



# 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:** 20. august 2023

Skatteministeriet, [lovgivningoekonomi@skm.dk](mailto:lovgivningoekonomi@skm.dk)

Cc: Christian Aasmul Jacobsen, [caj@skm.dk](mailto:caj@skm.dk) og

Melisa Øz, [moez@skm.dk](mailto:moez@skm.dk)

### **J.nr. 2023 – 2160: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer og brændstofforbrugsafgiftsloven (Forbedringer af motorlovgivningen m.v.)**

Tak for muligheden for at indgive høringssvar. Også tak for, at vi fik bevilliget fristudsættelse til 20. august 2023. Vi har fået god støtte fra SKAT's medarbejdere efter deres ferie.

#### **§1, Registreringsafgiftsloven:**

##### **§1, pkt. 8 og Pkt. 2.3 Forslaget om enklere afgiftsberegningen for autocampere**

Udkastet til lovforslaget mangler helt beregningseksempler til belysning af de foreslåede ændringer.

##### *"2.3.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning:"*

Begrundelsen for at indføre 45% registreringsafgift på alle autocampere på 3 t. eller mere, udstyret med 2 sovepladser, køkken, bad og toilet angives i forslaget til lovteksten at være, at det ikke altid er muligt at indhente oplysninger om værdien af "boandelen" fra fabrikanten, og at værdifastsættelsen af denne derfor ofte er et vanskeligt skøn.

Imidlertid anvendes værdien af "boandelen" slet ikke i de krævede sammenlignende beregning af registreringsafgiften. Her indgår indkøbspris, forhandleravance og moms samt "bildelen"s værdi. "Bildelens" værdi fremgår for en række forskellige kombinationer af modeller, motor- og chassisstørrelser af en aftale mellem forhandlerne i autocamperbranchen og SKAT.

Noget andet er, at erfaringerne med de nu krævede parallelberegninger jf. hhv. §4 og §5a stk. 2 (45%-reglen) jf. SKAT's medarbejdere viser, at når autocampere indeholder 2 sovepladser, køkken, bad og toilet og har en totalvægt på mindst 3 t, ender beregningen af registreringsafgiften for selv de mindste autocampere med, at afgiften jf. 45% reglen er den højeste, og dermed er den, der skal betales.

Derfor er der alligevel ræson i at lave forenklingen, og vi kan støtte den omtalte ændring.

Vi har desuden fået bekræftet fra SKAT's medarbejder, at både meget små autocampere, der f.eks. er indbyggede i en Fiat varevogn, en ombygget anden varevogn eller f.eks. en importeret, ombygget, stor bil af hvilken som helst slags omfattes af den foreslåede 45% ordningen, så længe de opfylder kravet om mindst 2 sovepladser, køkken, bad og toilet og har totalvægt på mindst 3 t. Dermed bortfalder ideen i begrebet "egentlige autocampere" som er diskuteret i pkt. 2.3.2.

Vi fået bekræftet, at den omtalte "lempelse" ift. 45% reglen består i en lille arbejdsbesparelse for de autocamperforhandlere, der er selvanmeldere og en arbejdsbesparelse i Motorstyrelsen og i virksomheden, for de forhandlere, der ikke er selvanmeldere. Lempelsen er ikke af økonomisk karakter.

### **§1 pkt. 6 og 7, Pkt. 2.12: Forslaget om at justere reglerne for beregning af grønne afgifter og tillæg til registreringsafgift for køretøjer over 2.585 kg**

og

### **§ 3, Brændstofforbrugsafgiftsloven**

1) Vi har forstået på SKAT's medarbejder, at forslaget alene har virkning for biler, der indregistreres første gang i Danmark efter 1/1-2024.

Hermed vil de øgede grønne afgifter ikke ramme ejerne af de mange autocampere, der afmeldes midlertidigt i vinterhalvåret for at spare de grønne afgifter og indregistreres igen i foråret.

Men vi har ikke fået dette bekræftet skriftligt.

2) Vi har også forstået, Skatteministeriets ønske om at ændre disse beregninger i al væsentlighed hænger sammen med import af brugte varebiler, hvor en måling af CO<sub>2</sub> udledningen ikke fremvises. SKAT oplever tilfælde, hvor den køreklare vægt øges kunstigt med henblik på, at afgifter beregnes efter retningslinjer for køretøjer med køreklar vægt over 2.585 kg, fordi dette er fordelagtigt. Denne problematik behandles i lovforslagets pkt. 7, hvor der foreslås indsat nye, og højere omregningsfaktorer i beregningen i brændstofforbruget i Registreringsafgiftslovens § 5, stk. 5. Dette har vi ingen kommentarer til.

