



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2010-511-0059

Dato:

30 NOV. 2010

Til

Folketinget - Skatteudvalget

L80 - Forslag til Lov om ændring af lov om afgift af elektricitet, lov om kuldioxidafgift af visse energiprodukter, - registreringsafgiftsloven, momsloven og forskellige andre love (Ændrede fordelingsregler på kraftvarmeområdet, forøgelse af fradrag for moms på hotelydelser og færdselsskadede køretøjer)

Hermed fremsendes kommentar til materiale, som Håndværksrådet har fremsendt forud for organisationens foretræde for Folketingets Skatteudvalg den 1. december 2010.


Troels Lund Poulsen


/Lene Skov Henningsen

Håndværksrådet har på vegne af organisationerne AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark, CAD - Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark, DAG - Dansk Autogenbrug, Dansk Autoglas, FAI - Foreningen af Auto- og Industrilakerere, SKAD - Sammenslutningen af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark, bedt om foretræde for Folketingets Skatteudvalg.

Håndværksrådet anfører,

1. at lovforslaget vil medføre tab for autobranchen og følgebrancher på mindst 205 mio. kr.,
2. at momsindtægterne reduceres med 50 mio. kr.,
3. at der mistes 500 – 1000 arbejdspladser,
4. udgifter til understøttelse af 500 – 1000 arbejdsløse,
5. Forringelse af betalingsbalancen med 285 mio. kr.,
6. Forhøjelse af forsikringspræmierne med 100 mio. kr.

Kommentar:

Håndværksrådet overvurderer konsekvenserne af lovforslaget.

Det er først og fremmest væsentligt at slå fast, at lovforslaget vil berøre hen ved 2.400 biler årligt, som skades for mellem 65 og 75 pct. af bilens værdi, og hvor skaden samtidigt kan opgøres til mere end den foreslåede nye bagatelgrænse på 25.000 kr.

Dernæst er det ganske rigtigt meningen med lovforslaget, at det skal øge antallet af biler, der skrotes i stedet for at blive repareret. Set fra en samfundsøkonomisk synsvinkel er reparation bedst, hvis udgifterne til løn og reservedele er mindre end importprisen på en anden bil, inklusive afgifter og avance. Er det billigere at importere en bil, så bør den havarede bil skrotes. Det er denne omlægning fra reparation med indirekte afgiftstilskud til afgiftsbelagt import, der giver anledning til provenuet ved stramningen.

I gennemsnit er der ca. 45 pct. bil og 55 pct. afgift i en dansk personbil. Derfor vil lovforslaget begrænse de samfundsmæssige udgifter til reparation af biler, der ville være billigere at importere som brugte.

Et fald i omsætningen hos autoværksteder, som skyldes genopbygningsreglerne, er derfor også en forventet konsekvens af lovændringen. Forventningen er, at den umiddelbare effekt vil være et tab på ca. 100 arbejdspladser i selve autoreparationsbranchen. Beskæftigelsen i andre brancher forventes imidlertid at vokse tilsvarende, således at den samlede beskæftigelse og ledighed på sigt er upåvirket.

I øvrigt vil jeg henvise til lovforslagets bemærkninger.

Skriftligt oplæg til foretræde i Skatteudvalget - Håndværksrådet

Håndværksrådet har bedt om foretræde for Skatteudvalget på vegne af vores brancheorganisationer inden for autobranchen:

AUTIG - Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark

CAD - Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark

DAG - Dansk Autogenbrug

Dansk Autoglas

FAI - Foreningen af Auto- og Industrilakerere

SKAD - Sammenslutningen af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark,

som tilsammen repræsenterer 2.500 virksomheder inden autobranchen

Det foreliggende lovforslag L80 forventes at skabe et provenu på 120 mio. kr. Det mener vi i Håndværksrådet er tvivlsomt, hvilket jeg skal komme ind på neden for. De afledte konsekvenser af lovforslaget er imidlertid langt større end det forventede provenu.

