 000 kr. ikke udbetales når fradraget er 7 500 kr. og godtgørelse under 7 500 kr. ikke udbetales.

Ifølge tlf. samtale med Joel Nielsen fjernes minimums beløbet på 7 500 kr. Det fremgår dog ikke af lovforslaget.

I 2006 blev der eksporteret 33 700 biler og udbetalt 450 mio. kr.

Gennemsnit udbetalingen af afgiftgodtgørelsen pr. bil er 15 000 kr. for personbiler.

Derfor er jeres beregning på at udbetaling af afgiftgodtgørelsen vil falde med 70-80 mio. kr. ikke rigtig. Bileksporten stopper hvis loven vedtages.

Uanset om minimumssatserne er 7 500 kr. eller 15 000 kr. kan det ikke betale sig at eksporterer biler når afgiften skal være over 50 000 kr. og handelsprisen på bilen over 80 000 kr. for at forslaget ikke påvirker negativt.

Uanset om ændring af loven vedtages skal minimumssatserne også gælde ved import. Ellers er det en handelshindring / varenes frie bevægelighed over lande grænserne.

Ifølge EU skal der udbetales det samme ved eksport som der betales ved import.

Ifølge pressesekretær Rene Andersen udtalelser i 2003 tjener Skat på at udbetale afgift ved eksport, da der importeres flere nye biler til at erstatte de eksporterede.

Der betales mere ved import end der udbetales ved eksport.

Hvorfor laver nye handelshindringer når Skat tjener på eksporten og det er godt for miljøet og færdselssikkerheden, som skatteminister Kristian Jensen skriver i svaret til spørgsmål 120 af 7 februar 2007 j.nr. 07-005333.

"En positiv sideeffekt ved eksporten af biler er en foryngelse af bilparken, mere miljøvenlige biler og sikkerhedsmæssig bedre."

Fradraget på 15 000 kr. ( 7 500 kr. ) skal også gælde for importbiler, ellers opstår der et nyt problem med EU.

Der skal udbetales det ved eksport som der betales ved import.

Staten mister der ved afg. af ca. 5 000 biler der importeres om året, hvor afgiften er under 15 000 kr.

Afgiften sænkes på nye miljøvenlige biler og dette skal finansieres ved at sænke afgiftgodtgørelsen på eksportbiler.

Eksporten af gamle forurenende biler falder med 30 000 biler og der importeres nogle få tusinde miljøvenlige biler pr. år. Hvad er så ideen med at sænke afgiften på miljøvenlige biler. ?

Der blev eksporteret 33 700 biler i 2006 og bilparken voksede med ca. 3 %.  
Der er derfor importeret / solgt mange nye biler på grund af eksporten.  
Uanset hvor negativ man er over for eksporten af biler kan regnestykket kun blive at Staten tjener på eksporten, de kan umuligt tabe på det som det er i dag.

Klimaminister Conni Hedegaard repræsenterer Danmark ved klima konferancen på Bali og kritiserer andre lande på grund af at de ikke gør nok for miljøet.  
Derfor kan det undrer mig at man samtidig sidder i skatteministeriet og skyder gode idéer ned med miljøvenlige biler.  
Man vel sparer nogle få mio. kr. som så gør at man mister flere milliarder i den sidste ende.

At vi eksporterer de gamle og mere forurenende biler skal vi ikke havde det dårligt over.  
Bilerne der eksporteres er nyere end 1990 og er derfor miljøvenlige med katalysatorer og erstatter mere forurenende biler i blad. Afrika, Libanon og Øst landene.

I lovforslaget § 2 stk 10.  
Usikkerhed vedr. økonomiske konsekvenser. ? Det må være nemt at regne sig frem til at Staten taber penge.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. ? Når bilerne ikke kan eksporteres må det få konsekvenser.

Miljømæssige konsekvenser. ? Det får store konsekvenser for miljøet.

Forholdet til Eu-retten. ? Det bliver en ommer når der skal betales afgift ved import og der ikke udbetales ved eksport.

### **Handelshindringer ved eksport af biler i dag.**

1. Gebyr ved eksport 180 kr.
2. Skat har i 5 år bevidst overtrådt loven ved at udbetale godtgørelsen for sent.  
Sagsbehandlingstiden er ca. 3 mdr. pr. bil.( Kun ½ time ved import. Her betaler man ikke gebyr. )
3. Vurderingerne af eksportbiler faldt til ca. det halve på et år.
4. Klager man til Motorankenævnet er der 1 års ventetid.
5. Minimumsgrænsen på 7 500 kr. - 4 000 kr.

Investerer man i en importbil kan den omsættes 250 gange på et år. ( 1 bil pr. åbningsdag ved Skat, som har åben ca. 250 dage om året. )

Investerer man i en eksportbil kan den omsættes 4 gange på et år, selv om man betaler 180 kr. i ekspeditionsgebyr.

## **Forslag.**

Nedsæt ekspeditionstiden til max 1 måned.  
Fjern gebyret ved eksport.  
Vurder biler som for et år siden.  
Eksporten vel stige til ca. 100 000 biler om året.  
Staten tjener flere penge.  
Autoforhandlerne tjener flere penge.  
Private bilejere tjener flere penge.  
Foryngelse af bilparken.  
Godt for miljøet.  
Godt for færdselssikkerheden.

Venlig hilsen

Benny Jensen.  
Julsøvej 242  
8600 Silkeborg.  
40 93 53 00.