



Talepapir Skatteudvalget 19.02.25

Indledning:

Camping Outdoor Danmark repræsenterer størstedelen af forhandlerne i Danmark. De sidste par år har været svære med en konstant nedgang i både campingvognssalg og autocampersalg. Nu har en ny lovændring fra 1. januar 2025 skabt endnu større problemer!

Overordnet problem: Autocamper har samme status som en varevogn, men der køres meget mindre i en autocamper. En varevogn kører måske 150.000 km om året – en autocamper måske 5-15.000 km da det er et fritidskøretøj, og den kører ca. 20 dage om året. Hver gang der er nye regler for varevogne, rammer det utilsigtet også autocampere.

De danske autocampere kører med to slags motorer: Low-duty-motorer (LD-motorer), som er ældre dato, og Heavy-duty (HD-motorer), som har nyere teknologi og mere effektive. HD-motorer overtager mere og mere af markedet da producenterne overgår til kun at producere HD i stedet for LD. Forskellen mellem de to typer er i hovedtræk at LD-motoren beregner sit forbrug ud fra g/km og HD gør det ud fra g/kWh.

Det aktuelle problem: Den 1. januar 2025 blev der indført en ændring i beregneren i DMR efter (ny brændstofsafgiftslov), og den vil betyde dødsstødet for mange forhandlere. De kan nemlig ikke få solgt deres autocampere, da de grønne afgifter på autocampere med HD-motorer er blevet fordoblet.

Årsagen: Da den nye HD-motor beregner sit CO² forbrug ud fra g/kWh har den ikke fra start fået påført et CO² tal, og der står derfor ikke et CO₂ tal i COC'en.

For at kompensere for det, har Skatteministeriet indført en ny beregningsmodel i motorregisteret, som skal prøve at udregne CO₂ tallet, så vi kan fastsætte den grønne afgift for ejeren.

Da vi ikke kan bruge CO₂ tal fra en sammenlignelige autocamper med LD-motor, så prøver beregningsmodellen at udregne hvad den grønne afgift bør være ud fra andre parametre efter de gældende regler i den nye lovs paragraf 3.



Tallet næsten ender næsten altid på mere end dobbelt så meget som en identisk autocamper med LD-motor

Vi viser billede af to identiske autocampere. En er med LD motor og den anden med HD-motor. en Adria Matrix Plus 670 SL (Se vedlagte billeder)

1. Autocamper A har en gammel LD-motor og dermed et CO² tal opgivet til 253g/km på COC.

Her betales en årlig grøn ejeravgift på **12.700 kr**

2. Autocamper B har en ny HD-motor og derfor ingen CO² tal opgivet på COC. Den skal igennem DMR, og beregningsmodellen opgiver et CO² tal på 441 g/km.

Her betales en årlig grøn ejeravgift på **27.200 kr**

Men en HD-motor er ikke mere forurenende end en LD-motor, tværtimod.

Inden den nye lov trådte i kraft i 2025, brugte vi i 2024, beregneren i DMR som på daværende tidspunkt lå nærmere virkeligheden.

Lige nu og her ønsker vi at vi går tilbage til beregneren som den var indtil 31-12-2024, og hvis det ikke er muligt, så alternativt den gamle udregningsmodel via en work-around skema som brugte fra 2020.

Så kan vi bruge det indtil vi får styr på beregningsmodellen, og den bliver mere realistisk.

Konkurrencesituationen

Udover at vi står i et marked med usikkerhed på grund af høje renter, inflation og krig, så bør vi også kigge mod vores nabolande for at se på hvordan forholdene er der. I Danmark har man vedtaget, at den grønne ejeravgift beregnes ud fra CO² udledningen. Mens man i andre lande fx gør det ud fra vægt eller motorstørrelse.

Fx:

Tyskland:

Den årlige afgift på autocampere er ca. 240 Euro og bliver udregnet på baggrund af totalvægten på køretøjet.



Sverige:

Sverige har indtil i år også haft en høj ejere afgift på autocampere. Nu er den sat ned fra 1. februar 2025. Før fik de en høj afgift baseret på CO2 emissioner, men uden at tænke på, hvor lidt der bliver kørt i dem. Nu er afgiften mere end halveret: For eksempel før havde en Dethleffs med HD-motor en afgift på 16.000 kr, nu er den bliver nedsat til 4.500 kr.

Hvis man vil undgå at danskere tager over grænserne og køber deres autocampere, som er startet her fra årsskiftet, skal afgiften i Danmark også ned. Der er også stor risiko for at vi begynder at importere en masse brugte autocampere med LD-motorer til Danmark, da disse er billigere at køre i. Det vil give os en ældre og mere forurenende vognpark.

Vi kan lige nu slet ikke konkurrere med vores nabolande. Da de årlige omkostninger kun er 1/3 del og indkøbsprisen er næste det halve.

Afslutning:

Hvad ønsker vi?

På kort sigt skal vi have sat den nye beregningsmodel, som autocampere er under, ud af kraft, og hvis det ikke er muligt, fordi det er for ressourcetungt, så skal vi have genindført den work-around, som vi har brugt siden 2020, hvor man via vægt og Euronorm fastsætter den grønne afgift. Det giver et mere retvisende og realistisk beløb (Motorstyrelsens dokument om work-around vedlagt).

Det er det, der skal ske lige nu for at redde branchen, da de står og ikke kan sælge deres autocampere i dette øjeblik.

På lang sigt skal vi have løst problemet med at autocampere regnes som varebiler, da vi altid bliver berørt af utilsigtede love. Hvis autocamperen i stedet fik status som den fritidsbil, den jo i virkeligheden er, ville det betyde, at man kunne regulere størrelsen på den grønne ejeravgift. Præcist som man har valgt at gøre det for fx veteranbiler, der jo også bruges til hobby- og fritidsbrug, og som kun betaler 25% af den grønne ejeravgift.