



Danmarks Frie AutoCampere
DFAC.DK

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

Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 26. november 2023

Skatteminister Jeppe Bruus, min@skm.dk

C.c.: Folketingets Skatteudvalg

Fordi nogle importører af varebiler snyder med vægten, er Skatteministeriet via L4 ved at standse importen af mange nye Euro 6 og let brugte Euro 5 og 6 autocampere!!

Det skyldes lovforslagets § 1 punkt 6 og §3 punkt 1-4, som mere end fordobler de grønne afgifter ved indregistrering af rigtig mange autocampere og også de årlige, grønne afgifter.

I det "bunkebryllup" af forskellige lovelementer, som flere af ordførerne beskrev under lovforslagets 1. behandling, gemmer sig nogle talmæssigt små ændringer, som har meget stor effekt for fremtidige autocamperkøbere. De ændringer blev slet ikke berørt under debatten.

Snyd ved indregistrering af varebiler

Problemet er, at Skatteministeriet har erfaret, at **nogle importører af varebiler** udnytter de nuværende paragraffer i hhv. vægtafgift- og brændstofforbrugsloven. Paragrafferne tillader beregning af CO₂ udledning for biler over 2.585 kg baseret på bilens køreklare vægt, når **bilens "dåbsattest", COC-dokumentet** ikke indeholder godkendte, officielle målinger af brændstofforbrug (km/l) eller CO₂ udledning.

De, der snyder, gemmer COC dokumentet væk, og lægger f.eks. en tung plade i bunden af varevognen. Så vejes varevognen, den bliver synet, og CO₂ udledningen bliver beregnet efter metoden med vægt over 2.585 kg. Er bilen tæt på vægtgrænsen, kan beregningen medføre lempeligere afgifter end de målinger, der er udført, men "bortkommet".

Når varebilen tages i brug, fjernes pladen igen, så bilen kan læsse mere (maksimum vægt 3500 kg).

Skatteministeriet ønsker fornuftigt nok at standse dette snyd. **Med ændringer i L4 §1 nr. 7, der særligt gælder for varebiler og i § 3 nr. 1-4, der gælder for både varebiler og for personbiler øges afgifterne markant.**

Forslaget rammer også tunge personbiler – specielt autocampere

I L4 §1 nr. 6, der gælder personbiler, står præcist samme nye afgiftstal som i nr. 7, og dermed rammer lovforslaget personbiler med de samme hårde afgifter, som er udtænkt for at standse snyd med afgifterne på varebiler.

Autocampere er personbiler med en køreklar vægt der typisk er højere end 2.585 kg - de fleste vejer mere end 2800 kg! Hvis bilen ikke har godkendte, officielle målinger af brændstofforbrug (km/l) eller CO₂ udledning, beregnes afgifterne efter L4 §1 nr. 6.

Autocampere har næsten alle problemer med at overholde maksimumvægten på 3500 kg. Det er ulovligt at køre med overvægt, og mange europæiske lande straffer det med store bøder.

Derfor er det meget usandsynligt, at en autocamperimportør kunstigt skulle øge bilens vægt med henblik på lavere afgifter - og de fleste er allerede meget tungere.

Autocampere er typisk bygget på et masseproduceret varevognschassis, der har en "dåbsattest", et COC dokument, hvor der bl.a. står hvor mange km/l der bruges eller hvor meget CO₂, chassiset udleder under kørsel. Dernæst opbygges beboelsesdelen typisk på en fabrik i større eller mindre serier (det kaldes trin 2).

Først når den færdige bil er typegodkendt, får den et nyt COC-dokument, hvor det nye brændstofforbrug eller den nye CO₂ udledning står. En typegodkendelse er kostbar, og autocampere produceres i små serier. Danmark importerer [kun ca. 1% af de autocampere](#), der sælges i Europa, og mange af "Trin 2"-fabrikanterne vil ikke betale for CO₂ målinger til et nyt COC-dokument, som Danmark vist er alene om at kræve. Bilen kan derfor kun importeres i Danmark under reglerne for biler over 2.585 kg, der ikke har disse papirer.

