

Til Folketinget – Skatteudvalget

Kommentar til Skatteministeriets svar af 18. januar 2016, til Skatteudvalget omkring registreringsafgift på Autocamper.

Det ser ud som om vi desværre ikke har været præcis i vore kommentarer til Skatteministerens svar på vore ønsker Vedr. reducere af afgifter for Autocampere.

I Skatteministerens seneste svar, og det går igen i flere af punkterne, fastholder ministeriet at der vil være et stort incitament til at ombygge større MPV til Autocamper.

Vi er enige i incitamentet, men mener at mulighederne, med en tilføjelse til kravene til en autocamper, ikke vil være til stede.

Den seneste ændring af definitionen og kravene til en Autocamper, har minimeret muligheden for disse ombygninger.

Med Skatteministerens henvisning til Danmarks Statistik på tal vedr. biler til beboelse har vi følgende kommentar:

Bestanden af køretøjer pr 1. januar efter køretøjstype, område og tid

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Personbiler til beboelse									
Hele landet	12 104	15 640	15 849	16 104	15 911	15 501	15 189	14 580	13 688

Af disse tal fremgår det tydeligt, at der har været et betydeligt antal biler til beboelse i 2007, og fortsat stigning i årene derefter, kulmineret i 2010.

Af tallene ses det også tydeligt, at der fra 2010 er et markant fald i biler til beboelse.

Hvad er baggrunden for dette fald?

1. De Danske biler til beboelse, eksporteres til udlandet?
2. De Danske biler til beboelse, er efterhånden nedslidte og tages ud af drift?

Vi har ikke mulighed for at finde tal for eksporten, eller afmelding af biler til beboelse i øvrigt. Dog er vi klart af den opfattelse at det er punkt 2, nedslidte biler til beboelse, som har betydning for faldet.

En mulighed for at sikre at der ikke vil kunne registreres MPVer og andre personbiler som Autocamper, kunne være at låne lidt fra de Norske krav til en Autocamper.

De Norske Autocamperregler, som klart medfører at MPVer og andre personbiler ikke kan indrettes som Autocamper:

1. "Campingrummet" bag førersædet skal have en permanent loftshøjde på mindst 170 cm, og i længde mindst 200 cm og en bredde på mindst 150 cm (målt uden indretning).

2. "Campingrummet" skal være udstyret med et køkkenbord med vask, skab, sovepladser og bord. Udstyret skal være fastmonteret.
3. Bordpladen skal være mindst 80 x 40 cm, og vasken skal rumme mindst fem liter.
4. Garderobeskabet skal have følgende mindstemål: bredde 40 cm., dybde 45 cm., højde 75 cm.
5. Bordet skal have et areal på mindst 0,3 m² ved normal brug.
6. Registrerede siddepladser må ikke overstige antallet af sovepladser. Sovepladser kan være permanente, eller baseret på siddepladser, sæder, herunder forsæderne.
7. To sovepladser skal være mindst 180 x 50 cm. Øvrige sovepladser skal være mindst 160 x 50 cm.
8. Sovepladser beregnet for to eller flere personer, tillades indsnævret i foden med op til 20 cm., og op til 50 cm. i længden.
9. Et af målekravene, der er anført i punkt 3 til 7 må fraviges med op til 10%. Har en komponent flere målekrav (såsom bredde og højde), gælder muligheden kun for et af målene.

Punkt 1 og punkt 6 kunne tilføjes de danske regler.

- "Campingrummet" bag førersædet, skal have en permanent loftshøjde på mindst 170 cm. og i længde mindst 200 cm. og en bredde på mindst 150 cm. (målt uden indretning).
- Registrerede siddepladser må ikke overstige antallet af sovepladser. Sovepladser kan være permanente, eller baseret på siddepladser, sæder, herunder forsæderne

Vor påstand: Med tilføjelsen til regelsættet for Autocampere, vil muligheden for at ombygge en MPV eller anden personbil som Autocamper ikke være til stede. (Det fungerer i Norge)

Vi mener derfor at Skatteministeriets bekymring, omkring Autocamperen som er stor MPV til beboelse dermed kan elimineres.

Ad 2. og 5.

Vi har på intet tidspunkt foretaget sammenligning på CO₂ udledninger, men alene fokuseret på de afgiftsmæssige forhold mellem de afgifter, som staten får ind på flyrejserne og udenlands rejser i øvrigt, og hvilke afgifter som Autocamperen erlægges.

Da vi nu er inde på miljøpåvirkningen, henvises til følgende artikel: <http://ing.dk/artikel/flyrejser-paavirker-klimaet-som-et-helt-aars-bilkoersel-160752>

En miljømæssig beregning bør, hvis den skal give mening og være anvendelig, foretages op mod det som Autocamperen fortrænger.

Efter som vi helt klart er af den opfattelse at Autocamperen fortrænger:

- Storbyferien og flyreisen i den forbindelse

- Fritidshuset i Spanien (og andre steder) og flyrejsen i den forbindelse
- Charter og vinterferier
- Flyrejser i øvrigt ved ferier og oplevelser

Er det helt relevant at forholde sig til disse.

