

## Lillian Bech

---

**Fra:** Frank R. Hansen [frh@manet.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 13:09  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Emne:** Fw: J.nr. 2010-231-0039 - Høring over afgiftslovforslag med relation til finanslov 2011 (kraftvarme, hotelmoms og færdselsskadede biler)

Igennem "Nyhedsbrev fra Skatteministeriet" har AUTIG erfaret, at der nu gennemføres en høring over forslag med relation til finansloven for 2011, herunder forslaget om færdselsskadede biler. Vi har efterfølgende tilvejebragt det udsendte høringmateriale og kan heri konstatere, at AUTIG ikke er på høringslisten for bemærkninger til dette forslag.

AUTIG (Autobranchens Handels- & Industriforening i Danmark) repræsenterer tæt på 100 procent af de danske grossister, der distribuerer reservedele til autoværkstederne og som derfor vil blive påvirket af forslaget om ændring af reparationsgrænsen for færdselsskadede biler. Hertil kommer, at foreningen repræsenterer danske producenter af bildele, heriblandt den sidste tilbageværende danske producent af karrosseridele til biler (Klokkeholm Karrosseridele A/S i 9320 Hjallerup), som vil blive alvorligt påvirket af forslaget om ændring af reparationsgrænsen.

AUTIGs medlemskreds af leverandører til reparationsmarkedet er - med ganske få undtagelser - ikke repræsenteret af andre organisationer og vi tillader os derfor at fremsende bemærkninger til forslaget, idet vi må anse den manglende henvendelse om høringen, som en fejl fra ministeriets side.

Som indledende bemærkninger til forslaget om at sænke reparationsgrænsen for færdselsskadede biler fra 75 til 65 procent samt muligheden for at få udbetalt kontanterstatning allerede ved en skadesprocent på 55, vil vi gøre opmærksom på, at efter AUTIGs opfattelse vil forslaget have negative konsekvenser på følgende områder:

- 1) Tab af arbejdspladser i Region Nordjylland, som følge af et betydeligt omsætningstab på eneste danske fremstillingsvirksomhed for karrosseridele - fortrinsvis værktøjsmagere, specialarbejdere og lagerpersonale.
- 2) Tab af arbejdspladser over hele landet hos producenter og grossister af reservedele - fortrinsvis specialarbejdere, lagerpersonale, reservedelsekspedienter og kontorpersonale.
- 3) Tab af arbejdspladser på reparationsværksteder over hele landet - fortrinsvis metalarbejdere (pladesmede og mekanikere) samt autolakerere.
- 4) Konkurser: I en branche præget af hård konkurrence, lav indtjening og mange små virksomheder, vil et betydeligt fald i markedet, på grund af den ændrede reparationsgrænse, uundgåeligt medføre et øget antal konkurs med deraf følgende tab for private virksomheder og offentlige kasser.
- 5) Negativt globalt CO2 regnskab. Der opnås med et forøget brug af nye biler en lille forbedring i det danske CO2 regnskab, men globalt set er regnskabet negativt, idet fremstillingen af en ny bil er meget CO2 belastende.
- 6) Ressourceforbrugende: Fremstillingen af nye biler trækker på en række vigtige, strategiske råvarer, som på et tidspunkt opbruges.
- 7) Anti-genbrug: Forøget skrotning af biler, der uden problemer kan repareres og genbruges, vil modvirke forsøg på at nære genbrugstanken og virke som en offentlig blåstempling af brug-og-smid-væk-mentaliteten.

Nedsættelsen af reparationsgrænsen betyder ud fra AUTIGs beregninger, at markedet vil blive tilført mellem 3.750 og 4.500 færre biler med større skader. Disse større skader, der udgør rummet mellem forslagets grænse fraregnet effekten af den nuværende lovgivnings 75/65 procents grænser, løber op i mellem 50.000 og 60.000 kr. pr skade.

Omsætningstab for reparationsmarkedet er derfor i en størrelsesorden på mellem 187,5 mio. og 270 mio. kr. netto og uden moms.

Grænsen er nu så lav, at det giver bekymring om en stigning i skrotningsfrekvensen, som får en karakter og et omfang, der kan forrykke selve balancen i markedet og føre til en stærkt forøget import af brugte biler fra vores nabolande.

Skadede biler, der falder for den ene eller anden af de to grænser, vil oftest være lidt ældre biler og den erstatning, der kommer til udbetaling giver ikke i sig selv noget incitament til at købe en helt ny bil, hvilket jo er forudsætninger for, at forslaget overhovedet giver et provenu.

Efterspørgslen på brugte biler vil stige, men da prisen for brugte biler ikke kan stige væsentligt p.g.a. det loft, der ligger på prisudviklingen i kraft af en nyvognspris, vil efterspørgslen blive afbalanceret ved hjælp af import af brugte biler.

Udbuddet af brugte tyske biler (især Mercedes-modeller) er stort og priserne er faldende. Det skyldes de forskellige miljøordninger i større tyske byer og det forhold, at det hidtidige tyske tilskud til eftermontering af partikelfilter bortfalder i nær fremtid. Dette efterlader et stort antal brugte biler, der ikke kan sælges i Tyskland, men til gengæld vil være yderst attraktive for danske bilkøbere. Miljøet derimod vil blive den store taber, hvis antallet af disse brændstofslugere stiger på de danske veje.

Endelig vil vi påpege, at forslagets forventede provenu på 130 mio. kr. i 2011 og 120 mio. kr. i de efterfølgende år virker stærkt overvurderet ud fra, hvad der er almindeligvis sker i forbindelse ved trafikuheld indenfor det område, der er berørt af forslaget.

Som tidligere nævnt vil biler i rummet mellem de 75 og 55 procent sjældent være helt nye biler og de udbetalte beløb vil ikke række til købet af en ny bil med mindre man skifter fra en relativt stor og dyr bil til en væsentlig mindre og billigere model. Skift i den retning sker som hovedregel først, når pensionsalderen nærmer sig.

Efter en ulykke, der har ført til en totalskade, er føreren ofte kommet alvorligt til skade med længerevarende hospitalsophold og andre - typisk økonomiske - konsekvenser for den normale tilværelse. Det er en anden medvirkende årsag til, at totalskadede biler ikke i stort tal vil blive omsat til investering i nye biler.

Beregningsgrundlaget for provenuet fremgår ikke af forslaget, men såvidt vi kan vurdere, er der ikke taget hensyn til hverken en stigning i arbejdsløsheden eller til det tab af moms og diverse punktafgifter, som ligger i de reparationer, der bortfalder som følge af forslaget.

AUTIG vil på denne baggrund fraråde, at forslaget gennemføres som fremlagt.