Vedtages L4, som foreslået, vil en meget stor del også af de **nye Euro 6 autocampere**, der indføres efter 1. januar 2025 skulle betale **fra 30-40.000 kr. ekstra i tillæg til registreringsafgiften. Stigningen bliver helt op til 115-150.000 kr. i ekstra tillæg til registreringsafgift**, hvis bilen ikke er bygget, så den er omfattet af den nye § 5 a, stk. 2, 4. pkt. og importøren ikke kan dokumentere, at autocamperens campingopbygning er værdifuld nok i forhold til hele bilen. Derfor indføres må den indføres med fuld beskatning også af "campingdelen" efter samme afgiftssystem som "små" personbiler.

Hertil kommer ca. 10-13.000 kr. i ekstra årlige afgifter – en stigning på 140%. Skatteministeriet har i høringskemaet (s. 8 i lovforslagets bilag 3) eftervist, at de beregninger af stigningen i årlige CO₂-baserede afgifter, som vi har anført i vores høringssvar, er korrekte.

Skatteministeriets argumenter holder ikke:

Skatteministeriet angiver "klima- og provenumæssigt hensyn", som årsag til lovforslaget – men skriver samtidig, at det ikke forventes at have klimamæssige, miljø- eller naturmæssige konsekvenser.....

Klima og miljø:

- Autocamperejere bruger bilen til korte og længere ture året rundt – men flyver til gengæld ikke til fjerne destinationer. Stiger afgifterne, som beregnet, vil mange undlade at købe autocamperen og i stedet flyve på ferie.
- De øgede afgifter rammer ikke alene ældre biler, som Skatteministeriet svarer DFAC, men også fabriksnye Euro 6 biler.

Provenu:

- Provenuet vil øges ved at [over 20.000 varebiler importeres pr. år](#), og fremover betaler korrekte afgifter. Herved opfyldes formålet med denne del lovforslaget.

Provenuet mindskes til gengæld ved:

- I 2021 og 2022 blev hhv. 2.100 og 1.700 autocampere importeret. Heraf kunne nogle autocampertyper opfylde alle kravene til dokumentation. Efter lovændringen, vil "ikke-standard autocampere" stort set forsvinde i Danmark, og den totale import vil falde.
- Mange, der ønsker at købe autocamper, vil i stedet indregistrere deres nye bil i Sverige eller i Tyskland. Derfor mister Danmark hele registreringsafgiften og alle de årlige, grønne afgifter.
- Dansk ejede biler på udenlandske nummerplader må kun køre transit i Danmark. Derfor mister Danmark også turistindtægterne fra autocamperturisterne, der som pensionister typisk kører 60-80 dage pr år, og året rundt understøtter turismen i yderområderne.

På grund af de **helt forskellige forhold for varevogne og tunge personbiler, efterlyste DFAC i sit høringssvar, at varevogne og personbiler behandles forskelligt.** Skatteministeriet henviste i høringsskemaet til forskellige regler for biler under 2.585 kg, hvilket ikke giver mening.

Vi kan se af L4, bilag 7 fra Dansk Autocamper Import, at en del af problemet ift. autocampere manglende COC-dokumenter samt manglende accept af disse oplysninger, kan skyldes Færdselsstyrelsens forskrifter og praksis ift. hvilke dokumenter, der skal kræves og kravene til bilens dokumenter.

Autocampere med "Heavy Duty" motor, forstærket chassis og kraftigere bremses er tilsyneladende særligt ramt af manglende CO₂ målinger. Det er fordi CO₂ målinger ikke kan udføres på de stærke motorer, der også anvendes til lastbiler. Konsekvensen af L4 er at straffe øget sikkerhed med højere afgifter.

Vi mener, at Lovforslag L4's konsekvenser for personbiler over 2.585 kg – herunder især autocampere – ikke er tilstrækkeligt undersøgt og belyst. Da denne del af lovforslaget først skal træde i kraft pr. 1. januar 2025, vil vi opfordre til, at ministeren udskiller denne del af lovforslaget til separat behandling.

Vi vedlægger vores høringssvar, som bl.a. uddyber problematikken omkring CO₂ måling af tunge biler.

Venlig hilsen

Jørn Skou, Formand

Jytte Jakobsen, Jura og Pladser