Håndværksrådet forventer:

1. et tab i omsætningen i autobranchen og relaterede følgebrancher på mindst 250 mio. kr.
2. lavere momsindtægter på mindst 50 mio. kr.
3. tab af 500 – 1.000 faglærte arbejdspladser
4. udgifter til understøttelse af de 500-1000 arbejdsløse
5. Foringelse af betalingsbalancen på 285 mio. kr. når de skrottede biler skal erstattes
6. Forhøjede bilforsikringspræmier på mindst 100 mio. kr., når flere biler kontanterstattes

Ad 1 og 2. Ud fra tal fra Forsikring & Pension vil den sænkede reparationsgrænse betyde, at omtrent 4.750 ekstra biler vil blive skrottet. Det vil koste et omsætningstab på mellem 200-250 mio. kr. hos autoværksteder, idet den gennemsnitlige kontanterstatning ligger i overkannten af 60.000 kr. Disse biler kunne i stedet have været repareret op til 75 %-grænsen svarende til gennemsnitligt 45.000 kr. pr bil.

Dertil kommer den tabte omsætning hos de øvrige relaterede brancher, som vil lide under en lavere reservedelsomsætning på værkstederne.

Den lavere omsætning, som er anslået til 250 mio. kr. vil desuden betyde et tab i momsindtægter på 50 mio. kr.

Ad 3 og 4. På baggrund af nedgangen i omsætningen skønner vi i Håndværksrådet og i autobranchen, at tabet af arbejdspladser hos autoværksteder, pladesmede, autoglarmestre, autolakerere og reservedelsproducenter og -distributører snarere ligger på mere end 500 faglærte svende samlet set. Dertil kommer et tab af lærepladser, fordi de færre opgaver på værkstederne vil gøre det sværere for mestrene at have tilstrækkeligt med opgaver til at ud-

danne en lærling og derfor vil fravælge lærlingeforpligtelsen. Ydermere vil de færre reparationer betyde lavere omsætning hos relaterede brancher, som i anden grad lever af omsætningen hos autoreparatører m.v. Der findes eksempelvis i dag én dansk producent af karrosseridele (Klokkerholm) i Nordjylland i udkantsområdet, som beskæftiger ca. 135 medarbejdere. De vil blive kraftigt ramt, fordi mange reservedele bliver indkøbt hos denne virksomhed. Samlet bringer det tabet af arbejdspladser op i nærheden af 1.000 veluddannede medarbejdere.

I den aktuelle konjunktursituation er det tvivlsomt, hvor mange af de, som mister deres arbejde ved dette lovforslag, der vil kunne skaffe nyt arbejde. Derfor vil der desuden være udgifter til understøttelse af disse fyrede medarbejdere.

Ad 5. Øget import af biler til at erstatte de skrottede vil forringe betalingsbalancen, idet alle biler på de danske veje skal importeres fra udlandet.

Det er naturligvis uvist, præcist hvor mange biler der skal importeres, men med mindre bilparken samlet set bliver mindre, vil alle de skrottede biler skulle importeres enten som fabriksnye eller som brugte.

Håndværksrådet skønner, at hver ny importeret bil koster 60.000 kr. uden registreringsafgift. Dermed vil den ekstra import af 4.750 biler koste 285 mio. kr. på betalingsbalancen

Ad 6. Forsikring & Pension har i sit høringssvar til L80 opgjort, at lovforslaget vil forøge forsikringsselskabernes årlige erstatningsudgifter med mere end 100 mio. kr. årligt.

Der er kun ét sted for forsikringsselskaberne at hente disse midler, nemlig hos forsikringskunderne, hvilket er baggrunden for, at F&P i sit høringssvar beder om mulighed for at få tilladelse til at forhøje forsikringspræmierne uden brug af de normale varslingsregler.

De danske bilejere kan derfor med god grund forvente, at lovforslaget vil medføre forhøjede udgifter til bilforsikringer på mere end 100 mio. kr.