Afslutningsvis vil vi gerne påpege, at en høringsfrist på tre dage er uforvarselig kort - og at fristen, for AUTIGs vedkommende, er blevet forkortet p.g.a. den manglende modtagelse af høringsmaterialet.

Med venlig hilsen  
Frank R. Hansen  
Adm. direktør

AUTIG  
Autobranchens Hus  
Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup

Telefon 35 250 550 - Fax 35 250 566 - E-mail [frh@autig.dk](mailto:frh@autig.dk)

## Lillian Bech

---

**Fra:** Karoline Thomsen [kt@daf.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 14:01  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Emne:** Høringssvar j.nr.: 2010-231-0039  
**Vedhæftede filer:** 57785.doc

---

Med venlig hilsen

**Karoline Thomasen**  
Kontorchef, cand.jur



Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup



Tlf: 33 31 45 55  
Fax: 33 31 30  
75

---

Få D·A·Fs nye håndbog om EU-gruppefritagelse og  
forhandlerkontrakter

Bestil pr. [jl@daf.dk](mailto:jl@daf.dk) ▶





Skatteministeriet  
Att.: Jens Peter Licht  
Nicolai Eigtsveds Gade 28  
1402 København K.

19. november 2010  
J.nr. 57.785  
kht/-

**VEDR.: FORSLAG TIL LOV OM ÆNDRING AF REGISTERINGSAFGIFTSLOVEN  
M.FL.**

D·A·F har modtaget forslag til ændring af bl.a. lov om registreringsafgift til høring, Deres j.nr.: 2009-231-0039, som vi har følgende bemærkninger til:

D·A·F skal på det kraftigste opfordre til, at den foreslåede ændring i § 7 om afgiftsregler for færdselsskadede biler udgår af forslaget. Forslaget har chokeret hele autobranchen, en branche som beskæftiger 65.000 medarbejdere og som allerede har været hårdt ramt af finanskrisen.

Med forslaget risikerer man at gode brugte og trafiksikre biler vil blive skrottet, blot på grund af hærværk efter et simpelt indbrud. Modellen med at sænke grænsen for hvornår der er tale om totalskade, er dog ikke ny. Den blev introduceret af den forrige S-regering, der sænkede grænsen fra 75 pct. til 65 pct. Evalueringen fra dengang understøtter D·A·Fs frygt for følgerne i autobranche; det er derfor også overraskende, at man ikke har taget ved lære af fortiden.

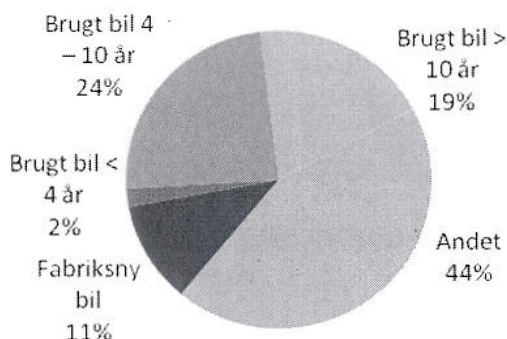
Efter forslaget forventes det, at ændringen af grænsen vil give et ekstra provenu til staten på 130 mio. kr. årligt. Regnestykket passer efter D·A·Fs opfattelse ikke, - dels fordi ændringen ikke vil give 2.400 nyregistrerede biler, - dels fordi regnestykket ikke er korrigeret for den stigende udgift til de ledige mekanikere, som ændringen unægtelig vil medføre.

Endelig ser vi initiativet som en yderligere skærpelse overfor for de hårdt prøvede danske bilejere, der i forvejen bidrager med over 35 mia. kr. årligt, til statskassen.

Hvis regnestykket om nyregistrerede biler skal passe, skal antallet af totalskadede biler stige med ca. 3.500 stk. Derudover skal antallet af nyregistrerede biler i A-segmentet stige med 2.000 biler.

Det er urealistisk, at ca. 57 pct. af de totalskadede biler med den nye grænseværdi, erstattes af en ny bil. Det viser sig i virkelighedens verden, at kun 11 pct. af de bilister der vælger at skrotte bilen erstatter den med en ny. Resten køber enten en anden brugt bil, eller tager offentlig transport.

Grafikken herunder viser fordelingen over, hvorledes skrottede biler der erstattes:



Ifølge opgørelser fra "miljøordning for biler" er det fortrinsvis biler der er yngre end 5 år gamle der ved totalskade erstattes med en helt ny.

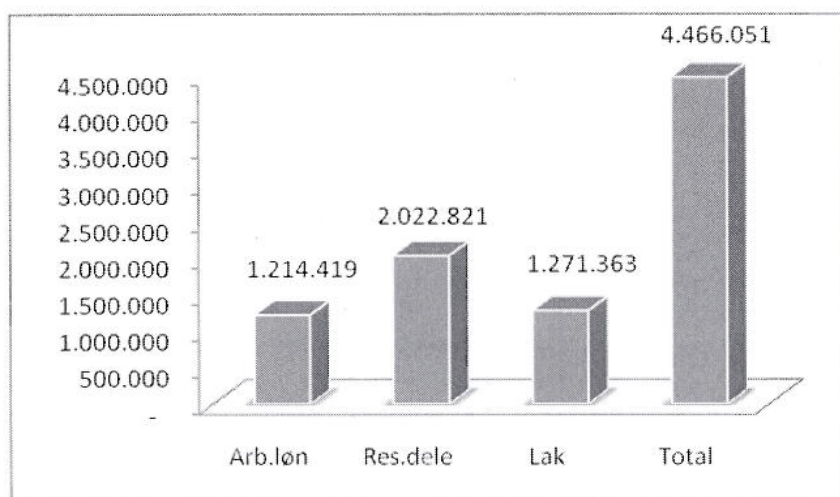
*Årlig ophugning af under 5 år gamle person og varebiler*

	2005	2006	2007	2008	2009
ophuggede biler	567	513	638	913	897

Gennemsnittet for de seneste 5 år af under 5 år gamle skrattede biler er 705 stk./år

Der er årligt 366.889 reparationer i autobranchen som følge af trafikskader, hvor prisen for at udbedre skaden ligger mellem 0 – 65 pct. af bilens værdi. Det giver en omsætning i branchen på godt 4,466 mia. kr. årligt. Derudover er der 32.366 totalskade biler, hvor der udbetales en erstatning på godt 1,478 mia. kr.

**Skadesudgifter person- og varebiler 2009 incl. kalkulerede glasskader (i 1000 kr. incl. moms)**



Note: antal reparerede skader 366.889 stk.

Kilde: F&P





Samtidig med at ministeriet har overvurderet indtægterne i forbindelse med sænkningen af grænsen, har det også glemt den vigtige faktor, at antallet af ledige mekanikere vil stige kraftigt som følge af forslaget.

