



Danmarks Frie AutoCampere

DFAC.DK

CVR: 37157430
www.dfac.dk
info@dfac.dk

Danmarks Frie AutoCampere (DFAC - www.dfac.dk) er en forening for autocamperinteresserede, der arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om denne ferieform til gavn for dansk erhvervsliv. En rejse- og ferieform med meget lang sæson og meget stor geografisk spredning i land og by. Danmarks Frie AutoCampere er Danmarks næststørste autocamperforening.

Dato: 15. januar 2021

Skatteministeriet, lovgivningoekonomi@skm.dk

nc@skm.dk, th@skm.dk og tkm@skm.dk.

Høringsvar til lovforslag lovforslag nr. L 129, Journal nr. 2020 – 7586

Danmarks Frie AutoCampere takker for invitationen til at kommentere det fremsatte lovforslag L129 20/21.

Lovforslaget er teknisk set kompliceret, idet det både medfører ændring i 6 forskellige love og en omlægning fra at tage udgangspunkt i et muligt brændstofforbrug til at baseres på en mulig CO₂-emmission.

Konklusion:

Vi anerkender, at den nugældende lovs § 4 stk. 12 er videreført i forslaget til § 4 stk. 9.

CO₂ i forbindelse med bilkørsel dannes ved udvinding af materialer, produktion af bilen, brug og drift samt ved skrotning. Kun de sidste 2 berører Danmarks CO₂ udledning direkte.

Vi formoder, at Skatteministeriet allerede jf. aftaleteksten om Grøn omstilling af Vejtransporten arbejder med en afgiftsmodel for brugen af biler, der direkte relaterer sig til de kørte km. Afgiftsgrundlaget bør ikke være bilens evne til at udlede CO₂ men den faktisk udledte mængde udledt CO₂ ved det aktuelt kørte antal km.

I mangel af en model for det reelle brug og dermed udledning af CO₂ relaterer vi her CO₂ udledningen i forhold til den typiske brug af autocampere i hele bilens levetid, der er mindst dobbelt så lang som en gennemsnitsbil. Til gengæld har autocamperen på grund af sit kørselsmønster og sin typiske brug indtil skrotningen et meget mindre kørte km. end en gennemsnitlig personbil. Vi opfordrer derfor til, at vægtafgiften/ejerafgiften samt udligningsafgiften for autocampere reduceres, så denne reelt lavere udledning af CO₂ afspejles.

Det kunne ske enten ved en reduktion af det nuværende udgangspunkt før forhøjelserne i Brændstofforbrugsafgiftslovens § 3 eller ved, som nyt stk. 14 i § 3, at indsætte en bestemmelse om, at de i stk. 12 og 13 nævnte forhøjelse ikke finder sted for køretøjer indregistreret som personbiler til beboelse – indtil en bedre model for måling af kørte km eller den reelle udledning eksisterer.

En del autocampere har et helt personligt præg, er bygget på allerede indregistrerede varevogne og herefter omregistreret til anvendelse som autocamper. I forslaget til registreringsafgiftslovens § 4 er som nyt stk. 4 foreslået en gradvis forøgelse af registreringsafgiften ud fra emission for alle biler. Men til sådanne ombygninger kan naturligvis ikke stilles de samme forventninger til emission som til tilsvarende nye biler. Vi foreslår derfor i Registreringsafgiftslovens §4, at det nye stk. 4 kun gælder for biler, der ikke tidligere har været indregistreret.

Argumentation

Lovændringerne har til formål at løfte antallet af nul- og lavemissionsbiler og give drivhusgasreduktioner.

Endnu ingen alternativer med mindre CO₂ udledning

Der er endnu ikke alternativer til grønnere M1 personbiler i den tungere vægtklasse. Udvikling af el-autocampere er i sin vorden, men hovedparten af danske bilister vil ikke kunne køre med dem, fordi de bliver for tunge til et B-kørekort. For varevogne er dette for nyligt lempet, så man kan køre el-biler op til 4250 kg med et B-kørekort, hvis overvægten skyldes fremdriftsmetoden (batterier). Om denne vægtgrænse er tilstrækkelig til el-autocampere med fornuftig rækkevidde og indretning må tiden vise.

