



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 frivilligt arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 4. maj 2025

Til:

Folketingets Skatteudvalg (uploadet)

Skatteminister Rasmus Stoklund Holm-Nielsen, skm@skm.dk

Transportminister Thomas Danielsen, trm@trm.dk

Cc.: Camping Outdoor Danmark, CODK, info@campingoutdoordanmark.dk

Cc.: AutoCamperRådet, ACR, info@acr.dk

Afgifter på tunge personbiler – herunder ”autocampere”

Vi henviser til det lovforberedende arbejde vedr. [Samling 2023-24, lovforslag L 4, Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer, brændstofforbrugsafgiftsloven og skatteforvaltningsloven](#).

I loven blev indført en ændring af satserne i en beregningsformel for afgifter på biler over 2.585 kg. Formlen skulle anvendes, når bilens identitetspapirer var bortkommet eller ufuldstændigt udfyldte. SKAT havde erfaret, at beregningsformlen kunne være fordelagtig og derfor gav anledning til udnyttelse/misbrug ved beregning af nogle varevognes afgifter, ved at øge varevognens vægt inden syn. Loven indeholder en markant forhøjelse af formelens satser, hvilket modvirker dette misbrug.

Desværre omfatter paragrafferne også tunge personbiler, herunder de opbyggede autocampere. Disse biler er opbygget i flere trin. Derfor har autocamperne typisk flere identitetspapirer (såkaldte COC), der supplerer hinanden.

Fra flere forhandlere og importører af autocampere er vi blevet gjort opmærksom på, at der efter vedtagelse af lovforslaget mangler fuldførelse af de praksisændringer, som den daværende skatteminister Jeppe Bruus lovede i svar til Skatteudvalget under lovens forberedelse. Dette rammer særligt tunge autocampere med ”Heavy Duty motorer”

Det drejer sig om svarene på [spørgsmål 11](#), [spørgsmål 13](#) og [14](#) samt svaret på [spørgsmål 15](#) vedr. DFACs henvendelse, der er lovforslagets [bilag 16](#).

Jf. ([svar på spørgsmål 14](#)) var det

”....forventningen, at formelberegningen fremadrettet kun skal anvendes i et meget begrænset antal tilfælde, da det vil være oplysningerne fra COC-dokumentet, der skal anvendes, og at der derfor vil være tale om langt mindre stigninger, jf. eksemplet i besvarelsen af SAU L 4 – spm. 3.”

Samt ([svar på sp. 11](#)):

”Med lovforslaget præciseres det således, at formelberegningen for køretøjer med en køreklar vægt over 2.585 kg alene skal anvendes, hvis der ikke på noget tidspunkt er foretaget en måling af autocamperebrændstofforbrug.”

Samt:

”Der kan ikke sættes et præcist tal på, hvor mange autocampere, der efter lovændringen vil skulle anvende formelberegningen. Der vil dog alene være tale om ældre autocampere, da nyere autocampere vil have et målt forbrug, der er retvisende for køretøjet.”

Fra [svaret på spørgsmål 13](#) citerer vi:

”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 varevognschassis 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.”

Svarene indeholdt samlet set, at formelberegningen kun ville træde i kraft ved import af ældre autocampere, fordi alle nye autocampere har CO₂ målinger anført på deres COC'er.

Endvidere: Hvis der var forbrugsmålinger eller oplysninger om CO₂-udledning på blot ét af autocamperens COC, der dækker hele køretøjet, eller udledninger kunne hentes fra et sammenligneligt køretøj, skulle disse kunne bruges til beregning af afgifterne. Formålet var, at bilerne skal betale en afgift, der så vidt muligt afspejler deres CO₂-udledning.