Hvis grænsen for totalskade sænkes til 55 pct. af bilens værdi, forsvinder der omsætning fra værkstederne på ca. 927 mio. kr. Hver pladesmed/mechaniker genererer en årlig omsætning på ca. 800.000 kr. Dermed bliver det samlede jobtab indenfor autobranschen godt 1.160 personer, som der fremover skal betales dagpenge til. Forsvinder der 1.160 pladesmede/mechanikere som følge af den ændrede grænse for genopbygning, vil dette utvivlsomt endvidere resultere i, at virksomhederne vil antage færre lærlinge på området.

Ud over de øgede udgifter til de ledige mekanikere og pladesmede, vil den lavere omsætning i branchen også medføre et tab for staten på næsten 250 mio. kr. i tabte momsindtægter. I D·A·Fs øjne lader det til, at man med forslaget har glemt at regne samtlige virkninger med, og blot ser på muligheden for at tilføre statskassen hvad der umiddelbart ligner 130 mio. ekstra.

Endelig medtager forslaget ikke alle ekstra udgifter; og en række detaljer underminerer åbenlyst forslaget. Hele udbredelsen af leasede biler på forholdsmæssig afgift er et problem, som forslaget slet ikke tager hensyn til. Dels vil mange af de bilejere, som skifter en skrottet bil ud med en fabriksny, ende med at lease den nye bil efter de nye regler om forholdsmæssig betaling af registreringsafgift. Dette vil også yderligere udhule det beregnede provenu på 130 mio. kr. Dels er der i forslaget slet ikke taget stilling til, om bilens værdi fastsættes ud fra køretøjets markedspris med fuld registreringsafgift, eller ud fra den resterende værdi af leasingkontrakten på forholdsmæssig afgift. D·A·F skal som minimum opfordre til, at dette bliver klarlagt i lovteksten.

Hvis den resterende værdi af leasingkontrakten lægges til grund, medfører det, at leasingbiler bliver totalskadede, hvis der blot er tale om en smadret forrude, da der kun er betalt en delvis registreringsafgift for køretøjet.

Med venlig hilsen  
Danmarks Automobilforhandler Forening

Karoline H. Thomsen  
kontorchef. cand.jur.



## Lillian Bech

---

**Fra:** Claus Reimer [clre@ke.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 14:08  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Emne:** j.nr. 2010-231-0039 - Bemærkninger til høring til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet mv.

Til Skatteministeriet ,  
Att.: Jens Peter Licht

Københavns Energi har følgende bemærkninger til høring af ændring af lov om afgift af elektricitet mv. (Ændrede fordelingsregler på kraftvarmeområdet):

Det nye forslag til øget afgiftssætning af kraftvarme og hævelse af afgiftsloftet i elpatronloven tilsvarende, stiller fortsat kraftvarme og spidslastanlæg lige afgiftsmæssigt i fjernvarmesystemer. De centrale kraftvarmeværker fik pr. 1 januar 2010 en kraftig stigning i afgiftsbetalingen ved at indføre 125 % reglen for alle centrale kraftvarmeværker. Ved at ændre reglen til en 120 % regel stiger afgiftsbetalingen igen og gør kraftvarmebaseret fjernvarme lidt mindre konkurrencedygtigt i forhold til individuel opvarmning med olie og naturgas. Hvis man fortsat ønsker at belønne energieffektivitet i energisystemet, og udvidelse af fjernvarmen som et middel til energieffektivitet og CO2 reduktion, så bør kraftvarmen fremover også belønnes afgiftsmæssigt på en måde som modvarer denne effektivitet,

Derudover bemærkes det at en øget afgiftsbetaling på elpatroner og varmepumper i fjernvarmesystemer kan være et skridt i den forkerte retning, hvis man ønsker at fremme disse teknologier fordi de øger mulighederne for integration af mere vindkraft via fjernvarmesystemerne.

Med venlig hilsen

**Claus Reimer**

Direkte tlf: 2795 2120  
E-mail: [clre@ke.dk](mailto:clre@ke.dk)



Københavns Energi A/S • Ørestads Boulevard 35 • 2300 København S • CVR: 10073022 • tlf. 33953395 • [www.ke.dk](http://www.ke.dk)

*Tænk på miljøet - før du printer!*



## Lillian Bech

---

**Fra:** Marianne Munch Jensen [mmu@affalddanmark.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 14:26  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Cc:** Karen Bahn Kristensen  
**Emne:** Høringssvar fra affald danmark - j.nr. 2010-231-0039

Til Skatteministeriet, j.nr. 2010-231-0039

*affald danmark* takker for modtagelsen af 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), som Skatteministeriet har sendt i høring.

*affald danmark* kan tilslutte sig høringssvaret fra Dansk Energi.

Vi ønsker dog desuden specifikt at henlede Skatteministeriets opmærksomhed på de seneste måneders intensive debat om affaldsforbrændingsanlæggenes konkurrenceevne. Senest fra 13. december 2010 – når implementeringsfristen i affaldsdirektivet udløber – er de danske affaldsforbrændingsanlæg i konkurrence med de øvrige forbrændingsanlæg i EU-medlemsstaterne. Der er med de nuværende afgifter stor bekymring i branchen i relation til anlæggenes muligheder for at tilbyde affaldskunderne konkurrencedygtige priser og dermed undgå, at dansk affald transporteres til udenlandske anlæg. En absolut forudsætning for på nuværende tidspunkt at pålægge øgede afgifter på affaldsforbrændingen er derfor, at det sikres, at afgifterne ikke reelt vil skulle betales af affaldskunderne som en effekt af prisloftsreguleringen.

Vi skal derfor opfordre til, at man inden lovens vedtagelse sikrer, at prisloftsbekendtgørelsen ophæves eller, at der også ændres i varmforsyningsloven, således at man ved udregningen af prislofterne er forpligtet til at tage højde for afgiftsstigningen.

Hvis ovenstående giver anledning til spørgsmål e.lign., kan undertegnede kontaktes.

Med venlig hilsen

*Marianne Munch Jensen*

Dir 32 64 61 03

Mobil 51 51 98 74

E-mail [mmu@affalddanmark.dk](mailto:mmu@affalddanmark.dk)

**affald danmark**

Vodroffsvej 59, 1. sal

1900 Frederiksberg C

T 32 96 04 30

F 32 96 04 31

E [ad@affalddanmark.dk](mailto:ad@affalddanmark.dk)

W [www.affalddanmark.dk](http://www.affalddanmark.dk)

## Lillian Bech

---

**Fra:** Christian Poll [cpo@dn.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 14:37  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Cc:** Christian Ege (christian@ecocouncil.dk); Søren Dyck-Madsen (Soeren@ecocouncil.dk); Claus Jørgensen (cj@fbr.dk)  
**Emne:** VS: Høring over afgiftslovsforslag med relation til finanslov 2011 (kraftvarme, hotelmoms og færdselsskadede biler)  
**Vedhæftede filer:** høringsliste.docx; LF.Høring.docx; LF.resume.002.doc; H.brev.FL.2011.doc

Til Skat

Høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening( DN) vedrørende j.nr. 2010-231-0039

DN takker for muligheden for at kommentere på de tilsendte høringsdokumenter.

