



Skatteministeriet

4. december 2023
J.nr. 2023 - 2160

Til Folketinget – Skatteudvalget

Vedrørende L 4 - Forslag til Lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer, brændstofforbrugsafgiftsloven, skatteforvaltningsloven og forskellige andre love. (Regelforenkling og øget regelefterlevelse på motorområdet, justering af skatteforvaltningslovens fristreglers samspil med visse bestemmelser i dobbeltbeskatningsoverenskomster m.v.).

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 13 af 27. november 2023.

Jeppe Bruus

/ Kathrine Waage



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 26. november 2023 fra Danmarks Frie Autocampere vedrørende foretræde om import af autocampere, jf. L 4 - bilag 8.

Svar

Danmarks Frie AutoCampere (DFCA) tilkendegiver i sin henvendelse at have forståelse for, at reglerne for formelberegningen strammes for at imødegå omgåelse af reglerne, men anfører, at de foreslåede ændringer særligt vil ramme autocampere, der ikke har problemer med omgåelse.

DFCA anfører således bl.a. at hvis L 4 vedtages, vil en meget stor del også af de nye Euro 6 autocampere, der indføres efter 1. januar 2025, skulle betale 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 foreslåede § 5 a, stk. 2, 4. pkt., og importøren ikke kan dokumentere, at autocamperens campingopbygning er værdifuld nok i forhold til hele bilen. Hertil kommer ca. 10-13.000 kr. i ekstra årlige afgifter – en stigning på 140 pct.

DFCA henviser desuden til, at lovforslaget ikke flugter med praksis og vejledninger på området.

Kommentar

Skatteministeriet bemærker indledningsvist, at det ikke af henvendelsen fra DFCA fremgår, hvordan foreningen har beregnet de forventede afgiftsstigninger. Skatteministeriet har derfor ikke haft mulighed for at efterprøve disse. Skatteministeriet finder ikke anledning til at ændre på de vurderede økonomiske konsekvenser, der fremgår af forslaget.

Skatteministeriet bemærker desuden, at loven først træder i kraft den 1. januar 2025 og alene vil kunne have afgiftsmæssig betydning for autocampere, der indregistreres på dette tidspunkt eller senere, og for hvilke der ikke er udstedt et COC-dokument. Loven vil således ikke få konsekvenser for autocampere, der har fået beregnet brændstofforbruget ved den nugældende formel. Dette gælder også i forhold til de løbende afgifter.

For så vidt angår COC-dokumentet udstedes dette af køretøjsfabrikanten, der dermed attesterer, at fx autocamperen overholder de relevante tekniske krav. Der udstedes et COC-dokument for alle nye køretøjer, der er beregnet til salg eller registrering i EU. COC-dokumentet indeholder en række tekniske oplysninger og indgår som et vigtigt element i EU's typegodkendelsessystem, som skal sikre, at køretøjer, der bringes på markedet, er sikre og miljøvenlige. COC-dokumentet anvendes bl.a. ved fastsættelse af ejer- og udligningsafgift og evt. registreringsafgift.

Det er allerede forudsat i forarbejderne til lov nr. 650 af 8. juni 2016, hvor der oprindeligt blev indført mulighed for at foretage en teknisk beregning (formelberegning) af brændstofforbruget for visse særligt store personbiler med en køreklar vægt, der overstiger

2.585 kg, at formelberegningen alene er tiltænkt anvendelse i det begrænsede antal tilfælde, hvor der ikke foreligger en EU-godkendt måling af brændstofforbruget.

Af lovforslaget fremgår blandt andet: *"Brændstofforbruget er målt eller angivet for langt de fleste personbiler. Den tekniske beregning retter sig således mod en lille gruppe køretøjer, hvor oplysninger om brændstofforbruget ikke foreligger."*

EU-reglerne på området er siden udvidet til at omfatte stort set alle biler. Det er derfor vurderingen, at der er udstedt et COC-dokument til alle autocampere, der sælges som færdigbyggede, og at den foreslåede justerede formelberegning derfor ikke vil være relevant for disse.

I de tilfælde, hvor autocamperen færdigbygges på et varevognschassis, hvilket er de autocampere, som DFCA henviser til i sin henvendelse, vil der ligeledes kunne være udstedt et COC-dokument for den færdigbyggede autocamper, som kan anvendes ved fastsættelse af ejer- og udligningsafgift mv.

I de tilfælde, hvor der ikke er udstedt et COC-dokument på den *færdigbyggede* autocamper, vil COC-dokumentet for varevognschassiset og ikke den foreslåede formelberegning skulle anvendes ved afgiftsfastsættelsen. DFAC henviser selv til, at varevognschassiser har en dåbsattest i form af et COC-dokument, hvoraf bl.a. fremgår antal kilometer pr. liter eller udledning af CO₂.

Der vil med andre ord i det langt overvejende antal sager foreligge et COC-dokument, hvis oplysninger vil kunne være afgiftsgrundlag for bl.a. ejer- og udligningsafgift og evt. registreringsafgift.

Som det også fremgår af lovforslaget, kan det dog ikke udelukkes, at der fortsat i en periode kan være ældre autocampere, der hverken som færdigbyggede, eller som er færdigbygget på et varevognschassis, har et COC-dokument. I disse tilfælde vil det kunne være relevant at anvende den foreslåede formel ved fastsættelsen af brændstofforbruget.

Med lovforslaget sikres det, at det er autocamperens målte CO₂-udledning, der anvendes, og at formelberegningen alene anvendes i de tilfælde, hvor der for køretøjet ikke er foretaget måling.

Skatteministeriet er opmærksom på, at der vil være behov for at ændre vejledningsmateriale mv. inden lovens ikrafttræden. Skatteministeriet er i dialog med de relevante myndigheder herom.