

Spørgsmål til skatteudvalget og resortminister:

Det er Dansk Bilbrancheråd og Camping Branchens opfattelse, at en konsekvens af de foreslåede nye regler i deres nuværende udformning vil blive, at der fremadrettet vil skulle afgiftsberigtiges autocampere efter Registreringsafgiftsloven (REGAL) § 4, modsat i dag, hvor alle autocampere berigtiges efter § 5a, fordi denne beregning i praksis altid giver den højeste afgift at de to.

Afgiftsberegning efter § 4 har i praksis hidtil alene fungeret som en værnsregel, for at sikre mod omgåelse af reglerne.

Foreløbige beregninger tyder på, at:

- for autocampere hvor bildelen sættes til 90.000 udgør vippepunktet ca. 550.000 kr. Markedsandelen for disse er ca. 10%.
- For autocampere hvor bildelen sættes til 110.000 udgør vippepunktet ca. 630.000 kr. Markedsandelen for disse er i Danmark ca. 25%

Den nuværende sondring mellem bildel og bodel sker efter standardiserede fordelingsnøgler, udarbejdet i 2009. Disse kan næppe antages at udgøre noget særligt præcist eller betryggende grundlag, for borgeren af beregne sin afgift på.

1) Er udvalget og ministeren opmærksomme på, at reglerne i praksis medfører en helt ny type afgiftsberigtigelse for væsentlige dele af markedet?

2) Hvis hensigten er, at alle autocampere også fremover skal beregnes efter § 5a, er der så overvejet andre værnsregler?

3) Hvordan har man i praksis tænkt sig at håndtere fordelingen af værdiansættelsen af autocampere, som fremover skal afgiftsberigtiges efter § 4? Det bemærkes her, at ansættelsen af værdifordelingen formentligt alene med betryggende sikkerhed vil kunne opgøres af fabrikanterne, som historisk har udvist betydelig modvilje hertil.

4) Autocampere, hvilket i praksis vil sige primært mindre og billigere autocampere, som fremover skal afgiftsberigtiges efter § 4, rammes dermed også af stramningerne i brændstoffillægget. Det er stramninger, som rammer uforholdsmæssigt hårdt for netop denne type køretøjer, hvor alternativer ikke er en mulighed, og derfor ikke kan være egnede subjekter for adfærdsregulerende lovgivning. Er denne følgevirkning indregnet i forudsætningerne for afgiftsreduktionen?

Det bør i den forbindelse fremhæves, at det netop er de mindre og billigere, forudsætningsvist mere miljøvenlige, Autocampere, som fremadrettet vil skulle afgiftsberigtiges efter REGAL § 4, og som dermed rammes af stramningerne af brændstoffillægget. Virkningen bliver dermed stik modsat intentionen.

5) Hvordan vil man i praksis håndtere, at autocampere i vid omstrækning fremover registreres som personbiler, bl.a. i relation til diverse lovgivning om forureningskrav, trafikikkerhed mv. ?

Dansk Bilbrancheråd

Advokatfuldmægtig: Jesper Juhlin
jsj@dbi.dk

Camping Branchen

Konsulent Autocamper: Henning Jensen Nyhuus
Nyhuus2@mail.dk