3) Men af ikke oplyste årsager, foreslås en tilsvarende øgning af omregningsfaktorerne også i lovforslagets pkt. 6 for Registreringsafgiftslovens §4, stk. 3 for personbiler over 2.585 kg. Heraf er en væsentlig del brugte autocampere, hvor der ikke er udført en måling af CO<sub>2</sub> udslippet.

Som mange andre i Danmark, har autocampere vægtproblemer. Langt hovedparten af ejerne kæmper for at undgå at køre med overvægt, hvilket er strafbart. Det er derfor illusorisk, at vægten af en autocamper øges unødvendigt.

Vi henviser til Skatteministeriets svar til Skatteudvalget, [journal nr. 15-1434179](#), 18. maj 2016 om udgangspunktet på 2.585 kg. som køreklar vægt:

*"For biler med en køreklar vægt på 2.585 kg er det imidlertid ikke muligt at foretage en måling af brændstofforbruget efter de retningslinjer, der er givet i EU-forordningen. For*

særlig store biler på mellem 2.585 kg. og 2.815 kg er det efter EU-forordningen i stedet muligt at give oplysning om brændstofforbruget i form af en fabrikanterklæring.

For andre biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg er det imidlertid ikke muligt at få oplyst et brændstofforbrug efter EU-forordningen. Efter de danske regler vil disse biler derfor skulle have fastsat et brændstofforbrug efter en teknisk beregning, som efter de nugældende regler giver en meget høj afgift.

Formålet med lovforslaget er således at indføre en mere retvisende teknisk beregning af brændstofforbruget netop for biler med en køreklar vægt på over 2.585 kg, hvor der ikke foreligger en EU-godkendt opgørelse af brændstofforbruget. Det er derfor også naturligt, at der ved fastsættelsen af den tekniske beregning tages udgangspunkt i netop denne vægt”

Vi henviser desuden til Skatteudvalgets bilag 7 til L207, 2018-19, [journal nr. 2019-1974](#):

”I forbindelse med overgangen til fastsættelse af bilers brændstofforbrug efter den nye WLTP-metode blev der etableret en overgangsperiode, hvormed brændstofforbruget frem til og med 31. marts 2019, fastsættes efter et tilnærmet NEDC-forbrug (NEDC2) udregnet ud fra WLTP-testen tillagt 10 pct.” og

”På grund af overgangsperioden sker overgangen til WLTP-metoden den 1. april 2019.” og

”Det har imidlertid vist sig, at der er en betydelig usikkerhed knyttet til de konkrete målinger af de biler, der er blevet typegodkendt efter den nye WLTP-metode. Senest har Europa-Kommissionen besluttet at stramme op på retningslinjerne for de konkrete målinger, jf. bl.a. Europa-Kommissionens forordning (EU) 2018/1832 af 5. november 2018 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Europa-Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Europa-Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 med henblik på at forbedre typegodkendelsesprøvning og -procedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer med hensyn til emission, herunder vedrørende overensstemmelse efter ibrugtagning og emission ved faktisk kørsel og indførelse af anordninger til overvågning af forbruget af brændstof og elektrisk energi.

For at undgå, at der opstår behov for yderligere tilpasninger af lovgivningen på bilafgiftsområdet, som skaber uro på bilmarkedet, foreslås det, at den metode for opgørelse af brændstofforbruget, der anvendes i overgangsperioden (NEDC2-metoden tillagt 10 pct.) forlænges indtil udgangen af 2020.”

Autocampere bygges i rigtig mange størrelser, modeller og variationer i meget små serier af mange forskellige producenter. Måling af CO<sub>2</sub> udledningen efter WLTP-metoden er baseret på en individualiseret måling, der bl.a. afhænger af ekstraudstyr i den konkrete bil.

Med den betydelige usikkerhed, der har været omkring indførsel af WLTP-målingen, er det klart, at autocamperne først på et sent tidspunkt er forsynede med målinger af CO<sub>2</sub>-udledningen. Derfor vil mange brugte autocampere blive ramt meget hårdt af de markante stigninger i brændstofforbrugsafgiftslovens §

3, stk. 9 og §3c stk. 2, som omhandler begning af CO<sub>2</sub> udledning baseret på køreklar vægt og afgifterne heraf for biler med en køreklar vægt over 2.585 kg, som netop rummer langt hovedparten af autocampere.