Vi har en kommentar til vurderingen af miljøeffekten ved lempelse af moms på hotelovernatninger: I materialet vurderes: "**Forslaget om hotelmoms skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser**". Dette er DN uenig i. Det ligger i selve forslagets formål, at der skal trækkes flere hotelovernatninger til Danmark. En stor del af disse vil ikke erstatte hotelovernatninger i nabolande men være "nye" overnatninger, som hver giver anledning til en øget miljøbelastning i forhold til, hvis overnatningerne sker i egen bolig.

DN mener, der bør indføres et skøn over, hvor mange yderligere overnatninger, det drejer sig om, samt hvor stor den samlede ekstra miljøbelastning herved er.

Mvh  
Christian Poll

-----  
Christian Poll  
Miljøpolitisk medarbejder  
Danmarks Naturfredningsforening  
Masnedøgade 20  
2100 København Ø  
Dir.: 31 19 32 49  
E-post: cpo@dn.dk  
-----

Du har brug for naturen - naturen har brug for dig - meld dig ind på [www.dn.dk/blivmedlem](http://www.dn.dk/blivmedlem)  
-----



---

**Fra:** DN Email  
**Sendt:** 17. november 2010 11:22  
**Til:** Christian Poll  
**Emne:** VS: Høring over afgiftslovsforslag med relation til finanslov 2011 (kraftvarme, hotelmoms og færdselsskadede biler)

## Lillian Bech

---

**Fra:** Bruno Sander Nielsen [BSN@lf.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 15:27  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Emne:** Vedlagt høringsvar vedr. lovforslag om ændrede fordelingsregler for kraftvarme m.v.  
**Vedhæftede filer:** bsn 10 11 19 Lovforslag om ændrede fordelingsregler på kraftvarmeområdet mv.DOC

**Opfølgingsflag:** Opfølgning  
**Flagstatus:** Fuldført

Vedlagt høringsvar vedr. lovforslag om ændrede fordelingsregler for kraftvarme m.v.

m.v..h  
Bruno Sander Nielsen  
Brancheforeningen for Biogas



# Brancheforeningen for Biogas

Axeltorv 3, 1.  
1609 København V  
Tlf. 3339 4267  
Fax 3339 4141  
E-mail: [bsn@lf.dk](mailto:bsn@lf.dk)  
[www.biogasbranchen.dk](http://www.biogasbranchen.dk)

19. november 2010

Skatteministeriet  
Att.: [js@skat.dk](mailto:js@skat.dk)

## Vedr. udkast til lovforslag om ændrede fordelingsregler på kraftvarmeområdet m.v.

Skatteministeriet har i e-mail af 16. november 2010 udsendt lovforslag i høring (**J. nr. 2010-231-0039**) om ændring af lov om afgift af elektricitet m.v. vedr. ændrede fordelingsregler på kraftvarmeområdet samt forhøjelse af fradrag for moms på hoteldelser og færdselsskadede køretøjer. Brancheforeningen for Biogas skal alene forholde sig til forslaget om den ændrede fordelingsnøgle på kraftvarmeområdet.

Indledningsvis skal det fastslås, at det er særdeles uhensigtsmæssigt at ændringer til så komplicerede retsregler udsendes i høring med kun tre dages høringsfrist. Dette giver ikke mulighed for en grundig vurdering for forslaget, herunder eventuelle afledede effekter.

Ifølge bemærkningerne til forslaget vil forslaget medføre en fordel for kraftvarme baseret på VE. Dette finder Brancheforeningen er særdeles hensigtsmæssigt, idet det er et skridt i retning af at udfase brugen af fossil energi. Denne fordel vil imidlertid være meget beskeden og samtidig er det et helt generelt problem, at reglerne er så komplicerede og uigennemskuelige, at det er særdeles vanskeligt at indgå aftaler om afsætning af biogas til kraftvarmeværker til erstatning af naturgas.

Med venlig hilsen



Bruno Sander Nielsen

## Lillian Bech

---

**Fra:** Mads Engberg [engberg@hvr.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 15:21  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Emne:** Vedr. j.nr. 2010-231-0039 høringssvar  
**Vedhæftede filer:** Høringssvar reparationsgrænse.doc

**Opfølgningsflag:** Opfølgning  
**Flagstatus:** Fuldført

Kære Skatteministeriet

Hermed Håndværksrådets høringssvar på lovforslaget med relation til finanslov 2011 (kraftvarme, hotelmoms og færdselsskadede biler)