Endelig [bad vi i lovforslagets bilag 16](#) Skatteministeriet om at bekræfte:

”Såfremt der hverken på COC-dokumentet for trin 1, trin 2 eller trin 3 er oplysninger om brændstofforbrug eller CO₂ udledning, skal følgende dokumenter kunne anvendes som grundlag for beregning af registreringsafgift og brændstofforbrugsafgift:

- COC for et tilsvarende chassis, men med andet chassisnummer.
- COC for det oprindelige chassis, når chassiset er ændret til et AL-KO (eller tilsvarende) chassis.
- Efterfølgende beregninger af brændstofforbrug eller CO₂ udledning udført af fremstilleren eller dennes repræsentation.”

Hvilket blev bekræftet i [svaret på sp. 15](#).

Men Skatteministeriets svar til Skatteudvalget med løfter til autocamperejere er ikke blevet opfyldt.

Vi hæfter os nu ved svaret på spørgsmål 13, hvor ministeren lover:

”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”

Men sådan sker det desværre ikke i den praksis, der er beskrevet i synsbekendtgørelsen efter lovens ikrafttræden. Her står tværtimod, at de målinger/beregninger, der er udført på chassiset, ikke må anvendes for det færdigbyggede køretøj.

Dette uanset om både CO₂målingerne og deres forudsætninger ift. chassiset (Trin 1) i mange tilfælde rummer en vægt og et frontareal, som er højt sat ift. forbruget /udledningen og dimensionerne på den færdige autocamper.

Der er heller ikke indført beskrivelser af, hvordan en importør eller person, der selv ønsker at importere en autocamper, skal tackle afgiftsspørgsmålet, hvis der ingen målinger er på den aktuelle – også helt nye – bil.

Jf. synsbekendtgørelsen lander beregning af bilens afgifter automatisk i "formelberegningen". Det var ikke det, som Skatteministeren lovede i 2023.

Vi har igen kommunikeret med Skatteministeriet herom. De er enige i, at denne praksis er uhensigtsmæssig og at den lovede ændring af vejledningsmaterialet endnu ikke er fuldt gennemført.

Men afgifterne på rigtig mange af de autocampere, der er importeret siden nytår, er – på trods af den daværende Skatteministers løfter i svarene i 2023 - blevet beregnet via formlen, der medfører 150-180% højre afgifter, end hvis bilernes angivne udledning var blevet anvendt.

- **Vi vil derfor indtrængende bede Skatteministeren om hurtigt at iværksætte, at de lovede forudsætninger for lovens vedtagelse opfyldes.**
- **Vi vil også bede Skatteministeren om at foranledige, at de autocamperejere, der således fra årsskiftet og indtil rettelserne træder i kraft, har betalt for høje afgifter, vil få det overskydende beløb refunderet.**

Vi vedlægger relevante uddrag af synsbekendtgørelsen og eksempler på dokumenterne for autocampere, som på grund af de manglende praksisændringer er blevet afgiftsbelagt forkert ift. lovens forudsætninger.

"Autocampere" er ikke fritidskøretøjer, men personbiler

Nogle danske autocamperforhandlere er organiseret i foreningen "Camping Outdoor Danmark", CODK.

CODK bidrog ikke under det lovforberedende arbejde til L4 i 2023, men har i foråret 2025 haft foretræde for SKU og et møde med Skatteministeren om autocampere's afgifter. Udgangspunktet var CODK's bekymringer over et faldende salg af autocampere i Danmark både i 2024 og i foråret 2025.

Vores bekymring er af en ganske anden karakter, idet vi repræsenterer en meget stor del af de organiserede autocamperbilister i Danmark og også har mange medlemmer, der ønsker at anskaffe sig en autocamper.

Om Skatteministerens møde med CODK, skriver CODK i en pressemeddelelse d. 14. april:

"..... (siger) direktør for brancheorganisationen Camping Outdoor Danmark, Niels Frederik Lund.

Han og to kolleger mødtes derfor med Skatteminister Rasmus Stoklund (soc.dem.) fredag for at forelægge ministeren to nemme og meget fair løsninger på problemet. En kortsigtet løsning, hvor man med få modifikationer midlertidigt kan benytte en af Motorstyrelsen anerkendt work around beregning, der ligger tæt på de reelle og faktiske co2 tal. En langsigtet løsning, der kan give autocampere særstatus som fritidskøretøj på lige fod med veteranbiler, der også kører under 10.000 km i gennemsnit om året.

