



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. 3 af 15. november 2023. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby.

Jeppe Bruus

/ Kathrine Waage



Spørgsmål

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 15. november 2023 fra Dansk Autocamper Import, DACI, jf. L 4 – bilag 7.

Svar

Dansk Autocamper Import, DACI, anfører i henvendelsen af 15. november 2023 bl.a., at det er faktisk forkert, når det anføres i høringsskemaet, at det vurderes at være et begrænset antal ældre autocampere, som vil skulle anvende formelberegningen.

DACI mener således, at det vil være et langt større antal autocampere, der vil blive omfattede af de foreslåede regler, og henviser til vejledning om syn af køretøjer, hvor det bl.a. fremgår at:

"For biler fremstillet i flere trin, og hvor den køreklare vægt er forøget i processen med mere end 50 kg, må brændstofforbruget angivet på den færdiggjorte bils CoC-dokument kun indsættes som bilens forbrug, hvis det er kontrolleret, at det angivne forbrug ikke er det samme, som er angivet for basisbilen. ... Hvis der for en bil ikke foreligger en dokumentation med afprøvning af den konkrete, færdige bilmodel og -variant, skal man vælge Målenorm »Ingen« og lade DMR-systemet foretage automatisk beregning af et fiktivt forbrug ud fra egenvægt eller andre afgiftsrelevante data...".

Kommentar

Hovedreglen er, at formelberegningen for køretøjer med en køreklar vægt over 2.585 kg ikke skal anvendes, hvis der foreligger en måling af autocamperens brændstofforbrug. Praksis har imidlertid udviklet sig således, at formelberegningen for køretøjer med en køreklar vægt over 2.585 kg anvendes i langt højere grad end tilsigtet, hvilket har nogle utilsigtede og u hensigtsmæssige konsekvenser.

Hvis en autocamper fx ombygges, hvorved vægten forøges med 50 kg, kan det anføres, at det målte brændstofforbrug ikke længere er retvisende, og at formelberegningen derfor bør anvendes. Anvendelse af den nuværende formel kan i mange tilfælde medføre et lavere brændstofforbrug end det målte og dermed en lavere ejer- og udligningsafgift og evt. lavere registreringsafgift. Det har ikke været hensigten, at en vægtforøgelse, som alt andet lige medfører et højere brændstofforbrug, på den måde kan medføre lavere afgifter samtidigt med, at luftforureningen og belastning af miljøet bliver større.

De u hensigtsmæssige konsekvenser af den nuværende formel og praksis kan illustreres ved et eksempel: For en dieseldrevet autocamper med en køreklar vægt på 2.931 kg og et målt dieselforbrug på 10,6 km/l vil der i 2023 skulle betales 7.790 kr. halvårligt i ejer- og udligningsafgift for køretøjet. Hvis den køreklare vægt for samme autocamper er øget med fx 104 kg, vil vægtformlen efter de gældende regler skulle anvendes. Resultatet herfter er, at bilen kører 13,7 km/l, og at der dermed i 2023 skal betales 5.400 kr. i ejer- og udligningsafgift halvårligt. Dvs. at der som følge af vægtforøgelsen på 104 kg kan opnås en afgiftsbesparelse på knap 2.400 kr. halvårligt.

Dette vil lovforslaget rette op på. 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 autocamperens brændstofforbrug.

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.