Mvh Mads Engberg

---

**Fra:** JP-Jura og Samfundsøkonomi [mailto:js@skat.dk]

**Sendt:** 16. november 2010 15:12

**Til:** 3f@3f.dk; samfund@advocom.dk; ad@affalddanmark.dk; info@applusbilsyn.dk; ae@aeraadet.dk; forbundet@blikroer.dk; biogas@landbrug.dk; bdk@helgamoos.dk;.mvp@victorenergy.dk; cad@cad.dk; info@cepos.dk; Letbyrder-i-eu@eogs.dk; sav@dakofa.dk; info@danisco.com; info@danishoperators.com; daf@daf.dk; djf@agrsci.dk; dm@dmu.dk; dn@dn.dk; JC@shipowners.dk; drf@travelassoc.dk; ab@dkvind.dk; da@da.dk; info@dbfu.dk; info@danskbyggeri.dk; de@danskenergi.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; mail@danskjernvarme.dk; dff-s@dff-s.dk; lmk@danskgartneri.dk; pgk@dgc.dk; di@di.dk; metal@danskmetal.dk; hr@danfoss.com; info@textile.dk; dts@dts.dk; dtl@dtl-dk.dk; fagligt@danskeadvokater.dk; danskebiludlejere@mail.tele.dk; db@db-dk.dk; regioner@regioner.dk; post@dasp.dk; info@danske-saelgere.dk; danva@danva.dk; dbi@bilimp.dk; dl@dansklandbrug.dk; bil@di.dk; fs@fs.dk; info@skatteborgerne.dk; info@ecocouncil.dk; Force@force.dk; dongenergy@dongenergy.dk; jora@ecpower.dk; info@ejendomsforeningen.dk; elsam@elsam.com; ed@energidanmark.dk; ofr@oil-forum.dk; info@energiformdanmark.dk; ekn@ekn.dk; info@energinet.dk; Ens@ens.dk; et@dera.dk; eogs@eogs.dk; letbyrder-i-EU@eogs.dk; letbyrder@eogs.dk; Christian.Clausen@dk.ey.com; hoering@fdm.dk; fm@fm.dk; mail@finansraadet.dk; tib@tib.dk; anita.felthaus@hedensted.dk; frr@frr.dk; fri@frinet.dk; fsr@fsr.dk; mail@fdkv.dk; sekretariat@fdr.dk; khg@bio.sdu.dk; ffem@ffem.dk; jr@norenergi.dk; FP@forsikringenshus.dk; fp@forsikringogpension.dk; risoe@risoe.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Fifu@f-f.dk; fstyr@fstyr.dk; fvm@fvm.dk; th@nordic.greenpeace.org; horesta@horesta.dk; hts@hts.dk; Håndværksrådet; itd@itd.dk; jm@jm.dk; jm@jm.dk; kemin@kemin.dk; cf@kommunekemi.dk; kl@kl.dk; kr@kr.dk; ks@ks.dk; kpmg@kpmg.dk; borgerservice@kk.dk; info@lf.dk; john.frederiksen@3f.dk; lo@lo.dk; JP-Postkasse Ministersekretariat; lh@lederne.dk; ferritslev@mariuspedersen.dk; langkilde@c.dk; mim@mim.dk; mst@mst.dk; mdp@advokatprince.dk; mclf@mc-dk.dk; Mt@thyregodadvokater.dk; osj@maerskoil.com; noah@noah.dk; info@folkecenter.dk; ove@ove.org; anita.felthaus@hedensted.dk; pdir@pdir.dk; info@rejsearrangorer.dk; renosam@renosam.dk; kontakt@restaurationsbranchen.dk; JP-Rettsikkerhed; JP-Rettsikkerhed; dataafd@politi.dk; schjerner@stofanet.dk; info@sala.dk; info@sdt.dk; sek@sek.dk; sik@sik.dk; eh@skad.dk; JP-Politisk-Juridisk kontor; Jesper Kiholm Andersen; JP-Postkasse Ministersekretariat; sns@sns.dk; trm@trm.dk; fstyr@fstyr.dk; um@um.dk; Karenhvid.ipsen@vattenfall.com; danish@windpower.dk; ww@wwf.dk; aeldresagen@aeldresagen.dk; info@okologi.dk; oem@oem.dk; grex@aalborg-portland.dk; danskgartneri@danskgartneri.dk; Kaj Ramsløv

**Cc:** Hans Larsen; Lene Henningsen; Jørgen Holm Damgaard; Hanne Kathrine Lange; Joel Nielsen; Jens Peter Licht; Svend Erik Nielsen; Anders Fuglsig Larsen; Thomas Lynggaard Germann; Susanne Aabye Poulsen

**Emne:** Høring over afgiftslovforslag med relation til finanslov 2011 (kraftvarme, hotelmoms og færdselsskadede biler)

Til virksomheder, organisationer og myndigheder på vedlagte liste

Skatteministeriet fremsender hermed i høring 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 hoteldydelser og færdselsskadede køretøjer).

Der vedlægges et udkast til lovforslag, høringsliste, høringsbrev og resumé af lovforslaget

Skatteministeriet skal anmode om at modtage eventuelle bemærkninger til lovforslaget snarest muligt og senest **fredag den 19. november 2010 kl. 16.00**. Bemærkningerne bedes sendt til [js@skat.dk](mailto:js@skat.dk) **venligst med henvisning til j.nr. 2010-231-0039**. De modtagne hørings svar vil indgå i det videre arbejde med lovforslaget.

Med venlig hilsen

Jens Peter Licht

---

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

---

---

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

---



Skatteministeriet

Islands Brygge 26  
Postbox 1990  
2300 København S  
tlf. 33 93 20 00  
fax 33 32 01 74  
hvr@hvr.dk  
hvr.dk

19. november 2010

**Vedr. høring over afgiftsforslag med relation til finanslov 2011 (kraftvarme, hotelmoms og færdselsskadede biler)**

Håndværksrådet vil gerne indledningsvist påpege det uacceptable i høringsperioden på dette lovforslag er på 3 dage fra tirsdag eftermiddag til fredag i samme uge. Desuden vil Håndværksrådet gøre opmærksom på, at Skatteministeriet i forbindelse med høringen har overset ikke mindre end 4 af vores medlemsorganisationer, som bliver direkte berørt af forslaget om færdselsskadede biler. Det drejer sig om Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark (Autig), Dansk AutoGenbrug (DAG), Dansk Autoglas og Foreningen af Auto- og Industrielakere (FAI). Det øger i høj grad risikoen for lovsjusk, når processen fremskyndes så meget, at lovforslagene ikke er gennemarbejdede, og Skatteministeriet end ikke har givet alle de berørte parter mulighed for at afgive høringssvar ved at sætte dem på høringslisten.

Håndværksrådet sender dette høringssvar på vegne af Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark (Autig), Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD), Dansk AutoGenbrug (DAG), Dansk Autoglas og Foreningen af Auto- og Industrielakere (FAI) og Sammenslutningen af Køretøjsbyggere og Autooprettere i Danmark (SKAD), som tilsammen repræsenterer 2.500 virksomheder inden autobranchen.

Der er 3 grunde til, at Håndværksrådet finder forslaget om en sænket reparationsgrænse uforståeligt ud fra en økonomisk synsvinkel og uhensigtsmæssigt ud fra en arbejdspladsbevarende synsvinkel.

For det første mener vi ikke, at Skatteministeriets skøn over antallet af tabte arbejdspladser holder vand ved en nærmere gennemgang af tallene, for det andet mener vi ikke, at forslaget vil give det provenu, som der lægges op til og for det tredje mener vi, at skrotning af nyere biler fører til en øget CO<sub>2</sub>-udledning og dermed miljøpåvirkning.

Håndværksrådet finder det uforståeligt, hvorfor forligsparterne, med forslaget om at sænke reparationsgrænsen for færdselsskadede biler, vil flytte jobs ud af landet fra de danske værksteder, pladeværksteder, autolakerere, autoophuggere og reservedelsproducenter for til gengæld at støtte erhvervslivet i de bilproducerende lande.

Skatteministeriet regner i lovforslaget med, at sænkningen af reparationsgrænserne med 10 pct.point vil koste 100 danske arbejdspladser. Det er fuldstændig udokumenteret, hvordan dette skøn nås og efter vores vurdering et groft undervurderet skøn over, hvad den tabte omsætning hos autoværkstederne, autolakererne, pladesmedene, reservedelsleverandører og producenter med videre, vil betyde i form af tabte arbejdspladser.