"Vi skal nok kigge på jeres forslag hurtigst muligt og se, hvad der er af muligheder. Jeg tør ikke love noget, men vi kigger på det," lød kommentaren fra skatteministeren efter det succesfulde møde, hvor der bl.a. også deltog jurister, der var med til at udforme den nuværende teoretiske beregningsmodel."

Som autocamperbilisternes organisation vil vi hermed understrege, at vi ikke ønsker CODK's "langsigtede løsning" om indregistrering af autocampere som "fritidskøretøj".

I DFAC ser vi denne langsigtede afgiftsløsning for alle biler:

- Afgifter skal ikke - som nu - betales af bilers mulige udledning af CO₂ ved et konstrueret km. tal.
- Afgifter skal i stedet betales af bilers reelle CO₂ udledning.

Baggrundsviden:

CODK organiserer ikke blot et antal autocamper- og campingvognsforhandlere, men også et stort antal campingpladsejere/-forpagtere, og har bl.a. som mål at varetage campingpladsernes indtjening.

Det er et forståeligt formål, så længe gæsterne besøger campingpladser af egen fri vilje.

Etablerer Danmark en særlig kategori for autocampere, vil dette kunne misbruges til at tvinge autocamperbiler til at opholde sig på campingpladserne mod deres ønske. Det skete, da campingpladserne var organiserede i CODKs forgænger, Campingrådet. Vi vedlægger information herom fra Campingrådet.

Vi iagttager, at CODK i de seneste år leder en velorkestreret indsats, der kan muliggøre det igen. Dette uddyber vi gerne.

Begrebet "autocamper" er en populærbetegnelse for et køretøj, der kan anvendes til bolig - med mange eller få faciliteter og bekvemmeligheder. Det er der mange forskellige biler der kan – og som også bruges hertil, uden at de har opnået lempelse i registreringsafgiften for "campingdelen" eller lempelser i forhold til detailforskrifterne for køretøjer.

CODK bruger autocamperes begrænsede kørsel som argument for at etablere en kategori af autocampere. Men helt som andre bilister, varierer autocamperejeres anvendelse af deres bil meget, og mange bruger den selvfølgelig som husstandens bil eller bil nr. 2.

Venlig hilsen

Jørn Skou, formand

Jytte Jakobsen, jura og pladser.

Bilag 1: Uddrag af VOSAK april 2025 (vedlagt)

Bilag 2: Eksempler på COC-dokumenter på helt nye, tunge personbiler, hvor forbruget/CO₂ angivelserne på COC ikke må anvendes ved syn. Eksempel på helt ny, tung personbil uden forbrugs-/ CO₂ angivelse på COC-dokumenterne. Afgifter på alle de nedenstående, helt nye biler er blevet /vil blive beregnet efter formlen.

Hymer Mercedes-Benz helintegreret – COC med forbrugs-tal/CO₂-udledning:

<https://daci.dk/pdf/6%20CoC%20W1VHK0GZ4PN252292.pdf>

Hymer Mercedes-Benz Van: - COC med forbrugs-tal/CO2-udledning:

<https://daci.dk/pdf/6%20CoC%20W1VGKBFZ0RP638157.pdf>

Adria-Fiat delintegreret-COC med forbrugs-tal/CO2-udledning:

<https://daci.dk/pdf/6%20CoC%20ZFA25000002Z32275.pdf>

Trigano (Chausson)-Ford: COC med forbrugs-tal/CO2-udledning:

<https://daci.dk/pdf/200000231%C2%A0679243c2d7ae8%C2%A0CoC.pdf>

Trigano (Benimar)-Ford: COC uden forbrugs-tal/CO2-udledning :

<https://daci.dk/pdf/6%20CoC%20WF0DXXTTDRDRC30536.pdf>

Bilag 3_Campingrådet informerer s.1, Tøndermodellen (Vedlagt)