



Skatteministeriet

10. februar 2025
J.nr. 2025 - 822

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 181 af 20. januar 2025 (alm. del).

Rasmus Stoklund

/Kathrine Waage



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 20. januar 2025 fra Camping Outdoor Danmark om foretræde vedrørende ny brændstofafgiftslov, jf. SAU alm. del – bilag 120.

Svar

Camping Outdoor Danmark beskriver i sin henvendelse af 20. januar 2025, hvordan danske campingforhandlere er påvirket af de ændringer af brændstofafgiftsloven, som er trådt i kraft den 1. januar 2025.

Camping Outdoor Danmark henviser til, at en autocamper med HD-motor nu kun kan indregistreres via beregneren i DMR, og at dette giver en meget stor skævvridning mellem biler med HD-motorer og biler med LD-motorer. Camping Outdoor Danmark henviser til, at der er en årlig prisforskel på lige knap 15.000 kr. mellem to ellers identiske biler, hvis den ene har en HD-motor, og den anden har en LD-motor.

Camping Outdoor Danmark anfører bl.a., at branchen kæmper for at overleve. Ifølge Camping Outdoor Danmark har der i en årrække været faldende salgstal for autocampere i Danmark, og de nævnte lovændringer ”kan give dødsstødet”. Der henvises til de seneste salgstal på europæisk plan, som for 2024 isoleret set viser, at salget af autocampere i Danmark sakker bagud, jf. SAU alm. del – bilag 120.

Kommentar

Skatteministeriet lægger ved besvarelsen til grund, at de ændringer, der henvises til i henvendelsen, er dem, der følger af § 3 i lov nr. 1796 af 28. december 2023 om ændring af registreringsafgiftsloven, lov om registrering af køretøjer, brændstofforbrugsafgiftsloven og skatteforvaltningsloven, som er trådt i kraft den 1. januar 2025, jf. lovens § 5, stk. 3.

De nævnte ændringer har derfor kun afgiftsmæssig betydning for autocampere, der er indregistreret den 1. januar 2025 eller senere.

For alle køretøjer med bilmotorer (Light Duty/LD-motorer) vil oplysningerne om CO₂-udledningen fremgå af COC-dokument, der udstedes 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.

For autocampere med lastbils-motorer (Heavy Duty/HD-motorer), som der henvises til i henvendelsen, vil der ikke nødvendigvis fremgå en målt CO₂-udledning af COC-dokumentet. I stedet for kan der fremlægges fabrikanterklæring eller tilsvarende dokumentation. Skatteministeriet er ikke bekendt med, at der tidligere har været udfordringer med at dokumentere udledning for denne køretøjsgruppe.

Der er i brændstofforbrugsafgiftsloven fastsat en beregningsmetode (formelberegningen) til at fastslå brændstofforbruget eller CO₂-udledningen for benzin- eller dieseldrevne køretøjer med en køreklar vægt på mindst 2.585 kg. Formelberegningen bliver anvendt i de tilfælde, hvor der ikke foreligger oplysninger om CO₂-udledningen fra køretøjsfabrikanten.

Anvendelse af formelberegningen var frem til den 1. januar 2025 i afgiftsmæssig henseende i mange tilfælde mere fordelagtig at anvende end de oplysninger, der fremgår af COC-dokumentet eller tilsvarende erklæring eller dokument. Hvis en autocamper blev ombygget før lovændringen og fik sin vægt forøget med fx 50 kg, kunne det anføres, at det målte brændstofforbrug ikke længere var retvisende, og at formelberegningen derfor burde anvendes. Anvendelse af den daværende formel kunne dog i mange tilfælde medføre et lavere brændstofforbrug end det målte og dermed en lavere ejer- og udligningsafgift og evt. lavere registreringsafgift. En vægtforøgelse, som alt andet lige medfører et højere brændstofforbrug, kunne på den måde medføre lavere afgifter samtidig med, at luftforureningen og belastning af miljøet blev større.

