

Til Folketinget – Skatteudvalget

Kommentar til Skatteministeriets svar af 14. december 2015, til Skatteudvalget omkring registreringsafgift på Autocamper.

1. Skatteministeriet:

Afgiftens størrelse skal ses i forhold til, at autocampere ikke alene kan anvendes til ferieformål, men også til almindelig kørsel ligesom andre personbiler. Endvidere skal det undgås, at autocampere substituerer almindelige personbiler.

Kommentar:

Autocamperen kan, med den nuværende definition af autocamper, med bla. minimum 4 egentlige sovepladser, ikke anvendes som alm. personbil.

Størrelsen alene af autocamperen betyder, at der er umuligt at anvende ordinære parkeringspladser, herunder parkeringspladser i byerne og ved indkøbsmulighederne, og i villa kvarterene. Heller ikke ved arbejdsplads relaterede parkeringspladser.

Autocamperen kan, og vil på ingen måde kunne substituere en alm. personbil.

2. Skatteministeriet:

Ejerafgiften tilskynder endvidere til at vælge en autocamper med god brændstoføkonomi, hvilket ikke er tilfældet med vægtafgiften, som busser betaler.

Kommentar:

Der henvises til kommentar i punkt 5. En T/R for 2 til med fly NY, bruger samme brændstofmængde som en typisk autocamper bruger på et år.

Ønske om en brugerafgift svarende til privatbus, er også ønske om et enklere system for autocampere. Det kan være svært, sommetider umuligt, at fremskaffe informationer som på en personbil, hvilket medfører helt urimelige brugerafgifter.

Endelig er autocamperen i sagens natur, væsentlig større end en personbil som alene anvendes til personbefordring. At anvende samme kriterier og skala på autocamperen vil betyde, i forhold kørselsniveauet, alt for høje ejeromkostninger.

Ejerafgift for privatbus ligger stadig langt over ejerafgifter for mindre Personbiler.

3. Skatteministeriet:

Der skal ikke betales registreringsafgift af en campingvogn, men det skal der af den bil, som trækker campingvognen. Og på den måde vil et vogntog med en personbil og en campingvogn bestå af en del med afgift, og en del uden afgift, på helt samme måde som en autocamper.

Kommentar:

Det kan vi jo ikke modargumentere.

Skatteministeriet glemmer dog, at campingvognen typisk er et fritids objekt som flyttes af bilen. Bilen er primært indkøbt til at blive anvendt daglig i anden sammenhæng end med campingvognen. Til og fra arbejde, daglige indkøb, samt vennebesøg m.m.

4. Skatteministeriet:

Med lovforslaget L 69 nedsættes den høje registreringsafgiftssats fra 180 pct. til 150 pct. Nedsættelsen omfatter også autocampere. De, som køber en autocamper, der skal betales en afgift af, som overstiger 60 pct. af autocamperens værdi eksklusiv registreringsafgift ud over 12.100 kr., vil hermed få glæde heraf.

Kommentar:

Skatteministeriet negliger her det faktum, at camperdelen er af et sådan omfang, at det overskygger bildelen. Hovedparten af de autocampere som registreres i Danmark, beskattes derfor efter 60 % reglen. Dette betyder så også fuld 60 % afgift på camperudstyr, fx. bedre varmeanlæg, og det er efter der er betalt moms.

Reelt er der derfor ingen afgiftslettelse på autocamperen.

Det skal også her nævnes, at en typisk autocamper, alene beskattet med moms, bidrager med 150.000 til statskassen, medens de 10 mest solgte personbiler, samlet set (reg. afgift + moms) pr bil, bidrager med 50.000 til statskassen. Autocamperen bidrager altså med 3 x så meget som personbilen

5. Skatteministeriet:

I det omfang en afskaffelse af registreringsafgiften på autocampere medfører et øget salg af autocampere, som blot erstatter andet momsbelagt forbrug, vil en afskaffelse ikke medføre noget merprovenu fra moms. Hvis de erstatter salget af almindelige personbiler, vil der endvidere være et mindreprovenu fra registreringsafgift,

Kommentar:

Som ovenfor nævnt, kan og vil en autocamper på ingen måde kunne erstatte en alm. Personbil.

Autocamperens betydeligste konkurrenter er ikke andre biler, heller ikke (måske i meget begrænset omfang) campingvognen.