Vi tvivler ikke på, at der på længere sigt kan udvikles motorer med lavere emission end dagens state-of-the-art: Euro6 dieselmotoren. Men da der endnu ikke er alternative valg af billedel/motor og da den fortsatte motorudvikling i nærmeste fremtid kun kan forventes at bidrage i beskedent omfang, kunne en løsning for disse mellemstore og store personbiler være at reducere CO₂-aftrykket ved at motivere til anvendelse af en større andel HVO – 2. generation biodiesel - i det omfang det er muligt.

Her er vi bare ikke endnu, og der ER reelt ingen mere miljøvenlige alternativer til dagens moderne autocampere.

Meget mindre reel udledning af CO₂

Selvom disse ofte tungere personbiler på papiret har et højere emissionstal, så udgør autocamperturismen allerede et af de mindst forurenende turistsegmenter, kun overgået af vandre- og cykelturisten.

En autocamperferie handler om at 'opleve steder og seværdigheder' i by og på land og autocamperturisten stiller ikke krav til opvarmede fællesfaciliteter på campingpladserne. En 'dagsmarch' på 50 - 200 km på køredage afbrudt af en eller to stillestående oplevelsesdage er meget normal. Autocamperturisten i vore byer er en "god" og velkommen turist, som bruger de penge, der spares på "overnatningen" hos lokale næringsdrivende, restauranter, cafeer og turistoplevelser.

På grund af manglen på store P-pladser i byerne, ved stationer, hospitaler og andre offentlige steder, er mange autocampere vanskelige at bruge som en reel personbil i det daglige, hvilket tvinger mange AC-ejere til at eje en mindre bil nr. 2, som bruges i det daglige.

Vægtafgift/ejerafgift og udligningsafgift betales uanset om bilen holder stille i ejerens indkørsel, holder på en naturskøn overnatningsplads eller danner udgangspunkt for byturisme – men imens udleder bilen ingen CO₂. Autocamperen passes omhyggeligt og har en meget lang levetid, typisk 30-35 år men kører på den tid ikke nær så mange km som andre personbiler gør i løbet af deres væsentlig kortere levetid.

En dansk indregistreret autocamper "på plader" skaber turistomsætning i Danmarks yderområder

I "Coronaåret" 2020 fik nærturismen et boost i Danmark. En medvirkende kilde hertil var

autocamperturismen, som er et relativt nyt turismesegment i Danmark. Nærturismen er langt mindre CO₂ belastende end flyturismen og Danmarks yderområder har gavn af AC turismen udenfor højsæsonen. Men forudsætningen for denne nærturisme er, at man har råd til at have sin autocamper holdende i indkørslen mens man går på arbejde og ikke bruger den.

Med for høje halvårlige afgifter vil der være en øget tilbøjelighed til at afmelde bilen i de koldeste 3-4 måneder - med urimelige administrationsomkostninger og ressourcospild til følge - samtidig med at bilen ikke kan bruges i netop den sæson, hvor yderområderne i Danmark har mest brug for at få turistbesøg.

Økonomisk set er statens omkostning ved at reducere ejer-/vægt- og udligningsafgifter for autocampere minimal. Der indregistreres nu et stigende antal autocampere – ca. 1.000 pr. år, men trods det, er der pr. 1. januar kun ca. 10.000 på plader.

De forhøjede afgifter kan undgås ved at 'indskyde' en autocamper i en tysk klub og få eneret til brugen syd for Danmarks grænser, men også herved mistes turistomsætningen, for den må kun køre transit i Danmark.

Venlig hilsen

Formand Jørn Skou (js@dfac.dk)

Juraudvalget v. Henrik Krebs (hk@dfac.dk) og
Sekretær Jytte Jakobsen (jj@dfac.dk, tlf. 20 67 30 67)