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 i omegnen af 250 mio. kr. hos autoværksteder, idet den gennemsnitlige kontanterstatning ligger i overkanten af 60.000 kr. Derfor skønner vi i Håndværksrådet og i autobranschen, at tabet af arbejdspladser snarere ligger på mere end 500 svende. 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 uddanne en lærling og derfor vil fravælge lærlingeforpligtelsen.

Skatteministeriet forventer et varigt provenu på 120 mio. kr. i form af øgede registreringsafgifter. Det mener Håndværksrådet er stærkt tvivlsomt, da det svarer til, at mere end halvdelen af de bilejere, som får en kontanterstatning af en totalskadet bil, vil gå ud og købe en helt ny bil. Det er Håndværksrådets forventning, at de færreste vil opgradere deres bil i forbindelse med en totalskade, men snarere købe en brugt bil svarende til den totalskadede.

Gennemsnitligt bliver der solgt 3 brugte biler for hver nye bil, og hvis det mønster også er retningsgivende for de bilejere, som får deres bil totalskadet, vil skrotning af 4.750 biler blot give knap 1.200 nyregistrerede biler og dermed et noget lavere provenu end de 120 mio. kr., som lovforslaget lægger op til.

Der er i de seneste år kommet meget gang i markedet for leasing af personbiler. Det er derfor forventeligt, at i det omfang bilejere med en kontanterstatning i hånden vil anskaffe sig en ny bil, vil det i mange tilfælde være en leaset bil, som giver et langt lavere provenu til statskassen end salg af en ny bil.

Desuden er det oplagt, at en øget efterspørgsel efter brugte biler, som følge af flere skrotninger, vil medføre en øget import af biler fra vores nabolande. Disse bliver der betalt registreringsafgift af, men erfaringen viser, at der for langt de flestes vedkommende er tale om temmelig forurenende biler, som er blevet 'til overs' i Tyskland i forbindelse med indførelsen af miljøzoner i de tyske byer. Håndværksrådet anser det som u hensigtsmæssigt, at Danmark gøres til losseplads for større tyske biler, som ikke kører langt på literen.

Endvidere vil staten gå glip af momsindtægter fra omsætningen på autoværkstederne i størrelsesordenen 50 mio. kr. og det realiserede nettoprovenu er dermed langt lavere end beregnet.



Ydermere er det i den aktuelle økonomiske situation tvivlsomt, hvor mange af de medarbejdere vis arbejdspladser forsvinder ud af landet, som vil kunne finde alternativ beskæftigelse. Der bør derfor indregnes en udgift til dagpenge, aktiveringsforløb og eventuel omskoling af disse medarbejdere.

Skatteministeriet vurderer i forslaget, at der er en beskedent miljømæssig gevinst ved at afkorte bilernes levetid.

Det mener Håndværksrådet er forkert, da der tværtimod er en miljømæssig belastning forbundet med at fremrykke udskiftningen og produktionen af nye biler i stedet for at vedligeholde og reparere de eksisterende.

En ny bil har allerede i forbindelse med produktionen kostet et miljømæssigt forbrug svarende til 5.000 liter brændstof. Ved at fremrykke udskiftningen af fuldt funktionsdygtige biler, som kræver lidt reparationer og eksempelvis nye airbags men som ligger over reparationsgrænsen, belastes miljøet således med en unødvendig produktion svarende til 5.000 liter brændstof.

Hvis vi forestiller os en bilist, der kører 20.000 km årligt i en 6 år gammel VW Golf, som kører ca. 15 km/l, som bliver totalskadet og bliver erstattet af en ny Peugeot 107, som kører ca. 25 km/l. Hvis Golf'en bliver repareret og kan køre videre vil det tage mere end 9 år, før den betydeligt mere brændstoføkonomiske Peugeot bil har indhentet den miljømæssige belastning forbundet med produktionen af den nye bil. Det understreger det miljømæssigt korrekte i at reparere biler selvom de har fået enkelte buler, som gør, at de med den foreslåede reparationsgrænse skal skrottes. Det er ikke sundt fornuft.

Særligt udbredelsen af de helt små mikrobiler, som koster mellem 90.000 og 110.000 og kører meget langt på literen vil være i farezonen for at blive erklæret totalskadede allerede ved forholdsvis små færdselsskader. De forskellige sikkerhedsindretninger, som findes i disse biler er næsten på niveau med dem man finder i større biler i form af 4-6 airbags, selestrammere og sikkerhedselektronik, der alt sammen er dyrt at reparere og udskifte men ikke burde have indflydelse på om en færdselsskadet bil er totalskadet eller ej. En 3 år gammel Peugeot 107 med en værdi på 65.000 kr. vil således være totalskadet allerede ved en skade på 35.000 kr. Det svarer til en mindre frontskade, hvor der skal udskiftes de 2 frontairbags samt den medfølgende elektronik og repareres en kølerhjul og kofanger. En sådan bil vil på ingen måde være totalskadet i den gængse opfattelse, men på grund af at prisen på udskiftning af de elektroniske komponenter er den samme på små og store biler, vil de mindste biler være i overhængende fare for at blive totalskadede allerede i deres første leveår. Det er ikke fornuftigt rent miljømæssigt at smide gode nye biler ud, blot fordi de har fået en mindre skade.

Med venlig hilsen

Mads Engberg



## Kirsten Hoffmeyer

---

**Fra:** Hans Reymann-Carlsen [hrc@forsikringogpension.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 15:45  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Emne:** Høring - færdselsskadede biler - j.nr. 2010-231-0039

### Til Skatteministeriet

#### Høring – færdselsskadede køretøjer - J.nr. 2010-231-0039

Forsikring & Pension modtog i går forslag til lov om afgift af elektricitet, lov om kuldioksidafgift af visse energiprodukter, registreringsafgiftsloven, momsloven og forskellige andre love (Ændrede fordelingsregler på kraftvarmeområdet, forøgelse af fradrag for moms på hotelydelser og færdselsskadede køretøjer).