De nærmeste konkurrenter er:

- Charterferien
- Vinterferien i Thailand
- Middelhavs / det Caribiske Cruise
- Storbyferien
- Oplevelsesturen til Sydamerika
- Flyet til USA og en lejede autocamper her
- Autocamperen købt og stående i Tyskland / Sverige
- Fritidshuset i Sverige, Spanien ...

Alle disse konkurrenter er karakteriseret ved:

- Ingen dansk Moms (måske dkr. 50 på charter billetten)
- Ingen Dansk punktafgifter
- Ingen energiafgifter (flybilletten til USA)

Har man investeret dkr 800.000, mere eller mindre (her er det forudsat at der er 0% i reg. afgift), og anvender autocamperen som det fritidsmiddel det er, er det de færreste som vil have tid, råd og lyst til ovenstående aktiviteter.

Autocamperens momsgrundlag vil, for nær ved 100 % vedkommende, ikke minimere andet momsgrundlag, men derimod slå fuldt igennem med et betydelig mere provenu til Statskassen. Merprovenuet opstår ved den væsentlige øgning af autocamper-registreringer på Danske pladder.

Hertil skal tillægges, at autocampisten, som ellers ville have valgt en af ovenstående, meget sandsynligt, vil vælge også at autocampere her i landet, med øget omsætning i landdistrikterne, og med heraf følgende øget momsindtægter.

6. Skatteministeriet

ligesom der vil være et tab fra de autocampere, der sælges i dag.

Kommentar:

Et vist værditab på de autocampere som findes i dag, vil der naturligvis være, dog ret begrænset. Dette begrundes bla. i at mange som investerer i en autocamper, gør det som en langsigtet investering, og afskrivningen over denne periode medfører begrænset tab ved et evt. salg. Samtidig er de autocampere, som typisk kører på de Danske veje, en del brugte Tyske autocampere, som har taget den første og største afskrivning i Tyskland, samt, pga. afgiften, autocampere af de skrabede modeller, med skrabet camping indretning.

Kigger man på data fra Danmarks Statistik på biler til beboelse, autocamper, afspejler dette ikke autocamperen efter den nugældende definition.

På nær de godt 100 stk. autocamper pr år som er blevet solgt i Danmark efter den nugældende definition, vil alle de i DS opgivne biler til beboelse væsentlig kunne betragtes som alm. personbil og ikke blive berørt af afgiftsændringer.

Afsluttende bemærkning:

DACF ønsker et møde med Skatteministeren.

DACF ønsker at indgå som interesse partner og hørings partner ved en eventuel ændring af autocamper afgifterne.

Baggrunden for disse ønsker er, at det er DACF's opfattelse, at autocamper livsstilen er langt fra den livsstil som typisk føres af ikke autocampister, med storbys ferier / all inklusive ferier m.m.

Denne livsstil er i stor udstrækning ukendt.

Det er umulig for DACF at viderebringe dette uden et møde.

DACF vil kunne bidrage med viden herom, og tage disse forhold med i betragtning i forhandlingerne.

Link:

Bla. til underbygning af ovenstående, henvises til følgende link, som fortæller lidt om hvordan autocamperen bruges.

Autocamper adfærd:

- http://campervenner.dk/autocamper/wp-content/uploads/2014/12/Autocamper-adfaerd_20152711.pdf

Derudover link til "Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, potentiale i Landdistrikterne".

- <http://mdbl.dk/publikationer/potentialet-autocamperturisme-med-fokus-paa-landdistrikter>

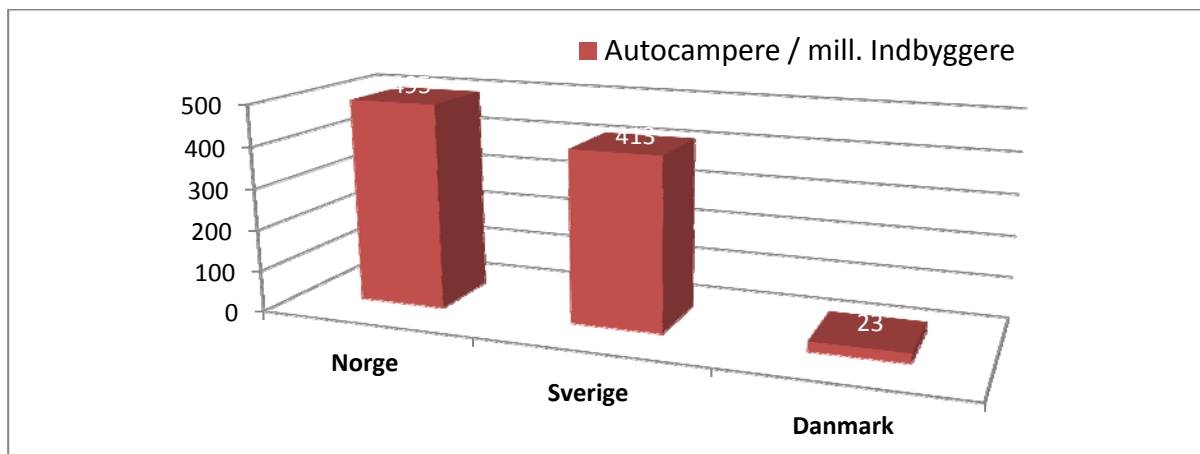
Beregninger, se nedenfor.

