



Folketingets Skatteudvalg

10. maj 2007

### **Overgangsordninger og omlægning af bilbeskatning**

Til brug for Skatteudvalgets behandling af L 217 fremsendes hermed informationer om antallet af køretøjer, der bliver ramt af en afgiftsforhøjelse som følge af L 217 samt et forslag til en rimelig overgangsordning for disse køretøjer.

### **Opgørelse af køretøjer ramt af afgiftsforhøjelser**

De Danske Bilimportører har indsamlet informationer om antallet af køretøjer, der vil blive ramt af en afgiftsforhøjelse fra langt hovedparten af de bilmærker, som sælges i Danmark.

Der er modtaget oplysninger om køretøjer som p.t.:

- er bestilt på bilfabrikkerne
- er på lager hos importører
- er på lager hos forhandlere.

Som det fremgår af vedlagte tabel skønnes det, at mere end 30.000 varebiler, der er på lager hos importører eller forhandlere, eller bestilt på bilfabrikkerne, vil blive ramt af en afgiftsforhøjelse, hvis L 217 vedtages i sin nuværende udformning. Det samme gælder godt 4.000 campere.

De køretøjer, som rammes af afgiftsforhøjelser, falder inden for to hovedkategorier:

- Autocampere (herunder køretøjer, der er ombygget til campere)
- Køretøjer, der er ombygget til varebiler.

Køretøjer, der er specialbygget til det danske marked vil kun kunne sælges i Danmark. I udlandet er der ingen, der vil købe disse køretøjer. Det vil heller ikke være muligt at annullere ordrer på disse køretøjer.

Afgiftsforhøjelserne indebærer, at importører/forhandlere tvinges til at sætte prisen før afgift så meget ned, at det modsvarer afgiftsforhøjelsen.

En varebil, der i Danmark har kunnet sælges til 30 % afgift, har skullet leve op til en række myndighedskrav. Biler, der i andre lande sælges om personbiler, har i Danmark kunnet sælges som varebiler – forudsat at de lever op til myndighedskravene.

Ofte er disse biler fra fabrikken gjort klart til at blive en særlig dansk varebil, hvorfor der eksempelvis ikke er bagsæder i bilen. I de fleste tilfælde har det imidlertid været nødvendigt at montere et såkaldt ”varebils-kit”. Montering af dette kit indebærer, at bilen får etableret en egentlig varebilsbund, at der bliver lavet en varerumsadskillelse og bilen bliver udstyret med en ny specialdesignet måtte, der dækker bunden i varerummet.

Uden rimelige overgangsordninger risikerer branchen at ”brænde inde” med mange af disse specialbyggede biler. Det samme gælder de særlige ”varebil- og camper kit”, der anvendes i forbindelse med ombygning af biler til det danske marked.

### **Forslag til en rimelig overgangsordning**

En rimelig overgangsordning, kunne være en ordning, hvor køretøjer på lager eller køretøjer, hvor der er afgivet bindende ordre til fabrikken kan sælges efter de gamle afgiftsregler.

Det bør ligeledes være en forudsætning, at importører og forhandlere kan dokumentere, at der er indgået en bindende aftale.

En rimelig overgangsordning vil ikke give mulighed for spekulation og for at hjemtages et stort antal køretøjer med henblik på salg til kunder i Danmark. En overgangsordning bør indrettes sådan, at det kun er biler på lager eller biler, hvor der var afgivet bindende ordrer til bilfabrikkerne inden den 25. april 2007, som omfattes.

En sådan overgangsordning kunne gælde frem til eksempelvis den 31. december 2007.

En rimelig overgangsordning for biler på lager/bestilt på fabrikken rummer en række perspektiver:

- Bilbranchen behandles på samme måde som andre brancher, hvor det er kutyme, at der er overgangsordninger. Eksempelvis har man givet en overgangsordning til legetøjsbranchen, som fik tre måneder til at sælge ftalat-holdigt legetøj i Danmark efter at et EU forbud var trådt i kraft. Begrundelsen for at give legetøjsbranchen en sådan overgangsordning var, at sikre en fair regulering over for en branche, der har nogle meget lange indkøbshorisonter.
- Markedet får mulighed for at tilpasse sig de nye regler, hvilket også har været tilfældet ved tidligere ændringer af bilafgifterne.
- En overgangsordningsordning skader IKKE miljøet. L 217 vil indebære, at en del biler må sælges med tab for branchen, idet alternativet jo populært sagt er, at ”de køres i havnen”. Hvis det lykkedes at få bilerne solgt, bliver de også en del af bilparken. Uanset om, der er en overgangsordning eller ej, kommer disse biler før eller siden ud og køre på vejene.
- En overgangsordningsordning medfører IKKE hamstring. En overgangsordning vil sikre en normal afvikling af lagre, så branchen kan få afviklet køretøjer, som det vil være vanskeligt at sælge efter de nye afgiftsregler.

Vi ser gerne, at der hurtigst muligt bliver truffet beslutning om en rimelig overgangsordning, så branchens tab begrænses mest muligt.

Vi står naturligvis til rådighed, hvis udvalget ønsker yderligere informationer.

Med venlig hilsen

Bent Mikkelsen  
Adm. direktør

Bilag: Tabel med skøn over køretøjer, der bliver ramt af afgiftsforhøjelser.