Som tidligere nævnt, er disse karakteriseret ved:

- Ingen afgifter
- Ingen moms på flyrejserne
- Een typisk flyrejse svare til et års Autocamper kørsel hvad angår brændstof forbrug

Ad 4.

Skulle autocamperen kunne substituere en alm. personbil, og her kan der vist kun være tale om pensionisten som ikke længere har brug for bilen til at komme på arbejde, og i øvrigt er villig til at handle ind på cykel, besøge venner og bekendte via offentlig transport, så vil afgiften, altså momsen alene på autocamperen, langt overstige de samlede afgifter på den alm. personbil.

De fleste som har mulighed for at lave den større investering, vil nok bibeholde personbilen.

Ad 5.

Her har vi ikke været tydelig nok.

Punkt 5, omhandler Autocamperens konkurrenter, altså de aktiviteter m.m. som en potentiel Autocamperkøber vælger som alternativet til den omkostningstunge Autocamper, og dermed fravælger (helt eller delvis) ved investering i Autocamperen.

Dette forholder Skatteministeren sig ikke til.

En beregning på en investering i en Autocamper, med afskrivning over en periode på 15 år til en scrap værdi på ca. dkr. 50.000, giver følgende tal:

Over 15 år betyder det:

Een Autocamper svarer til 2-3 udenlands- flyvninger/rejser for 2 pr. år. over hele perioden.

Rejserne giver et provenu i afgifter til staten på: kr. 2.250

Autocamperen giver et provenu i afgifter til staten på: kr. 225.750

Her er der regnet med moms alene.

brændstofmæssigt bruger flyvningerne 2 x det autocamperen bruger.

Altså en halvering af miljøbelastningen ved brug af Autocamperen.

Da dette, efter vor opfattelse, er centralt i det overordnede billede, specielt omkring erlægelse af moms og brændstofafgifter, ønsker vi at skatteministeren forholder sig til dette.

Indenlandsk Autocampering i landdistrikterne, er i denne sammenhæng af væsentlig mindre betydning, men et aspekt i diskussionen.

Ministeren har dog en pointe her på **indenlandske overnatninger**.

Det lave antal på indenlandske overnatninger, og dermed antal af dage, (i samme størrelsesorden som antal overnatninger), Autocamperen er på de Danske veje, underbygger vores ønske om reduktion i ejerafgifterne for autocamperen.

Med hovedparten af overnatningerne i udlandet, og dermed også hovedparten af kørslen i udlandet, hvor der i stort omfang opkræves motorvejs, og vejbenyttelsesafgifter, er det forvridende at Autocamperen skal betale den høje ejerafgift.

De relative få overnatninger forklarer også hvorfor så mange Danske autocamperejer finder det opportunt og foretrukket, at have deres Autocamper på udenlandske registreringer (ingen registreringsafgift, som også medfører lavere forsikringspræmier, og dermed betydelig lavere ejeromkostninger). Og, som tidligere nævnt, ingen momsindtægter til Staten.

Det lave antal indenlandske overnatninger, skal måske også ses i relation til at mange Dansk registrerede Autocamper, en del måneder af året, er afmeldt registrering, for at spare på ejerafgifterne (og forsikringen som er kunstig høj på autocamperen pga den høje registreringsafgift).

Underbyggende tal har vi ikke haft mulighed for at fremskaffe, men med den rette adgang til motorregistret, kan Skatteministeriet måske belyse dette nærmere.

Ad 6

Skatteministeren har før nævnt et eventuelt værditab ved afgiftsændring.

Som det fremgår af ovenstående, vil hovedparten af de i Danmarks Statistik (DS) nævnte biler til beboelse, ikke kunne betegnes som Autocampere og registreres som Autocamper efter de nugældende definitioner, samt med de foreslået tilføjelser. De vil dog fortsat kunne anvendes som indkøbt og som MPVer i det daglige brug.

Værditabet for disse pga. afgiftsændringer vil være ikke eksisterende. Disse køretøjer vil i øvrigt være under kraftig udfasning jævnfør DS's tal og ovenstående argumentation.

For et mindre antal reelle Autocamper, vil der være et værditab pga. afgiftsændringerne. Vi har dog tidligere argumenteret for at dette tab vil være yderst begrænset. (Og nok mest af psykologisk karakter).

Endelig er der muligheden for eksport og refundering af afgifter i den forbindelse. Dette vil påvirke regnestykket for provenu til staten negativt. Dette vil dog, som ovenfor argumenteret, kun være en mulighed som få vil overveje, og dermed en meget begrænset virkning på provenuet.

Vi fastholder i øvrigt ønsket om et møde med Skatteministeren.

Jo mere vi arbejder med problemstillingen, og jo flere personer vi diskuter problemstillingen med, jo mere går det op for os hvor lille (ikke eksisterende) et kendskab der er til Autocamper og det at have samt anvendelse af en Autocamper, herunder Autocamper livsstilen.

Det er for os blevet synligt at det er vigtigt at få dette budskab formidlet, samtidig med at vi er overbevist om, som argumenteret, at der er et betydeligt merprovenu til Skatskassen.



DACF Dansk Autocamper Forening.

Jes Aabo