DACF Dansk Autocamper Forening.

Jes Aabo / Max Watson

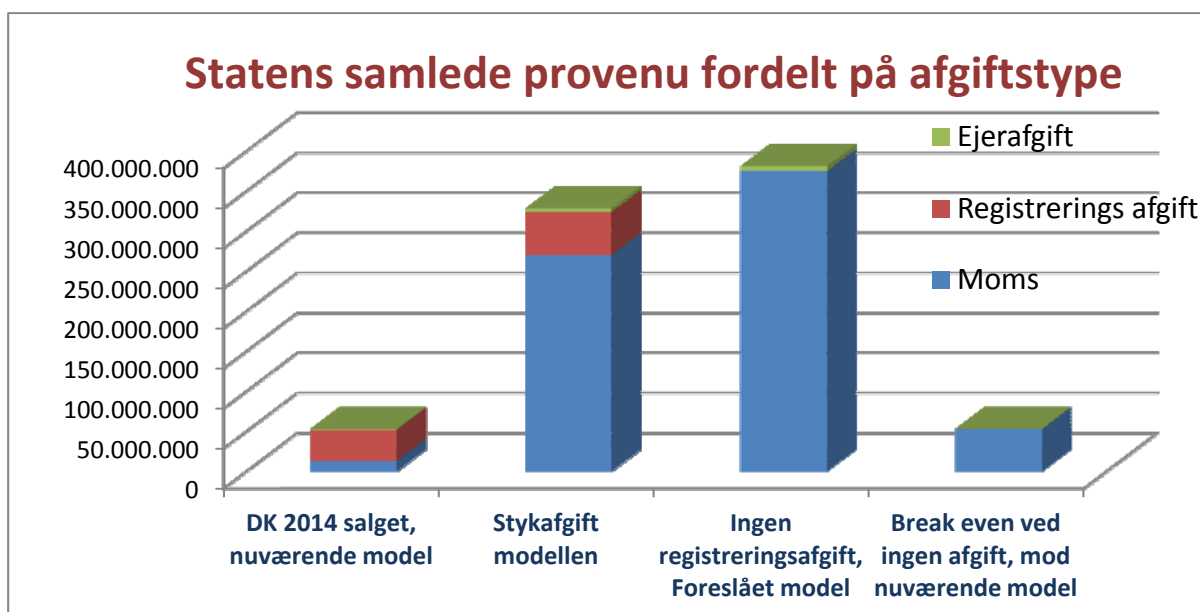
Bilag:

Autocampere solgt 2014	Indbyggere	2014 Stk	Autocampere / mill. Indbyggere	Omregnet DK potentiale
Norge	5.100.000	2.527	495	2.775
Sverige	9.600.000	3.967	413	2.314
Danmark	5.600.000	130	23	2.474



Beregning af årlig øget skatteprovenu, før provenuet ved autocampering i Danmark:

Provenu	stk/år	Moms	Registrerings afgift	Ejerafgift	Total	Pr Enhed
DK 2014 solget, nuværende model	130	13.000.000	39.000.000	1.300.000	53.300.000	400.000
Stykafgift modellen	1.800	270.000.000	54.000.000	4.500.000	328.500.000	180.000
Ingen registreringsafgift, Foreslået model	2.500	375.000.000		6.250.000	381.250.000	150.000
Break even ved ingen afgift, mod nuværende model	350	52.500.000		875.000	53.375.000	150.000



Underbygges gerne ved et møde med Skatteministeriet.