Henset til den usædvanlig korte høringsfrist er herunder Forsikring & Pensions bemærkninger til lovforslagets § 7 om færdselsskadede køretøjer:

- Forsikring & Pension er som udgangspunkt ikke uenig i forslagets intentioner om at begrænse omfanget af reparationer, der alene foretages af afgiftsmæssige hensyn.
- På baggrund af skadeerfaringerne fra 2009 skønner Forsikring & Pension, at forslaget vil betyde, at ca. 4.000 flere biler kommer over den nye max grænse på 65 pct. og skal derfor kontanterstattes.
- Ligeledes skønner vi, at op mod 5.000 flere biler vil ligge i intervallet mellem 55 og 65 pct., hvor kunden skal tilbydes valget mellem reparation eller kontanterstatning.
- På dette grundlag vurderer vi, at lovforslaget fra næste år vil forøge forsikringssekskabernes årlige erstatningsudgifter med mere end 100 mio. kr.
- Forsikringssekskaberne har ikke haft mulighed for at tage højde for disse merudgifter. Forsikring & Pension skal derfor henstille, at der sikres den nødvendige hjemmel til eller tilsagn om, at forsikringssekskaber, der måtte ønske det, kan regulere forsikringspræmierne som følge af lovændringen - uden brug af de normale varslingsregler.
- Det foreslås, at de nye reparationsgrænser skal gælde for biler, der skades den 1. januar 2011 eller senere. Reparationsgrænserne skal "håndhæves" af forsikringssekskabernes taksatorer. Forsikring & Pension skal gøre opmærksom på, at der fra lovforslagets fremsættelse/vedtagelse er ualmindelig kort tid til, at forsikringssekskaberne kan nå at udforme vejledninger til medarbejderne, ændre beregningsprogrammer mm., således at de nye grænser kan blive overholdt.

Med venlig hilsen  
Hans Reymann-Carlsen

**Forsikring & Pension**  
Skadesforsikring

Hans Reymann-Carlsen  
Underdirektør  
[hrc@forsikringogpension.dk](mailto:hrc@forsikringogpension.dk)

Forsikring & Pension  
Philip Heymans Allé 1  
2900 Hellerup  
Tlf. 41 91 91 91  
Dir. 41 91 91 40  
Mobil: 40 50 71 24  
[www.forsikringogpension.dk](http://www.forsikringogpension.dk)

## Kirsten Hoffmeyer

---

**Fra:** Erik Rasmussen [esr@cad.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 15:43  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Emne:** høringssvar  
**Vedhæftede filer:** høringssvar repgrænse 10.docx

Hermed fremsendes vedhæftet høringssvar vedr. j.nr. 2010-231-0039.

Med venlig hilsen  
Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD)

Erik S. Rasmussen  
direktør

Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup

Mobil: 4041 4399  
Tlf. 4399 6633  
Fax.: 4371 0171  
E-mail: [esr@cad.dk](mailto:esr@cad.dk)  
[www.cad.dk](http://www.cad.dk)

Til Skatteministeriet

Taastrup d. 19. november 2010

## **Vedr. høring - afgiftsforslag - finanslov 2011 (færdselsskadede biler)**

Dette høringssvar indgives på vegne af autoværkstedernes brancheforening, CAD, der omfatter flere end 1.700 autoværksteder i Danmark.

CAD finder lovforslaget særdeles skadelig, både under henvisning til væsentlige forringede driftsvilkår for vore autoværksteder, direkte samfundsskadelig i relation til væsentlige tab af arbejdspladser i branchen, ligesom det globale miljø vil lide yderligere skade.

Hertil kommer, at ministeriet provenu beregning savner enhver form for realistisk indhold.

I udgangspunktet har vi CAD ikke i nyere tid set et lovforslag, der kan afføde så mange saglige argumenter for at blive taget af bordet igen. Vi har heller ikke før set, at de beregninger, der ligger til grund for lovforslaget, er så udokumenterede og åbenlys fejlagtige.

Her følger CAD's hovedargumenter for, at lovforslaget bør droppes;

### **Færre lærlinge og flere arbejdsløse mekanikersvende:**

Ud fra "eksakt videnskab" leveret fra Forsikring & Pension (forsikringsselskabernes brancheforening) i form af det antal biler, der i fremtiden yderligere vil blive afsagt dødsdom over, vil dette tal udgøre omkring 4700 biler.

Det siger sig selv, at når der på værkstederne bliver næsten 5000 færre trafikskader at udbedre, vil det koste både lærepladser og øvrige arbejdspladser i relation til auto-branchen, herunder især mekanikersvende og pladesmede. Og bemærk, at der tale om de lidt tungere skader i spektret fra 65 % til 75 %.

Ministeriet egen udmelding om, at ændringen "kun" vil koste ca. 100 arbejdspladser er himmelråbende forkert. Ud over, at tallet tilsyneladende kun dækker over mekanikersvende på værkstederne, er branchens egne tilsvarende beregninger ca. 500. Derudover har vi hele følgeindustrien, herunder transportører, grossister, autogenbrugere, autolakerer, leverandører af værkstedudstyr, administrativt personale m. fl. miste et ikke ubetydeligt antal arbejdspladser. Brancheforeningens egen beregning og skøn over følgeindustriens tab af arbejdspladser ligger på ca. 1000 arbejdspladser i alt, der er i akut fare at forsvinde for altid.



I det danske samfund har vi i dag en katastrofal mangel på lærepladser til de unge. Regeringen har nu fastsat et tiltag, der sikrer et rekord stort tilskud (70.000 kr pr. lærling) for at fremme optaget. Hvis dette forkætrede lovforslag nyder fremme, vil der ske en væsentlig reduktion af lærepladser i autobranchen, hvilket vil medføre yderligere dårligheder i ungdomsårgangene, hvor alt for mange går ledige til skade for de sociale udgifter.

Det virker ugennemtænkt, først at sikre lærepladser med stort tilskud, og så flytte reparationsgrænsen ned, således det i fremtiden ikke bliver muligt for branchen at påtage sig sin del af lærlinge-/uddannelsesansvaret.

### **Miljø:**

Der hersker ingen tvivl om, at en stor del af de ca. 4700 biler, der er tale om, ikke er skadet i et omfang, der tilsiger, at de bør smides på skrotpladsen. Sker til, vil der være tale om, at man direkte sviner med naturens resurser til skade for miljøet. Med de mange kostbare sikkerhedskomponenter i dagens biler, skal der ikke megen skade til, førend en ellers god og nyere bil vil blive skrottet, og dette til stor skade for det globale miljø.

Hver gang en bil bliver skrottet, skal der produceres en ny bil i et fjernt udland, bilen skal sejles mange tusinde km til Danmark, for så igen at indgå i bilparken. Den miljøbelastning, det afstedkommer, overstiger langt den gevinst det er, at få forhindret, at måske lidt ældre biler kommer ud at køre igen efter genopbygning. Nybilsforhandlernes brancheforening har oplyst, at kun ca. 10 % af de bilister, der får afsagt dødsdom over deres bil, genanskaffer en helt ny bil. Der købes derfor oftest en tilsvarende bil til samme værdi, hvorfor man ikke ved lovforslaget opnår en hurtigere udskiftning af vognparken, der kan retfærdiggøre det kolossale tab, der alternativt opstår.