Indholdet i udkastet til lovændringen er opstået for at undgå spekulation under indførsel af varevogne.

Men det rammer privatpersoner, der ønsker at importere en brugt autocamper meget, meget hårdt.

Autocampere har en meget længere levetid end andre biler (typisk 25-30 år), de kører meget mindre og passes godt på. Derfor er der meget fornuft i, at private ønsker at importere en let brugt Euro 5 eller Euro 6 autocamper med 40-50.000 km på tælleren i sin ønskemodel og med moderne sikkerhedsudstyr fra lande som Tyskland, Frankrig eller Sverige, hvor der er et langt større udvalg end i Danmark.

**Gennemføres lovgivningen som foreslået, vil en autocamper, der har kørt f.eks. i Tyskland og importeres i Danmark efter 1/1-2024 efter vores beregninger skulle betale 150-250 % højere grønne afgifter end den identiske autocamper, der blev importeret som ny i 2017/18.**

**Vi vurderer, at dette må konflikte med EU-lovningen om varernes frie bevægelighed.**

**Lovforslaget vil således primært straffe private, der ønsker at importere en brugt autocamper. Til gengæld er forslaget til en markant støtte til de danske forhandlere, som primært videresælger brugte biler, der allerede har været indregistreret i Danmark og nye(re) biler, der har en egentlig CO<sub>2</sub> måling. Dette, fordi lovforslaget stort set eliminerer parallelimporten af gode, brugte autocampere fra udlandet.**

**At understøtte de danske autocamperforhandlere er ikke nævnt som formål i lovforslaget, og er næppe i overensstemmelse med EU-reglerne.**

Problematikken opstår især på grund af ændringerne i §3 og §3C som er foreslået i udkastets §3.

Ændringerne er i udkast til lovforslaget begrundet i

2.13.2. Skatteministeriets overvejelser og den foreslåede ordning:

*”For at undgå økonomisk tilskyndelse til også at importere ældre brugte biler, hvoraf der betales afgift efter km/l, bør formlerne i § 3, stk. 9, opdateres tilsvarende.”*

**Men nogle få varevognsimportørers forsøg på at optimere de grønne afgifter på nogle varevogne berettiger ikke til, at al import af brugte autocampere fra før ca. 2018/19 reelt standses.**

Euro 5 og især Euro 6 biler rammes meget hårdt, hvorimod ældre biler rammes mindre – men stadig med stigninger i grønne afgifter på over 100% ift. den samme bil, der allerede kører i Danmark.

Dette skal sammenholdes med, at der i forslag til lovudkastets pkt. 6 ”Klimamæssige konsekvenser” og pkt. 7. ”Miljø- og naturmæssige konsekvenser” står, at lovforslaget ikke vurderes at have hverken klimamæssige, miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

#### **Konklusion:**

I udkastet til lovforslag, rettes bager for smed.

Ønsker Skatteministeriet fortsat at begrænse de nævnte forsøg på afgiftsoptimering af varevogne ved import og fastlæggelse af omregninger til CO2 udledning under 2.585 kg's reglen, er det nødvendigt at indføre separate afsnit og beregninger for varevogne hhv. for personbiler.

#### **Generelle kommentarer til udkastet til lovforslag:**

- Der mangler helt beregningseksempler på lovforslagets konsekvenser. Det er ikke rimeligt, at alle de høringsberettigede selv skal opstille regneark.
- De bagvedliggende love om registreringsafgift og brændselsforbrugsafgift bruges af ganske mange "almindelige mennesker", der ønsker at benytte sig af import af biler, fordi valgmulighederne på vores lille danske marked er meget begrænsede. De bør gøres mere bruger- og læsevenlige, f.eks. således, at de lange lovnavne ikke gentages i paragrafferne, men henvises til som en note. Desuden ved bør enhederne km/l og l/100 km anvendes ensartet igennem lovgivningen og ikke som nu skiftevis den ene og den anden enhed.
- Loven bør indeholde en henvisning til en af SKAT udarbejdet frit tilgængelig interaktiv beregning af afgifterne og disses udvikling over tid, som blev vedtaget ved loven d. 31/05/2021.

Venlig hilsen

Jørn Skou, Formand

Jytte Jakobsen, Jura