Det bemærkes, at det allerede i forarbejderne til lov nr. 650 af 8. juni 2016, hvor formelberegningen oprindeligt blev indført, fremgår, at formelberegningen alene skulle anvendes i det begrænsede antal tilfælde, hvor der ikke foreligger en måling af brændstofforbruget. Af lovforslaget fremgår således 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."*

Formålet med at ændre formelberegningen med lov nr. 1796 af 28. december 2023 var derfor at tilskynde til anvendelse af oplysninger om det målte forbrug, som erklæret af køretøjsfabrikanten.

For så vidt angår det faldende antal solgte autocampere i de senere år, skal det formentlig ses i lyset af, at der under corona-pandemien skete en markant stigning. Det var ikke alene tilfældet i Danmark, men også i en række andre europæiske lande. Betragtes fx perioden fra 2021 til 2023 har salgsnedgangen i fx Sverige, Norge og Finland således været større end i Danmark, og fx for perioden 2020 til 2023 har ændringen i salget i Danmark været omtrent på niveau med ændringen i Tyskland, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Nyregistrerede Autocampere i udvalgte lande i 2020, 2021 og 2023

	2020	2021	2023	Pct. vis ændring 21 til 23
Østrig	2.969	4.782	3.786	- 21
Belgium	5.437	7.086	5.693	- 20
Danmark	1.298	1.704	1.103	- 35
Finland	1.984	2.634	1.376	-48
Norge	3.384	3.081	1.618	- 47
Sverige	4.011	5.066	2.676	-47
Tyskland	78.055	81.420	68.469	-16

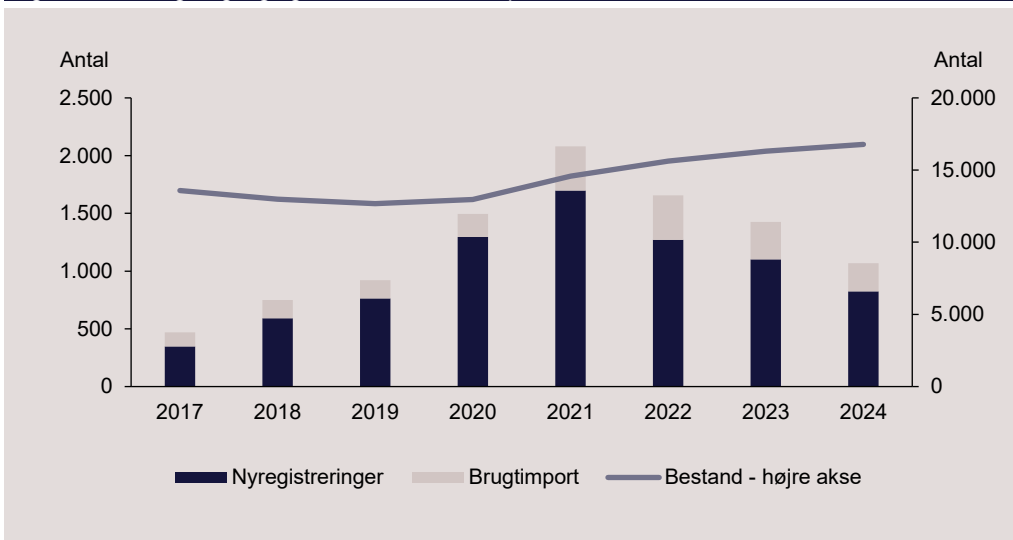
Anm.: Der foreligger endnu ikke tal for hele 2024 og de er derfor ikke medtaget.

Kilde: European Caravan Federation: [Registration Figures - European Caravan Federation \(ECF\)](#) og egne beregninger.

Tilgangen, dvs. nyregistreringer af autocampere og import af brugte autocampere, var således i 2024 over niveauet inden corona-pandemien i 2019, og bestanden er fortsat stigende, *jf. figur 1*.

Aktuelt er der således tegn på Danmark er ved at vende tilbage til niveauet for corona-pandemien.

Figur 1. Udvikling i tilgang og bestand af autocampere i Danmark



Anm.: Bestanden er opgjort pr. 31-7.

Kilde: Bilstatsitik.dk