Ministeriets provenu beregning på 120 mio. savner derfor fuldstændig hold i virkeligheden, idet beregningen er foretaget ud fra et nyvognsalg på 2400 yderligere. Tallet i virkeligheden vil være tættere på 500 nye biler som erstatning for trafikskadede. Et tal, der ligger himmelråbende langt fra ministeriet udokumenterede antal på de før nævnte 2400 nye biler.

### **Samfundsøkonomi:**

Den borgerlige regering bryster sig af, at man vil sikre virksomhederne gode rammevilkår, man vil sågar drive såkaldt "erhvervsvenlig politik". I det lys forekommer lovforslaget særdeles uforståeligt. Mange autovirksomheder har investeret store summer i værkstedsbygninger, inventar og især specialudstyr, der alene kan anvendes i forbindelse med udbedring af større autoskader. Dette udstyr vil, hvis loven blive en realitet, være værdiløst, hvilket vil udgøre et samfundsmæssigt spild af dimensioner.

Det provenu, som ministeriet har beregnet (120 mio. kr) er ikke modregnet de øvrige samfundsmæssige omkostninger, som forslaget vil indebære, herunder manglende momsindtægter på mistede skadesreparationer i størrelsesorden ca. 50 mio. kr., øgede omkostninger til dagpenge til de medarbejdere, i den samlede autobranche, der mister jobbet, omkostninger til øgede tiltag, til det stigende antal unge, der ikke kan få en læreplads o.s.v. Oprensningen er temmelig sikkert ikke udtømmende, og vil kun forværre regnestykket.

Når det, i forvejen oppumpede provenu, er modregnet forannævnt samfundsøkonomiske omkostninger, er det CAD's opfattelse, at lovforslaget ikke vil akkumulere provenu, men tværtimod give underskud. Men nuvel, hvis man vil flytte arbejdspladser fra danske autoværksteder ud til fjernt liggende bilfabrikker, så rammer beregningen "rigtig", men er det den siddende regerings hensigt ?

### **Kriminalitet:**

I dag er det et faktum, at de totalskadede biler efter 75 % - reglen for en stor dels vedkommende bliver solgt til genopbygning i Øst-Europa. Det er også et faktum, at dansk politi har oplyst ved flere lejligheder i medierne, at mange af de biler, der bliver "skrallet" for reservedele i Danmark, bliver det af tyvebander fra Øste-Europa, især Polen, der så anvender delene til genopbygning af trafikskadede biler i hjemlandet. Skulle man så i Danmark vedtage en lov, der vil sende yderligere hundredvis af trafikskadede biler til Øst-Europa, således disse landes kriminelle i endnu større omfang end vi kender i dag, vil tage turen til Danmark for at "hente" endnu flere reservedele, end de allerede gør i dag. Det er da Ebberød Bank.....

### **Troværdighed:**

Dette afsluttende argument hører nok i denne sammenhæng ikke til det mest objektive i relation til lovforslaget, men undtagelsesvis vil CAD ikke undlade at nævne, at da loven i sin tid blev vedtaget af en socialdemokratisk regering tilbage i år 2000, lovede flere navngivne borgerlige politikere, at det det første, de vil gøre, hvis de kommer til magten, ville være at fjerne loven igen. I autobranche/CAD har vi lært at leve med et sådant tillidsbrud, idet loven jo ikke blev fjernet, da vi fik en borgerlig regering, men at den selvsamme borgerlige regering nu yderligere vil gå ind og skærpe loven, forekommer ikke blot utroværdigt og besynderligt, men også som et eklatant tillidsbrud fra en borgerlig regerings side, men den side af sagen vil vi lade vore medlemmer og autobranche øvrige aktører fælde dom over ved en senere lejlighed.

CAD ønsker i forbindelse med lovforslaget behandling foretræde for finansudvalget, og under dette foretræde, vil CAD medbringe de relevante beregninger, der ligger til grund for nærværende høringssvar.

Med den uhørte korte høringsfrist – mindre end 3 døgn – har det ikke været praktisk muligt at få alle relevante tal på bordet inden fristens udløb, i dag kl. 16.00.

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark (CAD)  
Kirkevej 1-3  
2630 Taastrup

Erik S. Rasmussen  
direktør/advokat

T: 40414399/43996633



## Kirsten Hoffmeyer

---

**Fra:** Jesper Reinhardt [jr@creinhardt.dk]  
**Sendt:** 19. november 2010 16:01  
**Til:** JP-Jura og Samfundsøkonomi  
**Emne:** j.nr. 2010-231-0039 - færdselsskadede biler

**Opfølgningsflag:** Opfølgning  
**Flagstatus:** Fuldført

### **Motorcykel Importør Foreningen (MIF) ønsker hermed at afgive høringsvar vedr. færdselsskadede biler:**

Indledningsvis noterer vi os at dette lovforslag også omfatter motorcykler.

Grundlæggende formoder vi det er en fejl at motorcykler er medtaget i dette forslag - da konsekvensen vil være at et ufatteligt stort antal motorcykler vil blive skrottet grundet den meget lavere gns. værdi i forhold til biler.

Argumenter:

1. Ingen provenue til staten i form af nyregistrering og dermed registreringsafgift da der primært vil blive handlet brugt for erstatningsbebeløbet.

- I det omfang kunden måtte vælge at købe mc for erstatningen vil den være brugt.

3. Der bliver importeret flere brugte mc til landet end der bliver solgt nye. Størstedelen af de brugtimporteret er mere end 10 år gamle og stærkt

forurenende (op til 100 gange mere end en ny motorcykel med EURO 3 godkendelse)

4. Altså øget forurening - da bestanden konverteres til mere forurenende mc. Hertil kommer det vanvittige resurse- og miljøspild i at skrotte køretøjer med mindre skader.

En typisk MC købt i 2009 til kr. 80.000 vil i 2010 have en handelsværdi på ca. kr. 65.000. Den kan, ved det nye lovforslag, maksimalt repareres for 42.000 inkl. moms hvis den ikke skal hugges op. Det er 33.000 uden moms.

Den kan risikere at blive "dømt" totalskaded ved blot at vælte ned af sidestøttebenet. Et alu stel kan koste 15- 20.000 og det tager snildt 30 timer á kr. 500,- for en mekaniker at skille en hel mc ad og samle den igen.

5. Stigende forsikringspræmier = mindre salg, provenue, moms og skat

6. Arbejdsløshed, færre reparationer = færre mekanikere og lærlinge

MIF er forundret over hvem dette forslag skal være godt for ?

Vi er midt i den største finansielle krise i årtier og så puster man selv ganske unødvendigt til ilden...! Der tales om vigtigheden af iværksættere i dette land samtidig med at man ikke tænker sig om og lukker gode mindre erhverv der var iværksættere for ganske få år siden.

Med venlig hilsen

**Motorcykel Importør Foreningen**  
Jesper Reinhardt, fmd.